



## Ежедневный мониторинг СМИ

26 АВГУСТА 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

БИЗНЕС ПЕРМЬ; КРИСТИНА СУВОРОВА; 2020.26.08; ХОД СТРОИТЕЛЬСТВА ЧУСОВСКОГО МОСТА ПОДВЕРГСЯ РЕЗКОЙ КРИТИКЕ СО СТОРОНЫ ДЕПУТАТСКОГО КОРПУСА .....	4
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.26.08; ДОРОГА В ДОМЕ: ТРИ РЕГИОНА ДФО ПРЕДЛАГАЮТ СОЕДИНИТЬ НОВОЙ ТРАССОЙ; НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОЕКТА МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬСЯ ОКОЛО 90 МЛРД РУБЛЕЙ .....	5
ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.26.08; «ПЛАТОН» СТАНЕТ СУПЕРПРИЛОЖЕНИЕМ ДЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ»; ГЕНДИРЕКТОР «РТ-ИНВЕСТ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ» АНТОН ЗАМКОВ – ОБ ИТОГАХ РАБОТЫ ГОССИСТЕМЫ, УМНЫХ ДОРОГАХ ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ ФУР И ТРЕНДАХ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ.....	7
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.26.08; ГИБДД ПЕРЕХОДИТ ВСЕ ГРАНИЦЫ; НАКАЗАНИЕ ИНОСТРАНЦЕВ ПОКА НЕ ВЫХОДИТ НА ПОЛНУЮ МОЩНОСТЬ .....	9
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.26.08; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОРТОВЫЙ СПОР; БИЗНЕС ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ НОВОГО ПЛАТЕЖА .....	11
КОММЕРСАНТЬ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2020.26.08; БИЛЕТЫ УЛЕТЯТ ЗА ТОКЕНЫ; СБЕРБАНК И S7 ПОРАБОТАЮТ С КОРПОРАТИВНЫМИ КЛИЕНТАМИ ПО СМАРТ-КОНТРАКТАМ НА БЛОКЧЕЙНЕ.....	12
КОММЕРСАНТЬ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.26.08; ГОСПРОЕКТЫ ПОЙДУТ ПО ДОЛГОМУ АЙТИ; МИНЭКОНОМИКИ СОЗДАСТ ИНФОРМАЦИОННУЮ СИСТЕМУ ДЛЯ ФЦП.....	13
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.26.08; МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬНЫХ ГОСЗАКАЗОВ; ПРАВИТЕЛЬСТВО НАЧИНАЕТ ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОЙ ВЕРТИКАЛИ ИСПОЛНЕНИЯ ФАИП .....	15
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.25.08; МОСКВУ ОСТАВИЛИ БЕЗ ТРОЛЛЕЙБУСОВ; ВСЬ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ, НЕСМОТРИ НА ПРОТЕСТЫ ОБЩЕСТВЕННИКОВ, ЗАМЕНИЛИ ЭЛЕКТРОБУСАМИ .....	16
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.26.08; ПЛОХИЕ ДОРОГИ МЕШАЮТ ИНТЕРНЕТ-ТОРГОВЛЕ; ГЛАВНЫМ ПРЕПЯТСТВИЕМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ОНЛАЙН-ТОРГОВЛИ В РЕГИОНАХ ОСТАЕТСЯ ИНФРАСТРУКТУРА .....	17
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ЮШКЯВИЧЮТЕ; 2020.26.08; БДИТЕЛЬНОСТЬ НА ДОРОГЕ: ВОДИТЕЛИ ТАКСИ ВРЕМЯ ОТ ВРЕМЕНИ ГРАБЯТ ПАССАЖИРОВ; ЧАЩЕ ВСЕГО ТАКСИСТЫ ОПАИВАЮТ ЛЮДЕЙ ЖИДКОСТЯМИ С ДОБАВЛЕНИЕМ ЛЕКАРСТВ, ЧТОБЫ ВВЕСТИ В БЕССОЗНАТЕЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ И ОГРАБИТЬ.....	18
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2020.26.08; ТАБОР УХОДИТ: КАК В КИНЕЛЕ ОТПРАВЛЯЮТ ДОМОЙ МИГРАНТОВ; ВОЗМОЖНОСТИ УЕХАТЬ В УЗБЕКИСТАН ЖДУТ ЕЩЕ 400 ЧЕЛОВЕК .....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; АЛЕКСАНДРА БЕЛУЗА; 2020.26.08; ЭФФЕКТ ПРИСУТСТВИЯ; МИХАИЛ МИШУСТИН ВЫВЕЗ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПОЛОВИНУ КАБМИНА. ЧТО ЭТО ДАЛО .....	21

---

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЧЖУН НАНЬ; 2020.26.08; ГРУЗ ДОСТАВЯТ В СРОК; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ КИТАЙ – ЕВРОПА ПОМОГАЕТ ВОССТАНАВЛИВАТЬ ВНЕШНЮЮ ТОРГОВЛЮ .....	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.25.08; ЛЕС ОСТАЛСЯ ПОД ОХРАНОЙ; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НЕ НАВРЕДИТ БАЙКАЛУ .....	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.26.08; ВЗЛЕТ НЕ ЗАДЕРЖАЛСЯ; АВИАРЕЙСЫ ИЗ РЯДА ЮЖНЫХ КУРОРТОВ В КОНЦЕ ЛЕТА ПОДОРОЖАЛИ ВДВОЕ .....	26
ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; МЫ ПРОВЕЛИ ГЕНЕРАЛЬНУЮ УБОРКУ В НОРМАТИВНОМ РЕГУЛИРОВАНИИ СТРОЙКИ – ДМИТРИЙ ВОЛКОВ.....	27
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ СМЕРНОВА; 2020.25.08; КИПР И АРМЕНИЯ ОТКРЫЛИ ВЪЕЗД ДЛЯ РОССИЯН: ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ; ПЕРВАЯ СТРАНА ЖДЕТ ОБЛАДАТЕЛЕЙ ВНЖ, А ВО ВТОРУЮ ПОКА НЕТ ПРЯМЫХ РЕЙСОВ .....	30
РИА НОВОСТИ; 2020.25.08; У ПОСОЛЬСТВА НА КИПРЕ НЕТ ДАННЫХ О РАЗРЕШЕНИИ РОССИЯНАМ ПОСЕЩАТЬ СТРАНУ .....	31
ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; КИПР ОТКРЫВАЕТ ГРАНИЦЫ ДЛЯ НЕКОТОРЫХ КАТЕГОРИЙ РОССИЯН С 28 АВГУСТА .....	31
РОССИЯ 1 УТРО РОССИИ; 2020.24.08. 05.00; ЛЬГОТНЫХ АВИАРЕЙСОВ БУДЕТ БОЛЬШЕ .....	32
РАДИО СПУТНИК; 2020.25.08; СТАЛА ИЗВЕСТНА ДАТА ЗАКЛАДКИ САМОГО МОЩНОГО ЛЕДОКОЛА В МИРЕ .....	32
ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; РОСМОРПОРТ ВНОВЬ НЕ НАШЕЛ ПОДРЯДЧИКА НА ДНОУГЛУБЛЕНИЕ ДЛЯ СПГ-ТЕРМИНАЛА НОВАТЭКА НА КАМЧАТКЕ .....	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.25.08; МИНТРАНС УПОРЯДОЧИЛ ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ.....	33
ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; ПОДГОТОВЛЕН ПРИКАЗ О ПУНКТЕ ПРОПУСКА ДЛЯ ПЕРЕВАЛКИ НОВАТЭКОМ СПГ ПОД МУРМАНСКОМ.....	33
RNS; 2020.25.08; МИШУСТИН УВОЛИЛ ЗАМГЛАВЫ РОСАВТОДОРА .....	34
ТАСС; 2020.25.08; КАБМИН ПРЕДЛОЖИЛ УСИЛИТЬ МЕРЫ ПРОТИВ КОРРУПЦИИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ, ПОДЧИНЕННЫХ ОРГАНАМ ВЛАСТИ .....	34
ТАСС; 2020.25.08; МЕДВЕДЕВ ВОЗГЛАВИЛ НОВУЮ КОМИССИЮ СОВБЕЗА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ В АРКТИКЕ .....	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКРИПКА; 2020.25.08; 45 МИНУТ НА ПЕРЕСАДКИ; В БЕЛГОРОДЕ НАМЕРЕНЫ КАРДИНАЛЬНО ПОМЕНЯТЬ СХЕМУ РАБОТЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	35
КОММЕРСАНТЪ ПРИВОЛЖЬЕ; РОМАН РЫСКАЛЬ; 2020.26.08; КУДА ШТРАФНАЯ ВЫВЕЗЕТ; ПОСЛАБЛЕНИЯ ДЛЯ ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ МОГУТ ОБЕРНУТЬСЯ СУДЕБНЫМИ ИСКАМИ .....	37
КУБАНЬ24; 2020.25.08; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ СВЕТЛАНА БЕССАРАБ: ДВИЖЕНИЕ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ НУЖНО УЗАКОНИТЬ .....	38
ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; СП ВЭБА И РОТЕНБЕРГА «НАЦПРОЕКТСТРОЙ» ПОЛУЧИЛО ПЕРВЫЙ КОНТРАКТ: ДИС НА ОБХОД АКСАЯ ЗА 85,9 МЛРД РУБ 39 ТАСС; 2020.25.08; РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОРОГИ СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ – ВАНИНО ПОТРЕБУЕТ БОЛЕЕ 44 МЛН РУБЛЕЙ .....	40
ТАСС; 2020.25.08; ВЛАСТИ КРЫМА СООБЩИЛИ, ЧТО НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ «ТАВРИДА» НЕ БУДЕТ ПЛАТНЫХ УЧАСТКОВ .....	40
ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; FESCO ФИКСИРУЕТ РОСТ КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА РФ В ИЮЛЕ НА 13%, ТРАНЗИТА – НА 72% .....	41

ПРАЙМ; 2020.25.08; РФ ПЛАНИРУЕТ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К КОНВЕНЦИИ ОБ УДАЛЕНИИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ.....	41
ТАСС; 2020.25.08; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ СНИЗИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЧТИ НА 55%.....	42
ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; РФ РЕКОМЕНДОВАЛА СВОИМ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ В СД «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НЕВЫПЛАТУ ДИВИДЕНДОВ ЗА 2019Г.....	42
ТАСС; 2020.25.08; В ПОДМОСКОВЬЕ ТРИ ЭКС-СОТРУДНИКА РОСТРАНСНАДЗОРА ПОЙДУТ ПОД СУД ЗА ВЗЯТКИ.....	43
РИА НОВОСТИ; 2020.25.08; В УФЕ АВТОБУС СТОЛКНУЛСЯ С ИНОМАРКОЙ ..	43
ТАСС; 2020.26.08; ТРИ ЧЕЛОВЕКА ПОГИБЛИ И ПЯТЕРО ПОСТРАДАЛИ В ДТП С АВТОБУСОМ И «КАМАЗОМ» В КАЛМЫКИИ .....	43

## ПУБЛИКАЦИИ

### **БИЗНЕС ПЕРМЬ; КРИСТИНА СУВОРОВА; 2020.26.08; ХОД СТРОИТЕЛЬСТВА ЧУСОВСКОГО МОСТА ПОДВЕРГСЯ РЕЗКОЙ КРИТИКЕ СО СТОРОНЫ ДЕПУТАТСКОГО КОРПУСА**

Жители терпят неудобства и стоят в пробках, а работы ведутся ни шатко, ни валко. В краевом минтрансе уверены: подрядчик скоро наверстает упущенное. В противном случае федеральное ведомство накажет регион рублем.

Министр транспорта Пермского края рассказал о ходе строительства моста через Чусовую. «Сейчас на объекте работают около 170 человек. Идет концентрация ресурсов и техники», – сообщил министр транспорта региона Николай Уханов на заседании комитета Законодательного Собрания по развитию инфраструктуры. Он добавил, что по итогам визита в Пермь главы федерального Минтранса **Евгения Дитриха** было дано поручение до конца сентября достигнуть показателя технической готовности моста 8,5% (сейчас он составляет 5,5%). К 2021 году планируется прийти к показателю 15%.

«Это позволит нам сохранить объём средств, которые предполагается получить из федерального бюджета. Надеемся, что мы избежим штрафных санкций», – подчеркнул г-н Уханов.

Председатель комитета Виктор Плюснин усомнился в реальности обозначенного срока.

«Я постоянно там езжу по Чусовскому мосту и вижу, что работы ведутся ни шатко, ни валко уже три года. При этом мы дали концессионеру огромный аванс – федеральные деньги, которые получили в прошлом году. Вы показали исполнение бюджета по объекту 4 млрд рублей, но работ там выполнено на 1 млрд рублей, а то и меньше. Материалов, металла много завезли на площадку? Нет. Задействовано 170 человек? Нет их там! От силы 50-60 рабочих, да и то лишь на одном участке – на переходе через железную дорогу. В остальном – тишина», – поделился наблюдениями депутат.

Николай Уханов напомнил, что в июле поменялось руководство и собственник компании-концессионера строительства Чусовского моста и подъездов к нему. ООО «Пермская концессионная компания» перешло под контроль структуры АО «Стройтрансгаз» – подрядчика, выполняющего работы на объекте. Эта компания также занимается реконструкцией инженерной инфраструктуры пермского аэропорта. Министр отметил достижения подрядчика на этом объекте. «Телетрапы в аэропорту они смонтировали, сейчас к Чусовскому мосту подтягивают силы», – обнадежил он.

Виктор Плюснин оптимизма не разделил.

«Три-четыре часа люди стоят в пробке на Чусовском мосту», – вспомнил он о дорожном катаклизме, который случился в минувшую субботу: в районе первой опоры моста произошла просадка насыпи, и движение ограничили для устранения аварийной ситуации. «Если бы люди видели, что они стоят в пробке, а работа кипит – это одно. Но сейчас неудобства терпеть приходится, в то время как активности подрядчика не заметно. Я согласен, мост – сложное инженерное сооружение, но в предмет концессии входит и дорожная часть. Почему не работают на участке Восточного обхода с 0 по 4 километр? За два года только лишь вырубил лес! Компания, которая реконструировала 4-9 км автодороги, сделала все за год, а это более сложный участок с точки зрения рельефа. Нынешний же подрядчик получил огромные деньги и ничего не делает. Ну нельзя же так!» – возмутился г-н Плюснин.

Проблемы с исполнением концессионного соглашения заставили депутата задуматься о целесообразности использования этой формы государственно-частного партнерства (ГЧП) для реализации других дорожных проектов. Такой механизм рассматривается, в

частности, для строительства Северного автомобильного обхода Перми и дороги Губаха – Кунья. На заседании Николай Уханов доложил, что оба объекта проектируются, сроки соблюдаются, и документация будет получена до конца 2020 года. Он отметил, что в сентябре депутатам представят несколько вариантов трассы Губаха – Кунья, в том числе сравнение расходов при строительстве дороги с капитальным и с переходным покрытием. Говоря о Северном обходе, министр сообщил, что структура Внешэкономбанка просчитывает финансовую модель возможной концессии.

«Надо сто раз подумать, нужна ли нам эта концессия. Лучше кредитоваться и строить самим», – считает Виктор Плюснин. «Мы рассмотрим разные варианты реализации проектов. Будем обсуждать и вместе принимать решение», – ответил Николай Уханов.

Еще один дорожный объект, для строительства которого регион рассматривает возможность использования механизма ГЧП – третий мост через Каму. Как рассказал Николай Уханов, администрация Перми готовит техническое задание на проектирование третьего моста через Каму. Об этом рассказал **министр транспорта** Пермского края Николай Уханов на заседании комитета Законодательного Собрания по развитию инфраструктуры. «Надо оперативно делать проектно-сметную документацию, так как без нее не будет федерального финансирования», – отметил он.

Ранее поддержку в реализации проекта строительства третьего моста через Каму пообещал **Президент РФ Владимир Путин** в ходе совещания с главой Прикамья Дмитрием Махониным. Г-н Махонин попросил включить объект в федеральную программу развития магистральной инфраструктуры с выделением средств в 2025-2026 годах.

<https://www.business-class.su/news/2020/08/26/hod-stroitelstva-chusovskogo-mosta-podvergsya-rezkoi-kritike-so-storony-deputatskogo-korpusa>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.26.08; ДОРОГА В ДОМЕ: ТРИ РЕГИОНА ДФО ПРЕДЛАГАЮТ СОЕДИНИТЬ НОВОЙ ТРАССОЙ; НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОЕКТА МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬСЯ ОКОЛО 90 МЛРД РУБЛЕЙ**

В Совете Федерации прорабатывается предложение о строительстве дороги вдоль Охотского моря, которая соединит Хабаровский край, Магаданскую и Амурскую области. По предварительным данным, ее протяженность составит около 1,5 тыс. км, бюджет проекта оценивается примерно в 90 млрд рублей. Эту инициативу политики обсудят с **Минтрансом** и Минвостокразвития и предложат включить в национальную программу развития Дальнего Востока в сентябре. Об этом «Известиям» сообщили сенаторы от Магаданской и Амурской областей Анатолий Широков и Иван Абрамов. Сейчас доехать из Магадана до Хабаровска или Благовещенска можно через Якутию. Из-за объезда на дорогу уходит много времени, а экстремальные климатические условия часто приводят к ДТП. При этом качество полотна оставляет желать лучшего.

Идея на 90 млрд

О предложении построить дорогу, которая будет идти от Магаданской области вдоль Охотского моря, через Хабаровский край до Амурской области, «Известиям» рассказал **член комитета Совета Федерации по экономической политике Иван Абрамов.**

– Мы сейчас со специалистами этот вопрос изучаем и будем предлагать **Минтрансу** внести этот проект в национальную программу развития Дальнего Востока. Это позволит не только улучшить транспортную логистику между тремя регионами, но и соединит Магадан с Байкало-Амурской магистралью (БАМ). Соответственно, это удешевит поставку товаров, и жизнь будет дешевле в Магадане, – объяснил сенатор от Амурской области.

Иван Абрамов добавил, что сейчас из Магадана до этих регионов можно добраться дорогой, которая пролегает через Якутию. Как известно, в Республике Саха довольно суровые климатические условия: температура воздуха зимой может опускаться до минус

50 градусов, поэтому на поддержание трассы уходит много средств. Нередко случаются ДТП.

– Вдоль моря дорога будет проще. Там много залежей всевозможных полезных ископаемых, которые не разрабатываются из-за отсутствия инфраструктуры. Сейчас мы плотно работаем над этим вопросом. Это даст развитие трем субъектам, они в этом заинтересованы. Эта дорога, длина которой составит 1,5 тыс. км, будет стоить около 90 млрд рублей. Есть предложения от потенциальных инвесторов, которые тоже могут принять участие в строительстве этой дороги, – сказал сенатор.

В июле **премьер-министр Михаил Мишустин** подписал распоряжение о выделении средств **Росавтодору** из резервного фонда правительства РФ. Деньги пойдут в бюджеты регионов на финансовое обеспечение дорог в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Так, Якутия должна дополнительно получить более 248 млн рублей на ремонт 25 км автомобильной дороги «Анабар» в Мирнинском районе.

Во время осенней сессии идея строительства дороги Магадан – Амурская область будет обсуждаться с профильными ведомствами, сообщил «Известиям» член комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера Анатолий Широков, представляющий в верхней палате Магаданскую область. Главной целью встречи станет расчет окупаемости трассы.

– В начале сентября я договорился о встрече с руководством Минвостокразвития по поводу этого проекта. Мы будем определять, насколько реально реализовать данную программу. Дорогу же нужно не только построить, ее потребуются обслуживать и поддерживать. Чтобы это произошло, она должна быть задействована, то есть по ней должен идти достаточный грузопоток. Пока готового проекта нет, есть совокупность идей. Тут требуется провести большую работу, – отметил политик.

Мягче климат

Эти предложения обсуждались на заседании комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, сообщили «Известиям» в **пресс-службе** Минвостокразвития. Проработкой обоснования проекта занимается профильный институт РАН. Пока официально материалы в ведомство не поступали.

**Минтранс** также ознакомился с презентацией проекта в Совфеде, рассказали «Известиям» в **пресс-службе** ведомства, отметив, что детальная проработка предложения пока не проводилась, поэтому рассчитывать стоимость преждевременно.

**«Ответственным за реализацию данной программы является Минвостокразвития. Предложения о внесении изменений в программу в Минтранс не поступали», – говорится в ответе ведомства.**

В Минфине отказались рассчитывать возможную стоимость проекта и перенаправили запрос «Известий» в **Минтранс** и Минвостокразвития.

За счет строительства дороги можно реализовать поручение президента о создании устойчивой автомобильной связи между Магаданской областью и БАМ, заявил «Известиям» представитель Российского инвестиционного агентства Михаил Пантелеев. Зимой на автодороге «Колыма», соединяющей Магадан с остальным миром, автомобили просто замерзают и водители вынуждены подолгу ждать помощи. Специальная подготовка машин к путешествию зачастую не помогает. Новая трасса будет пролегать в более мягких климатических условиях, при этом она будет короче примерно на 1,2 тыс. км. Строительство, по мнению эксперта, может заинтересовать инвесторов, в том числе компании, которые занимаются разработкой месторождений.

В августе **премьер-министр Михаил Мишустин** совершил рабочую поездку по Дальнему Востоку, посетив четыре региона – Чукотку, Камчатку, Магаданскую и

Амурскую области. Помимо проблем с дорогами представители субъектов рассказали председателю правительства и о других нерешенных вопросах, в частности о нехватке современных медицинских центров и высоких тарифах на электроэнергию. Местные жители также пожаловались «Известиям», что тратят баснословные деньги не только на ЖКХ, но и на рыбную продукцию, производством которой в основном и занимается федеральный округ. Об этих и других дальневосточных трудностях **Михаил Мишустин** доложит президенту **Владимиру Путину**.

<https://iz.ru/1051923/liubov-lezhneva/doroga-v-dome-tri-regiona-dfo-predlagaiut-soedinit-novoi-trasso>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.26.08; «ПЛАТОН» СТАНЕТ СУПЕРПРИЛОЖЕНИЕМ ДЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ»; ГЕНДИРЕКТОР «РТ-ИНВЕСТ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ» АНТОН ЗАМКОВ – ОБ ИТОГАХ РАБОТЫ ГОССИСТЕМЫ, УМНЫХ ДОРОГАХ ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ ФУР И ТРЕНДАХ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ**

Оценка влияния пандемии коронавируса потребовала оперативных и объективных данных и от всех отраслей экономики страны, и от отдельных компаний. Одним из ключевых показателей состояния автомобильных грузоперевозок и логистики стала статистика государственной системы «Платон», на основе которой, в частности, Минэкономразвития ежедневно рассчитывает индекс экономической активности. Помимо этого, пандемия усилила тренд всеобщей цифровизации, внедрения онлайн-сервисов и ускорения перехода на «безбумажные» технологии. О том, какие данные «Платон» дает государству, а также о «цифровом» развитии системы «Известиям» рассказал **Антон Замков, генеральный директор компании-оператора госсистемы «Платон» – «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС), директор ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ).**

– Почему данные «Платона» стали так важны в период пандемии коронавируса?

– Дело не в коронавирусе, конечно. Пандемия стала очередным подтверждением важности использования тех данных и цифровой инфраструктуры, которые уже есть у государства. «Платон» – единственный на сегодня цифровой источник достоверной и юридически значимой информации об интенсивности движения грузовиков на федеральных трассах. Этот факт признан всеми: государственными ведомствами, отраслевыми экспертами и аналитиками логистических компаний. Более того, накопленный массив данных за четыре с лишним года работы системы дает возможность объективного анализа состояния рынка, сравнения показателей по месяцам, дням и даже по часам, а также прогнозирования развития ситуации в будущем.

– Какие это данные?

– Мы ежедневно, а иногда и чаще по запросам правительства РФ, **Минтранса, Росавтодора** и других ведомств формируем свод данных и сравнительный анализ относительно 2019 года по пробегу грузовиков, интенсивности движения в целом, по отраслевой и региональной принадлежности грузоперевозчиков, по количеству пересечений большегрузами российских границ на въезд и выезд. Например, в начале пандемии была важна информация о работе ритейла для анализа бесперебойности поставок товаров первой необходимости. Затем анализировали, как после спада в апреле к лету активизируется работа других отраслей – логистических компаний, строительства и сельского хозяйства. У нас в системе сейчас 600 тыс. грузоперевозчиков, у которых 1,4 млн грузовиков. И их можно разложить по форме собственности и по целому ряду параметров. И вся эта информация «живая», постоянно обновляемая в онлайн-режиме.

– Эти данные собирают специальные устройства в грузовиках?

– Это целый комплекс источников. Инструментом сбора данных стала развернутая при создании системы инфраструктура федерального охвата. Почти 500 рамок контроля, круглосуточно фиксирующих проезд грузовиков. Объективность обеспечивается за счет

того, что они располагаются в точках наибольшей интенсивности движения. Их локация рассчитывалась по математической модели для эффективного мониторинга движения и равных условий для всех грузоперевозчиков. Также сканеры и камеры на рамках обеспечивают высочайший уровень распознавания транспортных средств и их номеров – более 99%. Общий пробег складывается из километража использованных перевозчиками маршрутных карт и геоданных с бортовых устройств, которые соотносятся графом дорог – уникальной цифровой моделью всех федеральных дорог, позволяющей с точностью до метра рассчитать плату за пройденный маршрут.

При обсуждении «хайповой» сегодня темы запуска беспилотных автомобилей эксперты часто говорят, что это невозможно без «ответственных» коммуникационных, навигационных, геоинформационных сервисов, которые должны распределить ответственность между пользователями и владельцами дорог, разработчиками технологий автономного движения. В этом смысле «Платон» – это первая и пока единственная «ответственная» геоинформационная платформа на российских дорогах. Она обеспечивает точность расчета платы, а не просто обобщенную информацию для водителя в пути.

– Инфраструктуру «Платона» можно использовать для запуска беспилотников?

– Она точно может стать опорным элементом «умных» дорог для беспилотников на федеральных трассах. Причем эта инфраструктура уже готовая, да еще и с защищенными каналами передачи данных. Нами сделан приличный задел в технологическом развитии цифровой инфраструктуры. И эти решения российские, что еще более важно для технологического суверенитета. Пока беспилотные фуры на федеральных трассах кажутся фантастикой, но это самый с экономической точки зрения понятный бизнес-кейс по сравнению с запуском беспилотников в мегаполисах. Он вдвойне логичен и реализуем, например, на трассе М11 «Нева» между Москвой и Петербургом, на М4 «Дон» и на создаваемом транспортном коридоре Европа – Западный Китай. Только уже сейчас необходимо приступить к цифровому наполнению созданной дорожной инфраструктуры, тестировать различные решения: наши, мировых разработчиков и автопроизводителей.

Кстати, ассоциация «Цифровой транспорт и логистика» вместе с фондом «Росконгресс» провела в июле качественную онлайн-сессию по этой теме. Ведущие эксперты отметили, что первыми полноценными беспилотными перевозками станут именно грузовые на ключевых федеральных трассах, и назвали горизонт – до 2025 года.

– Говоря о статистике «Платона», к концу лета рынок грузоперевозок восстановился после спада в апреле?

– Общий пробег грузовиков постепенно возвращается к показателям 2019 года. Действительно, в апреле был спад, но затем месяц за месяцем показатели растут: с –19% в апреле к –8% в июле. Август также показывает восстановление экономической активности грузоперевозчиков. На уровне прошлого года и выше уже логисты (сборные грузы), ритейл, перевозчики сельхозпродукции, строительной отрасли и добывающей промышленности. Например, на неделе с 17 по 23 августа общий пробег грузовиков вырос на 4% по отношению к прошлогоднему аналогичному периоду. Тренд положительный сформировался, также ежемесячно растет регистрация в системе новых грузовиков.

– Данные «Платона» сейчас использует только госведомства или логистические компании также имеют доступ?

– Использование данных госсистем, интеграция государственных и корпоративных платформ – тема суперактуальная. За этим, уверен, следующая веха развития цифровой трансформации логистики. Тренд задан бизнесом, который не первый год активно создает и использует сервисы внутреннего электронного документооборота, мониторинга маршрутов и цифрового экспедирования. Но нужны юридически значимые данные, автоматизация административных процедур на государственном уровне. И мы уже

тестируем интеграцию данных с одной из крупнейших российских логистических платформ.

Для эксперимента грузоперевозчики, подключенные к платформе, дают согласие на передачу данных от госсистемы «Платон». Идем от пользователя, перевозчик сам решает, какие данные ему необходимы. Так информация коммерческой платформы обогащается, актуализируется в режиме онлайн. При этом перевозчикам не нужно дополнительно устанавливать бортовое оборудование, всё есть в мобильном приложении. И здесь на новый качественный уровень выходят сервисы трекинга и онлайн-отслеживания доставки груза, которые становятся доступны одновременно заказчику, грузоотправителю, диспетчеру и тем, кому перевозчик посчитает нужным открыть эту информацию.

Это первые реальные шаги к созданию сервиса «цифрового дальнобойщика», когда система дает возможность дозагрузиться по пути или получить груз рядом с местом разгрузки. А заказчики в режиме онлайн выбирают перевозчика на основе геолокации, стоимости и открытых рейтингов. Дальнейшие проработанные предложения будем формировать по итогам экспериментов.

– Как будет развиваться система «Платон» в ближайшем будущем?

– Почти пять лет работы системы прошло на одном дыхании и в процессе постоянного развития, модернизации на основе обсуждения с грузоперевозчиками. И здесь мы занимаем активную позицию в части, например, подключения системы к создаваемому суперсервису «Безбумажная перевозка грузов». Будем работать, чтобы «Платон» стал суперприложением для грузоперевозчика, чтобы ряд государственных сервисов был доступен в режиме «одного окна».

Также в части инфраструктуры перед нами стоит масштабная задача: построить в ближайшие несколько лет 155 дополнительных рамных конструкций и запустить 30 автомобилей контроля почти на 20 тыс. км новых федеральных дорог, которые до 2025 года будут переданы из региональной собственности, и на 1,5 тыс. км федеральных автотрасс в управлении «Автодора», на которых до 2024 года не будут открываться платные участки.

Помимо этого, мы разработали и успешно протестировали новое решение для машин контроля. Их сканеры и камеры фотофиксации позволяют одновременно выявлять нарушителей в обоих направлениях движения, захватывать потоки с большим количеством полос. Такая технология отвечает запросам грузоперевозчиков, которые требуют усилить контроль за нарушителями, закрывающими номера грузовиков.

<https://iz.ru/1052567/iuliia-romanova/platon-stanet-superprilozheniem-dlia-gruzoperevozchikov>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.26.08; ГИБДД ПЕРЕХОДИТ ВСЕ ГРАНИЦЫ; НАКАЗАНИЕ ИНОСТРАНЦЕВ ПОКА НЕ ВЫХОДИТ НА ПОЛНУЮ МОЩНОСТЬ**

План по «обеспечению неотвратимости наказания» иностранцами–нарушителями ПДД, который больше года готовится МВД по поручению правительства, вновь переписан. Как выяснил “Ъ”, МВД под нажимом Минфина и **Минтранса** отказалось от идеи увеличить штат сотрудников для контроля нарушителей на машинах с иностранными номерами, а также от намерений создать на границах со странами ЕврАзЭС сеть стационарных пунктов с камерами, стоянками и терминалами для оплаты штрафов. Получать сведения об иностранных автовладельцах полиция рассчитывает из системы международного страхования «Зеленая карта». Страховщики предупреждают об отсутствии технологических возможностей для использования ее в рамках подготовки «писем счастья».

“Ъ” ознакомился с новой редакцией плана (дорожной карты) по «обеспечению неотвратимости наказания иностранных граждан», нарушающих ПДД. Подготовить набор мер **президент РФ** поручил правительству прошлым летом со сроком исполнения 1

февраля 2020 года. Белый дом, в свою очередь, поручил МВД готовить «дорожную карту» с конкретными предложениями и сроками. Первая редакция плана была готова в ноябре 2019 года и с тех пор дорабатывается.

По данным ЦОДД Москвы, чаще всего ПДД в столице нарушают иностранные машины с госзнаками Белоруссии, Украины, Молдавии, Армении и Грузии. При этом и россияне целенаправленно покупают такие авто, чтобы не платить штрафы.

Как выяснил “Ъ”, первоначальный документ претерпел значительные изменения. По-прежнему он говорит о необходимости принять закон, обязывающий иностранных перевозчиков и граждан оплачивать штраф за нарушение ПДД до выезда из России – в случае неуплаты машина будет перемещена на штрафстоянку. Полномочия по контролю за оплатой получают сотрудники ФТС и **Ространснадзора**.

При этом в МВД отказались от планов создать на границах со странами ЕврАзЭС сеть стационарных пунктов (постов) с камерами по проверке номеров, стоянками и терминалами для оплаты.

МВД хотело увеличить штат сотрудников полиции и **Ространснадзора**, в зоне обслуживания которых будут находиться новые пункты контроля. По данным “Ъ”, против этого выступил Минфин: в ведомстве настояли, чтобы борьба велась без увеличения числа сотрудников. МВД также хотело разместить стоянки и терминалы для оплаты в **пунктах пропуска** через госграницу, но в **Минтрансе**, по сведениям “Ъ”, заявили «об отсутствии такой возможности», и от этой меры тоже отказались. Скорректированный план предполагает лишь камеры на подъездах к границам со странами ЕврАзЭС. К этой работе подключат ГК «Автодор» и **Росавтодор**.

Изначально планировалось наладить между МВД и ФТС автоматический обмен информацией, необходимой для вынесения штрафов в отношении иностранцев. Также планировалось «оптимизировать сбор данных» о пересекающих границу машинах, зарегистрированных в иностранных государствах. Теперь и этот пункт исключен, а сведения об иностранных автовладельцах планируется получать из системы «Зеленая карта» (международное ОСАГО, оформляется при пересечении границы).

Другой пункт предполагает обмен данными между таможенными странами ЕврАзЭС о временно ввезенных принадлежащих физлицам машинах с последующей передачей сведений в МВД.

Речь идет о ситуациях, когда, к примеру, водитель из Польши едет через Белоруссию в Россию. Сегодня данные о нем собираются лишь на белорусско-польской границе, но ГИБДД доступа к ним не имеет. ФТС, по данным “Ъ”, не хочет заниматься обменом данными с другими таможенными о временно ввезенных личных автомобилях, предлагая вычеркнуть соответствующий пункт из дорожной карты, поскольку это технически сложно. В МВД, по сведениям “Ъ”, настаивают на сохранении этого пункта.

Как штрафы переводят на иностранный язык

В **пресс-службе** ФТС подтвердили “Ъ”, что направили в МВД свои предложения, но деталей не раскрыли. Между МВД и службой уже налажен обмен информацией о владельцах временно ввезенных в РФ иностранных автомобилей, напомнили в ведомстве: ГИБДД может получить данные по запросу, обработка которого занимает не более трех секунд. Однако, отметили в ФТС, в ведомственных базах есть сведения только о тех временно ввезенных иностранных автомобилях, которые подлежат таможенному декларированию (то есть зарегистрированы в государствах, не входящих в ЕАЭС, и пересекли российский участок таможенной границы ЕАЭС).

**Разногласия между Минтрансом и МВД уже урегулированы, заявили “Ъ” в пресс-службе Минтранса. «Разработанный план согласован Минтрансом без замечаний, – говорят в ведомстве. – Вопрос оборудования стоянок и терминалов для оплаты штрафов потерял свою актуальность, поскольку в рамках действующей информационной системы МВД уже есть возможность получения необходимой**

**информации об иностранном перевозчике, информирования его об имеющихся штрафах и возможности их оплаты».**

Система «Зеленая карта» не годится для подготовки штрафных постановлений и обработки большого количества запросов, пояснили “Ъ” в Российском союзе автостраховщиков (РСА): она предназначена для урегулирования ДТП с участием иностранного гражданина на территории России. После ДТП система подтверждает наличие страховки у автовладельца, но ответ на запрос может идти до шести недель, при этом сведения приходят в сильно усеченном виде, их недостаточно для вынесения штрафов.

Нарушителей с иностранными номерами, въехавших из-за пределов Таможенного союза, можно заставить платить штрафы при пересечении границы, считает **координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов**. А вот приезжих из Белоруссии, Украины, Казахстана, Армении и Киргизии проконтролировать почти невозможно, признает он, поскольку нет таможенного контроля:

Даже если наладить обмен данными между таможнями, выписать штраф и прислать его по почте, оплачивать его никто не будет. Тем более что единой системы судебных приставов на территории союза нет».

На время подготовки дорожной карты (мероприятия рассчитаны на 2020–2022 годы) ГИБДД применяет временную схему наказания иностранцев. В Москве и Краснодаре инспекторы останавливают машины с зарубежными номерами и оформляют на водителей все нарушения, зафиксированные камерами в течение двух месяцев (срок давности привлечения к ответственности), переписывая данные задержанного водителя. Инспекторы считают, что машина во время поездки де-юре находится во владении иностранного водителя, значит, он является «владельцем»: на него (либо на собственника), согласно КоАП, оформляются все штрафы. Несогласный водитель-иностранец может переоформить постановления на реального собственника. За шесть месяцев по такой схеме было оформлено несколько сотен тысяч постановлений.

<https://www.kommersant.ru/doc/4467242>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.26.08; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОРТОВЫЙ СПОР; БИЗНЕС ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ НОВОГО ПЛАТЕЖА**

Крупный бизнес пытается отсрочить введение инвестиционного портового сбора, которое намечено на начало следующего года. По замыслу **Минтранса**, его будут платить грузовые суда в заграничном плавании, а общий размер сбора может составить 5 млрд руб. в год, которые пойдут на обновление портовой инфраструктуры. По мнению РСПП, взимание сбора нужно отложить хотя бы до лета 2021 года, учитывая сложную экономическую ситуацию и риск роста ставок фрахта при экспорте российских товаров.

РСПП предлагает перенести взимание инвестиционного портового сбора (ИПС) минимум до лета 2021 года. Это следует из протокола совещания от 19 августа под председательством главы РСПП Александра Шохина, в котором приняли участие стивидоры и грузоотправители-экспортеры.

Речь идет о целевом сборе на строительство и обновление федеральной инфраструктуры морских портов. В 2019 году правительство утвердило правила его взимания (см. “Ъ” от 23 мая 2019 года). В первую очередь сбор решено брать с грузовых судов в заграничном плавании однократно за заход или выход из порта. Размер сбора для каждого порта установит ФАС. На первом этапе его будут взимать в 13 портах, таких как Большой порт Санкт-Петербург, Ванино, Владивосток, Восточный, Высоцк, Де-Кастри, Мурманск, Находка, Новороссийск, Пригородное, Приморск, Туапсе и Усть-Луга. Приказ **Минтранса** с перечнем портов Минюст зарегистрировал 20 августа.

РСПП ссылается на сложную экономическую ситуацию и высокий уровень неопределенности экспортных поставок товаров, а также риски снижения конкурентоспособности портов РФ из-за введения инвестсбора.

В частности, комитет РСПП по налоговой политике указывает, что инвестсбор – это неналоговый платеж и его введение противоречит принципам, неоднократно высказанным президентом РФ. Кроме того, сбор имеет дискриминационный характер, так как вводится лишь в 13 портах, а механизм его исчисления и распределения заведомо неконкурентный. РСПП предлагает провести дополнительное обсуждение темы в течение года, а пока сбор не вводить. Дополнительные сборы приведут к увеличению ставок фрахта, что негативно повлияет на конкурентоспособность российского экспорта, отмечают собеседники “Ъ”.

**В Минтрансе “Ъ” сообщили, что планируют начать взимать сбор в 2021 году, что позволит собрать около 5 млрд руб. В Минтрансе подчеркивают, что сбор будет взиматься только с судов заграничного плавания, то есть его будут платить судовладельцы, получающие валютную выручку. Нагрузка на таких судовладельцев значительно снизилась с 2014 года из-за существенного снижения курса рубля при сохранении неизменных ставок портовых сборов, отмечают в министерстве. В Росморпорту оценивали, что после введения сбора стоимость судозахода, включая затраты на перевалку, увеличится на 2–4% в зависимости от порта.**

**Заместитель главы ФАС Александр Редько сообщил “Ъ”, что служба согласовала предложенный Минтрансом России перечень портов, в которых будет взиматься ИПС.**

Размер сбора будет определяться ФАС и устанавливаться по каждому порту с учетом размеров действующих портовых сборов. «Полагаем важным обеспечить направление вырученных от ИПС средств на создание и расширение инфраструктуры морских портов в целях развития конкуренции», – заключил господин Редько. Один из собеседников “Ъ” слышал, что обсуждался размер сбора 12 руб. за регистровую тонну валовой вместимости судна.

Источники “Ъ”, близкие к Российской палате судоходства, отмечают, что в рамках апрельского заседания рабочей группы по «регуляторной гильотине» в сфере водного транспорта было решено исключить инвестсбор как «необоснованный» и «обременительный». В таком случае Минюст вообще не должен был регистрировать данный приказ, рассуждают они. Собеседник “Ъ” в крупной промышленной компании, поддерживая позицию РСПП, признает, что «введение сбора в дальнейшем необходимо, портовую систему надо развивать». Другой источник “Ъ” подчеркивает, что если вводить сбор, то для всех: любые изъятия сужают базу плательщиков и необоснованно увеличивают расходы одних грузоотправителей по сравнению с другими. По его мнению, сбор должен направляться на проекты модернизации общепортовой инфраструктуры, пользователями которой являются все компании в порту, а не отдельные стивидоры, как предполагается сейчас.

<https://www.kommersant.ru/doc/4467230>

### **КОММЕРСАНТЪ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2020.26.08; БИЛЕТЫ УЛЕТЯТ ЗА ТОКЕНЫ; СБЕРБАНК И S7 ПОРАБОТАЮТ С КОРПОРАТИВНЫМИ КЛИЕНТАМИ ПО СМАРТ-КОНТРАКТАМ НА БЛОКЧЕЙНЕ**

Сбербанк совместно с компанией S7 внедряет систему продажи авиабилетов для корпоративных клиентов с использованием блокчейн-платформы, смарт-контрактов и – впервые в России – виртуальных токенов. Это позволит отказаться от системы банковских гарантий и авансов, а также ускорит расчеты. Но использование подобных технологий целесообразно в первую очередь для крупных компаний с большим количеством операций и сложными договорами, а также готовых заплатить за них десятки миллионов рублей.

Как стало известно “Ъ”, авиакомпания S7 разместила свое блокчейн-приложение по покупке билетов на недавно запущенной блокчейн-платформе Сбербанка. S7 стала первой компанией, воспользовавшейся платформой для расчетов с контрагентами. Информацию о проекте подтвердили представители Сбербанка и S7. Теперь агенты по продаже билетов S7, имеющие счета в Сбербанке, смогут мгновенно производить расчеты через смарт-контракты с помощью токенов. Подобное решение впервые применяется в России, услуга будет доступна в сентябре, уточнили в авиакомпании.

По словам зампреда правления Сбербанка Анатолия Попова, там сделали платформу и предоставили технологию, которая «позволяет любым компаниям разрабатывать свои блокчейн-приложения и создавать смарт-контракты». Бизнесу не нужно будет замораживать деньги на счетах и расплачиваться по факту отгрузки товара или оказания услуги, пояснил топ-менеджер, у компаний повысится оборачиваемость средств и эффективность управления денежными потоками.

В случае с авиабилетами скорость расчетов по сделке увеличится с десяти дней при стандартной процедуре (письма, сверка, перевод средств) до 20 секунд.

Кроме того, новая схема не предполагает наличие банковских гарантий и авансов. Деньги со счета агента токенизируются и передаются продавцу по алгоритмам, записанным в смарт-контракте. Сбербанк будет выступать владельцем платформы токенизации, а также гарантом наличия на расчетном счете клиента необходимой суммы денег. Токены будут привязаны к реальным счетам клиентов, добавил представитель S7.

Авиакомпания давно осваивает блокчейн, имеет живые и постоянно используемые цепочки расчетов, отмечает глава аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. В июле 2017 года S7 совместно с Альфа-банком провели первую в мире продажу авиабилета через эту технологию. В январе–июле 2020 года блокчейн-платформе компании уже удалось достигнуть уровня годового оборота 2019 года – 1,5 млрд руб., говорит ее представитель.

В целом для подключения к платформе других компаний ограничений нет.

Однако у них должна быть команда ИТ-поддержки, которая сможет обеспечить переход с бумажного документооборота на смарт-контракты, запустить пилотный проект и наладить процесс, отмечает руководитель группы Deloitte Digital Максим Шапировский. Потребуется и дополнительные затраты. «Нанимать и развивать собственный центр компетенции недешево – рынок разработчиков корпоративных блокчейн-систем чрезвычайно мал, и, как следствие, они очень дороги», – говорит основатель криптовалютного небанка Chatex Владислав Булочников. Поэтому разработать решение с нуля может далеко не каждая компания. Инвестиции на создание подобного рода систем могут варьироваться от нескольких сотен тысяч до десятков миллионов долларов, отмечает он.

По оценкам гендиректора «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, инвестиции S7 в проект составили более полумиллиона долларов. Целесообразнее переход на блокчейн будет для компании с относительно большим количеством транзакций (тысячи операций в день) и сложными договорами, отмечает господин Шапировский. Как отмечает Михаил Бурмистров, блокчейн – это перспективная технология в сфере логистики и транспорта, однако «пока она доступна, скорее, крупным игрокам, так как требует инвестиций на старте».

<https://www.kommersant.ru/doc/4467224>

### **КОММЕРСАНТЬ; НИКИТА КОРОЛЕВ; 2020.26.08; ГОСПРОЕКТЫ ПОЙДУТ ПО ДОЛГОМУ АЙТИ; МИНЭКОНОМИКИ СОЗДАСТ ИНФОРМАЦИОННУЮ СИСТЕМУ ДЛЯ ФЦП**

Минэкономики потратит 0,5 млрд руб. на разработку информационной системы, которая должна будет ускорить исполнение федеральных целевых программ (ФЦП) и

Федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП), а также помочь с их контролем. Сейчас процессы страдают от сложного администрирования: у Минэкономки уже есть несколько IT-систем в этой сфере, но они разрознены и, как выяснилось, не предназначены для межведомственного взаимодействия. В подобные проекты обычно вкладываются без прицела на будущее и общую IT-архитектуру, подтверждают эксперты. ФГБУ НИИ «Восход» 14 и 17 августа завершило прием заявок на выполнение работ по разработке частей единой интегрированной информационной системы расходов инвестиционного характера (ЕИИС РИХ) для Минэкономки, следует из информации на сайте госзакупок. Начальные цены двух контрактов оцениваются в совокупности в 307,2 млн руб., победителем одного из них на 142 млн руб. 25 августа была признана компания «Итарго» (согласно сайту, занималась разработкой электронного документооборота для правительства Таджикистана).

Сам НИИ «Восход» за весь комплекс работ по созданию ЕИИС РИХ получит от Минэкономки 506 млн руб., следует из данных сайта госзакупок.

В **пресс-службе** «Восхода» “Ъ” сказали, что пока не готовы комментировать новый IT-сервис. В Минэкономки сообщили, что система будет единой площадкой для работы с инвестиционными проектами. Систему нужно создать до конца 2021 года, она даст Минэкономки возможность в реальном времени контролировать выполнение ФЦП и ФАИП, следует из документов госзакупок.

Для этих целей ранее уже был создан целый ряд IT-систем, включая информационную систему (ИС) ФЦП, ИС ФАИП и комплекс инструментальных средств ФАИП. Их проблема в разрозненности, следует из контракта на разработку новой системы. Кроме того, в нынешних платформах «отсутствует возможность юридически значимого межведомственного взаимодействия при формировании бюджетных проектировок ФЦП и ФАИП», а Минэкономки не может получать через них юридически значимую отчетность от распорядителей средств.

ЕИИС РИХ же планируется интегрировать с федеральными государственными системами иных ведомств, подтверждают в **пресс-службе** Минэкономки. Ее интегрируют и с системой «Электронный бюджет», следует из документации закупки.

Как сообщал “Ъ” 19 июня, с предложением интегрировать ФАИП и «Электронный бюджет» выступил Минфин, указывавший, что сейчас программа «формируется вне рамок процедуры бюджетного планирования». По нынешней процедуре ведомства направляют предложения в Минэкономки, которое передает данные в Минфин для их доведения до Федерального казначейства. Согласно новому проекту, ведомства должны будут сами вносить предложения в «Электронный бюджет», где будут формироваться и предложения об изменении лимитов.

ФЦП и ФАИП – инструменты госфинансирования крупных инвестпроектов, в первую очередь государственных строек. По данным Минэкономки, на 2020 год предусмотрена работа над 20 ФЦП в общей сложности на 455 млрд руб. Реестр ФАИП включает в себя 147 проектов общей стоимостью около 1,9 трлн руб. Эффективность исполнения ФАИП и ФЦП критикуют из года в год. В марте **премьер-министр Михаил Мишустин** на совещании в правительстве заявил, что выделенные на ФЦП и ФАИП деньги расходуются «недопустимо медленно», в том числе из-за сложного администрирования: внесение в ФАИП даже незначительных изменений может занимать несколько месяцев. Еще одна проблема – непрозрачность расходования денег. Например, в марте 2019 года секретарь Совета безопасности Николай Патрушев заявил о хищении около 2 млрд руб. при исполнении ФЦП «Юг России».

Опрошенные “Ъ” эксперты соглашаются, что проблема «лоскутной автоматизации», при которой IT-системы не интегрируются друг с другом, характерна для госсектора и крупных организаций.

Ведомства исторически вкладывались в IT-проекты без прицела на будущее развитие и без архитектурной стратегии, «в итоге сейчас существует комплексный IT-ландшафт из большого числа сложндорабатываемых систем», констатирует **ведущий эксперт автоматизации бизнес-процессов IT-компании КРОК Дмитрий Перепонов**.

Новая система, по мнению господина Перепонова, нужна, чтобы увидеть картину по инвестиционным проектам целиком – от момента заключения договора до получения результатов, включая проверку контролирующими органами и независимыми аудиторами. В ней логично будет реализовать функции контроля, указывает он, – например, видеоаналитики объектов недвижимости, которые строятся на инвестиционные средства.

<https://www.kommersant.ru/doc/4467222>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.26.08; МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬНЫХ ГОСЗАКАЗОВ; ПРАВИТЕЛЬСТВО НАЧИНАЕТ ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОЙ ВЕРТИКАЛИ ИСПОЛНЕНИЯ ФАИП**

Формирование централизованной вертикали в сфере государственного строительства Белый дом начинает с Минстроя – в ведомстве с 1 октября будут объединены функции единого заказчика объектов инфраструктуры для нескольких ведомств. В конечном счете формирование механизма единого заказчика, по мнению властей, должно повысить эффективность реализации федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП), исполнение которой из года в год вызывает нарекания.

Централизацию госзаказа в сфере строительства планируется начать на базе Минстроя – как следует из опубликованного вчера распоряжения правительства, с 1 октября в его ведение перейдут шесть учреждений, выполнявших ранее функции застройщиков для нужд Минспорта, Минобрнауки, Минкультуры и Минздрава. Как поясняют в **пресс-службе вице-преьера Марата Хуснуллина**, объединение в Минстрое функций госзаказчика «позволит эффективнее управлять строительством инфраструктуры, повысить качество проектов, сократить сроки строек, а также поможет не допустить появление недостроев».

Сейчас заказчиками федеральных строек в рамках ФАИП выступают многочисленные организации, подведомственные министерствам, агентствам и службам.

Сама идея создания единого госзаказчика в строительстве не нова – еще в 2014 году во время очередного обращения к Федеральному собранию президент **Владимир Путин** предложил внедрить такой механизм. Тогда Минстрой предложил сконцентрировать эти полномочия в специально созданной структуре – «Роскапстрое» (учрежден в 2016 году на базе Государственной академии повышения квалификации и переподготовки кадров для строительства и ЖКХ – сейчас занимается строительным контролем, оценкой квалификации и дополнительным образованием, а также выполняет функции технического заказчика). Позднее Минстрой предлагал «обкатать» механизм единого заказчика на пилотных проектах.

Поводом для возрождения этой идеи стала необходимость хоть как-то решить хронические проблемы исполнения федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП, формально объединяет бюджетные расходы на госстройку) – после многочисленных попыток выправить ситуацию путем упрощения администрирования программы темпы ее реализации все равно остаются объектом критики. В марте, подводя итоги реализации ФАИП в 2019 году, **премьер-министр Михаил Мишустин** заявил, что предусмотренные на ее реализацию средства расходуются «недопустимо медленно». Так, по данным Минэкономики, в 2019 году из предусмотренных 777,3 млрд руб. на реализацию ФАИП было освоено 480,1 млрд руб. (63%), а из подлежащих к вводу 89 объектов в установленные сроки было завершено строительство 67 сооружений (75,3%).

По данным же Счетной палаты, 2019 год стал худшим за последние 16 лет с точки зрения эффективности расходования средств в рамках ФАИП.

На этом фоне **Михаил Мишустин** поручил проработать вопрос о создании «четкой вертикали» управления госстройками, объединив «компетенции госзаказа в гражданском строительстве на основе двух-трех ведомств» – тогда в Минстрое “Ъ” поясняли, что, скорее всего, функциями единого госзаказчика будут наделены несколько ведомств (см. “Ъ” от 6 марта).

Отметим, консолидация полномочий заказчика в профильном ведомстве укладывается в общую логику Белого дома: параллельно для погружения ФАИП и федеральных целевых программ в электронный бюджет Минэкономки намерено создать единую информационную систему работы с инвестпроектами. Идеологом консолидации полномочий выступает Минфин, уже начавший передавать функции ведомств по закупкам товаров и услуг Федеральному казначейству (см. “Ъ” от 25 июня) – этому же ведомству планируется передать бухгалтерские функции федеральных министерств и бюджетные транзакции в их интересах. Как сообщалось ранее, Минфин задумывается и о необходимости аналогичной концентрации функций по реализации **нацпроектов** в едином центре – в противном случае ответственность за их эффективность размывается.

<https://www.kommersant.ru/doc/4467241>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.25.08; МОСКВУ ОСТАВИЛИ БЕЗ ТРОЛЛЕЙБУСОВ; ВЕСЬ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ, НЕСМОТЯ НА ПРОТЕСТЫ ОБЩЕСТВЕННИКОВ, ЗАМЕНИЛИ ЭЛЕКТРОБУСАМИ**

Все троллейбусные маршруты в Москве ликвидированы и заменены на электробусные, сообщили в ГУП «Мосгортранс». «В знак уважения» мэрия оставила один маршрут, по которому будут ходить две ретромашины. Ликвидации троллейбусного движения активно противостояло общественное движение «Москвичи за троллейбус» и депутаты Мосгордумы: они указывали на чрезмерную дороговизну электробусов, а также опыт европейских городов по сохранению электрического транспорта.

«25 августа в столице началась новая эпоха электротранспорта – по троллейбусным маршрутам поехали электробусы, – заявил 25 августа гендиректор ГУП «Мосгортранс» Леонид Антонов. – Решение постепенно отказываться от троллейбусного сообщения далось нам непросто, но мы понимаем: это шаг вперед. Будущее за инновационным электрическим транспортом».

Сейчас в Москве ездит 450 электробусов, до конца года их будет 600, а к 2024 году – более 2,6 тыс. Два контракта по поставке электробусов мэрия заключила в 2018 году (на 6,35 млрд руб. каждый – с КамаЗом и ГАЗом), еще один – на 6,57 млрд руб. в 2019 году (с КамаЗом) – они уже исполнены. В начале 2020 года был заключен еще контракт на 11 млрд руб. с КамаЗом и на 5,6 млрд руб. с ГАЗом.

Руководство города, заявил господин Антонов, приняло решение «в знак уважения» оставить один троллейбусный маршрут от Комсомольской площади до Новорязанской улицы, где будет ходить две ретромашины. Скорее всего это будут музейные ЗиУ-5 1961 года и ЗиУ-5Г 1966 года.

Первые троллейбусы появились в Москве в ноябре 1933 года. Слухи о планах мэрии отказаться от этого вида транспорта обсуждались в сети последние несколько лет. С 2014 года несколько десятков троллейбусных маршрутов были заменены электробусными. Как рассказывал “Ъ”, в январе 2020 года в соцсетях появилась фотография информационной листовки с символикой «Мосгортранса», где говорилось о планах «ликвидации троллейбусов по требованию мэра Москвы Сергея Собянина». В ГУП тогда опровергли информацию, заявив, что «списание старых троллейбусов происходит строго по фактическому состоянию транспортных средств». Активное сопротивление процессу ликвидации троллейбусов оказывало общественное движение «Москвичи за троллейбус». Именно оно накануне официального сообщения «Мосгортранса» распространило

информацию о том, что последние троллейбусы в Москве прекращают работу 25 августа 2020 года.

Группа депутатов Мосгордумы (Сергей Митрохин, Дарья Беседина и другие) ранее обращались к мэру Сергею Собянину с просьбой сохранить троллейбусное движение. В их письме говорится, в частности, что троллейбус является «визитной карточкой» и «брендом» города; что он может стать символом Москвы, как двухэтажный автобус в Лондоне; что «современный троллейбус» выгоднее и дешевле электробусов.

Множество городов в мире развивает электротранспорт, – пишут депутаты. – Никто не пытается заменить один вид электротранспорта другим. Москва не должна быть уникальным отрицательным примером».

Парламентарии поддерживают расширение парка электробусов, но они должны приходиться на замену дизельным автобусам.

Другие российские города троллейбусы по-прежнему применяют. Машины, которые ранее ходили по улицам Москвы, передаются в Саратов и Нижний Новгород. Более 100 новых троллейбусов получит в 2020 году Санкт-Петербург. **Программа комплексной модернизации пассажирского транспорта Минтранса**, о которой “Ъ” рассказывал, предусматривает поставку в города более 2,5 тыс. новых троллейбусов. В Архангельске, Астрахани, Тюмени, Владикавказе, Благовещенске троллейбусов нет, протяженность троллейбусных линий «серьезно сократилась» за последнее время во Владивостоке, Воронеже, в Ростове-на-Дону, Вологде, говорит **директор института экономики транспорта ВШЭ Михаил Блинкин**. Власти Пензы также объявили о планах ликвидировать троллейбусы, местные активисты уже начали сбор подписей против этого решения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4466904#id1938324>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.26.08; ПЛОХИЕ ДОРОГИ МЕШАЮТ ИНТЕРНЕТ-ТОРГОВЛЕ; ГЛАВНЫМ ПРЕПЯТСТВИЕМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ОНЛАЙН-ТОРГОВЛИ В РЕГИОНАХ ОСТАЕТСЯ ИНФРАСТРУКТУРА**

Самоизоляция привела к беспрецедентному спаду экономической активности, и розничная торговля попала в число наиболее пострадавших секторов. Это негативно отразилось и на электронной коммерции. Однако карантинные меры заставили торговые организации ускорить налаживание каналов онлайн-продаж, что во многом сгладило негативные эффекты для данного сегмента. В результате во II квартале заметно выросла вовлеченность регионов в интернет-торговлю, говорится в обзоре Центра конъюнктурных исследований ИСИЭЗ НИУ ВШЭ.

Эксперты разделили субъекты Федерации на кластеры с различной степенью активности дистанционных продаж. «Очень высокую активность» показали пять регионов – Москва, Брянская, Владимирская, Кировская и Сахалинская области. Средний удельный вес товаров, проданных онлайн, в них достигает 31,8%.

По сравнению с первым полугодием 2019 г. вдвое (с 10 до 21) выросло число субъектов с «высокой активностью». Еще 14 регионов (на два больше, чем в прошлом году) показали «средний уровень», а 15 областей и краев продемонстрировали «низкий уровень активности» интернет-торговли.

Но самым многочисленным остается кластер с «очень низким уровнем активности», хотя количество регионов в этой категории за год сократилось на треть – с 37 до 25. К этой группе относятся республики Марий Эл и Тува, Чукотский автономный округ, Хабаровский и Алтайский край, Астраханская, Ярославская, Псковская, Архангельская, Оренбургская области и др. Из более высокого кластера опустилась сюда и Белгородская область. Средний удельный вес товаров, проданных дистанционно, здесь находится на уровне 7,6%.

«Развитие электронной коммерции этих регионов тормозят несколько факторов: территориальная удаленность, неразвитость инфраструктуры (включая дороги, транспорт, связь) и, самое главное, неготовность потребителя пользоваться данной услугой, – утверждает генеральный директор федеральной логистической компании IML Елена Шутюк. – В большинстве случаев в данных регионах распространен опыт неудачных дистанционных покупок».

В целом вовлеченность регионов в интернет-торговлю может зависеть от разных факторов, замечает руководитель отдела исследований и консалтинга IPG.Estate Валерий Трушин. В таких субъектах, как Чукотка, Тува, Хабаровский край, основной помехой служат плохо развитая логистика и высокая стоимость доставки. «Что касается других областей, то, по моей оценке, слабое развитие интернет-торговли может быть связано с тем, что значительную долю территорий занимают сельские поселения со сравнительно низким проникновением интернета», – говорит он.

Естественной помехой являются и низкие доходы жителей российской глубинки. Эксперты указывают, что все регионы со слабым уровнем развития интернет-торговли, кроме Чукотки, входят в число отстающих и по среднему уровню доходов жителей. Связанный с этим фактор – возрастная структура жителей глубинки: молодежь, как правило, старается переехать в крупные города. «А людям более старшего возраста, привыкшим делать офлайн-покупки, необходимо больше времени, чтобы прийти к идее дистанционных покупок, понять их преимущества и активно использовать в ежедневной жизни», – отмечает руководитель направления регионального развития бизнеса FM Logistic Артем Хомышин.

Ключевым же фактором для этих регионов, по его словам, может являться невысокая деловая активность в розничной торговле. «С этим, в частности, связано отсутствие большого количества распределительных центров игроков этих сегментов в данных регионах, – отмечает Хомышин. – Что может являться сдерживающим фактором для развития инфраструктуры, необходимой для онлайн-торговли и быстрой доставки товаров до потребителя в этих областях».

Хотя дистанционная торговля некоторыми товарами не обязательно подразумевает мгновенную доставку до конечного получателя, добавляет эксперт. Развитие трансграничной торговли является тому подтверждением. «В этом году также сократилось количество входящих международных отправок, при этом растет их вес, – сообщили «Ведомостям» в «Почте России». – Это говорит о тренде на консолидацию заказов российских клиентов на иностранных торговых площадках». А вот число экспортных отправок со II квартала 2020 г. выросло. Например, на неделе с 9 по 16 августа россияне отправили за рубеж на 32% больше посылок и мелких пакетов, чем за аналогичный промежуток прошлого года.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/08/25/837753-plohie-dorogi>

### **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ЮШКЯВИЧУТЕ; 2020.26.08; БДИТЕЛЬНОСТЬ НА ДОРОГЕ: ВОДИТЕЛИ ТАКСИ ВРЕМЯ ОТ ВРЕМЕНИ ГРАБЯТ ПАССАЖИРОВ; ЧАЩЕ ВСЕГО ТАКСИСТЫ ОПАИВАЮТ ЛЮДЕЙ ЖИДКОСТЯМИ С ДОБАВЛЕНИЕМ ЛЕКАРСТВ, ЧТОБЫ ВВЕСТИ В БЕССОЗНАТЕЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ И ОГРАБИТЬ**

В России таксисты периодически грабят пассажиров. В ход идут словесные угрозы, напитки с клофелином, перцовые баллончики, холодное оружие. Между тем власти и крупные компании прилагают много усилий для того, чтобы решить проблему с безопасностью при поездках на такси. Подробности – в материале «Известий».

\*\*\*

«Известия» направили запрос в **пресс-службу** МВД России с просьбой предоставить статистику и уточнить, что за водители совершают подобные преступления – работают ли от лица каких-то компаний. На момент публикации материала ответ не был получен.

Безопасность не гарантируется

По словам экспертов, чаще всего в таких историях замешаны таксисты, не подключенные к системе агрегаторов такси. «Если человек думает, что он будет совершать преступления, зачем же ему сразу раскрывать все карты и показывать, кто он, чтобы его моментально нашли. Человек, которого опоили, проснется и в первую очередь обратится к агрегатору такси, если он им воспользовался. Тот, у кого есть умысел совершить преступление, будет делать всё, чтобы его не нашли. Наверняка он не подключается к агрегатору, чтобы не знали его персональные данные. Если у людей есть умысел заработать побольше денег, естественно, они не извозом пытаются заработать», – считает **автоюрист Лев Воропаев**.

По его мнению, пострадавший может обратиться в полицию или же попытаться отыскать преступника самостоятельно. «Можно постараться вспомнить, какой госномер был на этом транспортном средстве. Если такой возможности нет, попробовать обойти близлежащие места, где установлены видеокамеры, для того чтобы попробовать получить информацию о транспортном средстве. Правоохранительные органы, к сожалению, обычно не очень активны в таких ситуациях», – отметил эксперт.

Как отметил **шеф-тренер экспертного центра «Движение без опасности» Владимир Бахарев**, водители сознательно приходят работать в крупные компании, чтобы именно заработать. Еще для них очень важен рейтинг, который пассажир оставляет в приложении. Иногда водители даже говорят, что им не нужны чаевые, больше хотят, чтобы пассажир поставил в приложении высокую оценку за поездку. «Известия» обратились в крупные компании – агрегаторы такси по поводу таких случаев.

В юридической службе сервиса заказа такси «Таксовичкоф» заявили, что за всё время существования сервиса (шесть лет) подобных случаев обнаружено не было. Во время поездки пассажирам гарантируют относительную безопасность, в том числе «водителей таксопарков-партнеров тщательно проверяют на отсутствие судимостей». Оплатить поездку пассажир может через приложение, что косвенно снижает возможность кражи денег. Еще в «Таксовичкоф» есть услуга «женщина-водитель». «Услуга по стоимости дороже стандартного тарифа, но, к примеру, девушка или семья в вечернее время, возвращаясь домой, могут вызвать водителя-женщину и тем самым обезопасить себя и близких в поездке», – отметили в сервисе.

Руководитель **пресс-службы** группы компаний «Везет» Зоя Австрийская сказала, что в сервисе есть круглосуточная служба поддержки, где обрабатывают каждое обращение, в том числе о нестандартных ситуациях во время поездки. Водители для подключения к сервису проходят очный инструктаж. Личное присутствие позволяет оценить мотивацию каждого перевозчика. Но Австрийская подчеркнула: «Следует понимать, что полностью исключить риски невозможно».

Руководитель отдела по связям с общественностью сервиса заказа такси «Максим» Павел Стенников затруднился вспомнить случаи с опьянением. Но назвал вопрос безопасности в такси «очень сложным». «Не существует способов обеспечить абсолютную безопасность, когда водитель и пассажир остаются один на один. Безопасность больше зависит от самих людей, их воспитания, социально-экономической ситуации, эффективности работы правоохранительных органов», – подчеркнул Стенников.

В **пресс-службе** компаний «Яндекс.Такси», Gett и «Ситимобил» на момент выхода материала на запрос «Известий» не ответили.

Инстинкт самосохранения

«На преступление идет не таксист, а человек. К тому же принять питье из рук таксиста – это не самое лучшее решение, если речь не идет о бизнес-классе такси, где это предусмотрено как некая опция», – подчеркнул Бахарев.

По его словам, наибольшую опасность могут представлять небольшие региональные автопарки, где водители работают с подачи диспетчера. «Ни информации о таксисте, который приедет, ни информации о машине, кроме трех цифр ее номера, клиенту не поступает. Синий логан 542. Выходите. Это вся информация, которая есть у клиента», – отметил автоэксперт. Имидж компании их не волнует. Такие сейчас работают в небольших городах, где агрегаторам работать невыгодно.

Особенно следует быть осторожным, когда речь идет о долгих поездках. «Если ехать с водителем на дальнее расстояние, тут начинается контакт, который может привести к последствиям», – сказал автоэксперт.

А еще опасно голосовать на дороге или брать машину на выходе из ресторана или бара, возле которого стоят неизвестные водители, готовые подвезти.

Цифровой профиль водителя

Вопросом безопасности пассажиров такси всерьез озабочены власти. Например, вице-мэр Омска Олег Заремба недавно сказал, что сервисы заказа такси могли бы предъявлять к водителям больше требований при регистрации.

В Москве до конца 2020-го планируют запустить сервис проверки цифровых профилей таксистов. Система не позволит агрегаторам передавать заказы тем водителям, которые регулярно нарушают ПДД. Заказы запретят брать и еще не отдохнувшим от работы водителям.

Руководитель отдела по связям с общественностью сервиса заказа такси «Максим» полагает, что создание такого цифрового профиля водителя могло бы сделать поездки более безопасными. «Для администрирования налоговых платежей водителей у ФНС уже есть цифровая платформа для самозанятых, каковыми водители такси фактически и являются. Но как раз в отношении водителей такси юридически институт самозанятости пока не работает, проекты цифрового профиля дискутируются. Но только это в итоге позволит участникам рынка реально повысить гарантии безопасности услуги такси», – подчеркнул Стенников.

<https://iz.ru/1052487/aleksandra-iushkiavichiute/bditelnost-na-doroge-voditeli-taksi-vremia-ot-vremeni-grabiat-passazhirov>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ЯСАКОВА; 2020.26.08; ТАБОР УХОДИТ: КАК В КИНЕЛЕ ОТПРАВЛЯЮТ ДОМОЙ МИГРАНТОВ; ВОЗМОЖНОСТИ УЕХАТЬ В УЗБЕКИСТАН ЖДУТ ЕЩЕ 400 ЧЕЛОВЕК**

Во вторник, 25 августа, поезд из Узбекистана забрал 918 мигрантов, которые неделю жили на железнодорожной станции Кинель в Самарской области. Еще 400 иностранцам места не хватило – они остались жить в палаточном городке, который организовали для них местные власти. С этой проблемой столкнулись не только здесь: в Бузулукском районе Оренбургской области возвращения на родину сегодня ждут порядка тысячи киргизов. «Известия» побывали на вокзале в Кинеле и в лагере временного проживания, чтобы узнать, почему ради отправления домой эти люди готовы спать на голом полу.

Поселок Рабочий

Еще в воскресенье, 23 августа, источник «Известий» в администрации Самарской области сообщил о 1,2 тыс. мигрантов, живущих на станции Кинель. Во вторник, 25 августа, их стало уже 1375. За сутки сюда приехало более ста узбекских граждан. Если быть точнее – 146. Земляки по сарафанному радио донесли до них информацию, что Узбекистан скоро пришлет поезд за своими гражданами.

Таксист, который везет корреспондентов «Известий» из аэропорта, тоже узбек. Про лагерь мигрантов он ничего не слышал.

– А как же они собираются уехать? Границы закрыты. Младший брат собирался на учебу в Россию, не получилось. А вот дядя через посольство все-таки смог улететь. За 30 тыс. рублей, – делится водитель.

Утро. Кинель. Железнодорожная станция оцеплена полицией и Росгвардией – ощущение, что идет военная операция. С интервалом в 20–30 минут приезжают старые автобусы. Из окон устало смотрят люди, прижимая к себе вещи. Среди них много женщин, дети. Отовсюду слышен узбекский.

На станции полиция пропускает мигрантов по группам: им измеряют температуру, после чего отправляют покупать билет. Поездка в Ташкент стоит 10 200 рублей.

– Всё началось в мае. Стали появляться скопления граждан среднеазиатских республик на границе с Первомайским районом Оренбургской области, – рассказывает руководитель департамента по вопросам общественной безопасности Самарской области Юрий Иванов.

– Это произошло из-за того, что Казахстан закрыл границы.

Проблема решится, когда государство разрешит въезд, но сейчас эпидемическая ситуация этого сделать не позволяет, говорит он. По словам нашего собеседника, в Бузулукском районе Оренбургской области возвращения на родину сегодня ждут еще порядка тысячи киргизов.

Власти Самарской области за это время уже несколько раз участвовали в вывозе мигрантов: отправляли людей автобусами, на самолете и поездом.

– Всего удалось вывезти на родину 4,5 тыс. человек. Последний поезд стал четвертым, – поясняет Юрий Иванов.

Оперативный штаб по предупреждению завоза и распространению в России коронавирусной инфекции COVID-19 держит эту ситуацию под контролем, уточняет он.

«Поезд надежды»

Атмосфера происходящего напоминает цыганский табор, который устроил на вокзале встречу родственников. Кажется, что поток прибывающих на автобусах людей не закончится никогда.

Поезд сможет забрать только 918 человек, подчеркнул Юрий Иванов. Остальные 400 продолжают ждать следующий поезд в лагере, предоставленном им местными властями.

Многие иностранцы провели на перроне, а затем в палаточном лагере уже неделю. Запах в здании вокзала – соответствующий.

\*\*\*

<https://iz.ru/1052603/ekaterina-iasakova/tabor-ukhodit-kak-v-kinele-otpravliaiut-domoi-migrantov>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; АЛЕКСАНДРА БЕЛУЗА; 2020.26.08; ЭФФЕКТ ПРИСУТСТВИЯ; МИХАИЛ МИШУСТИН ВЫВЕЗ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПОЛОВИНУ КАБМИНА. ЧТО ЭТО ДАЛО

Неделю **Михаил Мишустин** провел на Дальнем Востоке, а вместе с ним – практически половина кабинета министров. В Москву правительственный десант вернулся с большим количеством предложений от граждан, бизнеса и губернаторов. Многие из них учтут. По итогам поездки, по сведениям «РГ», готовится пакет поручений. А в сентябре правительству предстоит утвердить национальную программу развития всего федерального округа.

«Молодец! Гордишься? Кайф»

За шесть дней **премьер-министр Михаил Мишустин** посетил четыре региона – Чукотку, Камчатку, Магаданскую и Амурскую области.

Финальной точкой маршрута был Благовещенск. Из аэропорта **Мишустин** отправился на первый автомобильный мост через Амур, соединивший берега России и Китая. Возможность его строительства обсуждалась еще в 1960-х годах, но реализовать проект удалось лишь сейчас. По пути глава минвостокразвития Александр Козлов рассказывал премьеру что-то о монтаже сооружения.

– Молодец! Гордишься? Кайф, – похвалил **Мишустин**.

– Гордость берет за мост! – скажет он чуть позже на встрече со строителями.

И в том, как он это произносит, весь премьер – для него результат ценен только вместе с внутренним ощущением, что ты сделал что-то по-настоящему классное. А еще – работа команды. Поэтому он привез на Дальний Восток почти 60 человек из правительства, включая **вице-премьеров**, министров и их заместителей.

«Приоритет для всех, включая чиновников»

Для своего турне премьер не случайно выбрал Дальний Восток – одну из самых проблемных территорий России. Отток населения и дефицит кадров, отсутствие нормальной инфраструктуры и высокие цены. Эти и другие застарелые проблемы одни повторяют как мантру (и чем ближе выборы – тем громче), другие – бесцветным тоном перечисляют в докладах, канцелярский язык которых нередко помогает забыть, что за всем этим стоит реальная жизнь людей.

Вот только дело в том, что развязывание этих узлов во многом зависит как раз от решений властей, от их элементарного внимания.

– Важно, чтобы вопросы, связанные с привлекательностью жизни здесь, были во главе угла для всех, в том числе и для чиновников, – **Мишустин** произнес это на встрече с представителями общественности Камчатского края, но говорил он, конечно, про весь Дальний Восток.

Речь, пояснил премьер, идет об инфраструктуре, социальном обеспечении, качественном образовании и хороших больницах. Последние здесь – нечто большее, чем просто лечение пациентов. Это еще и привлечение кадров (в данном случае медицинских) на Дальний Восток. Общаясь с сотрудниками онкодиспансера в Магадане, **Мишустин** так и сказал: молодые врачи с удовольствием приедут в хороший, современный госпиталь или университетскую клинику, где будет нормальное оборудование и приличное жилье.

А своим коллегам он даже напоминал о том, как полезно все видеть своими глазами. «Министр финансов видит инвестиции? Министр здравоохранения – новые объекты?» – спросил **Мишустин** во время посещения Чукотской окружной больницы, которая, по его словам, после ремонта не отличается от многих клиник Москвы.

«Удочки есть, рыба есть, а результат грустный»

В дальневосточном графике премьера было достаточно много и проблемных точек, и прямого общения – с простыми жителями, предпринимателями, губернаторами. И на каждой встрече – обратная связь: «разберемся», «посмотрим, что можем сделать», «дам поручение».

Показательный пример – посещение рыбного терминала Магаданского морского порта, который, как выразился премьер, «похож на кладбище кораблей». Модернизация планировалась, с 2016 года все должно было быть построено, но, как это бывает, подрядчик не справился. Вопрос – как сделать так, чтобы те, кто занимается рыбным промыслом и переработкой, вместо свалки и затонувших кораблей получили технологии и возможность работать.

– Вспоминая известную притчу, можно двумя способами накормить: либо дать удочку, либо дать рыбу, – заметил **Мишустин** в разговоре с представителями рыболовецких компаний. – У меня впечатление, что тут и удочки есть, и рыба есть, а результат какой-то совсем грустный только из-за того, что нет инфраструктуры.

На встрече прозвучало предложение передать порт из федеральной собственности в региональную. Премьер не возражал, но заметил, что нужно провести инвентаризацию того, что здесь происходило. «Нас интересует не столько кто виноват, а что делать», – сказал он.

Этот же посыл звучал на Камчатке, где ждали решения о строительстве новой краевой больницы имени А.С. Лукашевского. Она возводилась еще в середине прошлого века и сегодня сильно изношена.

– Когда землетрясение, здание очень сильно трясется, здесь находиться страшно, – рассказали врачи.

– И мне страшно за то бездействие и разгильдяйство, которое в течение многих лет происходило по поводу строительства больницы, – ответил премьер.

Но сейчас, по его словам, главный вопрос опять-таки не «кто виноват», а «что делать». «Что делать, мы знаем, и это надо будет реализовать», – заявил **Мишустин** и пообещал взять на контроль стройку больницы.

С Чукотки премьер уезжал если не с готовым решением, то, по крайней мере, с четким намерением ускорить цифровизацию региона – единственного в стране, до которого пока не дошли линии оптико-волоконной связи. А на специальном совещании по энергетике обозначил позицию по тарифам: «Никаких резких скачков в платежах за электричество быть не должно».

«Важен системный подход»

Президент **Владимир Путин** назвал развитие Дальнего Востока важнейшей общенациональной задачей. Сейчас по его поручению готовится комплексная программа социально-экономического развития территории до 2024 года и на перспективу до 2035-го. Утвердить ее кабмин должен в сентябре. Именно поэтому премьер поехал на Дальний Восток – лично убедиться, что учтены все предложения, что разработанные в кабинетах меры не оторваны от земли.

Вряд ли случайность – посещение сразу трех больниц (на Чукотке, Камчатке и Колыме). Причем **Мишустин** везде пообщался с врачами. Дело не только в пандемии. Людей сильно не устраивает качество и доступность медицинских услуг: уровень отставания Дальнего Востока от других территорий по этому показателю – один из самых высоких. Продолжительность жизни здесь ниже, а смертность – выше, чем в среднем по стране.

В проекте национальной программы здравоохранению посвящен отдельный раздел, прописаны стройки и капремонты, закупка медоборудования. В принципе, стандартный набор мер. Вероятно, по итогам поездки их еще раз проанализируют. В кабмине не исключают, что возможны корректировки.

– Я считаю нужным подчеркнуть, что все предложения, которые планируется включить, должны быть максимально приближены к потребностям тех, кто живет и работает в этом округе, – заявил **Мишустин** на первом после возвращения из турне заседании правительства.

И четко обозначил – важен системный подход. Только так можно решить застарелые проблемы сложного и вместе с тем уникального региона страны. Начиная с его главной проблемы – отток населения.

– Дать перспективу нужно сразу нескольким поколениям, – считает **Мишустин**. – Для этого нужны новые рабочие места, современное производство, хорошее жилье, качественные дороги, доступная медицина и классное образование. И все это должно делаться при помощи современных институтов развития, тех инструментов, которые нам помогут активно развивать Дальний Восток.

<https://rg.ru/2020/08/25/mihail-mishustin-vyvez-na-dalnij-vostok-polovinu-kabmina-chto-eto-dalo.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЧЖУН НАНЬ; 2020.26.08; ГРУЗ ДОСТАВЯТ В СРОК; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ КИТАЙ – ЕВРОПА ПОМОГАЕТ ВОССТАНАВЛИВАТЬ ВНЕШНЮЮ ТОРГОВЛЮ**

С началом восстановления мировой экономики от последствий пандемии COVID-19 грузовое железнодорожное сообщение между Китаем и Европой, по словам официальных лиц и отраслевых экспертов, стало важнейшим каналом обеспечения жизнедеятельности континента.

Как отмечает Ли Муюань, генеральный секретарь Китайской ассоциации контейнерной индустрии в Пекине, в определенных частях мира пандемия создала новые возможности

для железнодорожного транспорта, реструктуризации региональной экономики и инновационной деятельности.

Многие морские порты в Италии, Нидерландах, Испании и Португалии временно закрылись или столкнулись с серьезными ограничениями передвижения судов. Во втором квартале объемы доставки контейнеров в такие крупные европейские порты, как Гамбург, Роттердам и Антверпен, резко сократились. Это вызвало серьезные проблемы трейдеров как в Китае, так и в Европе, заявили в Китайском совете по продвижению международной торговли.

По словам Ли, перевозки грузовыми поездами между Китаем и Европой становятся все более популярными среди импортеров и экспортеров с обеих сторон, поскольку из-за пандемии коммерческая деятельность судоходных компаний и авиакомпаний еще приостановлена или ограничена.

В первом полугодии грузовые поезда совершили 5122 рейса по маршруту Китай – Европа, что на 36 процентов больше, чем в прошлом году, а месячный рекорд был побит несколько раз, сообщает железнодорожный оператор страны – компания «Китайские железные дороги» (China Railway).

Направление грузовых поездов из Китая в Европу было открыто в 2011 году и считается важной частью инициативы «Один пояс, один путь», направленной на стимулирование торговли между Китаем и странами, связанными с этой инициативой.

По словам старшего научного сотрудника Института международной торговли и экономического сотрудничества Министерства коммерции КНР Бай Мина, пандемия вызвала глобальную рецессию в трех основных экономических регионах мира – Восточной Азии, Европе и Северной Америке, а грузовые поезда между Китаем и Европой в определенной степени компенсировали резкое падение объемов морских и воздушных перевозок по этому направлению в этом году.

Должностные лица из Китая и Европейской комиссии пришли к консенсусу в таких областях, как сотрудничество в борьбе с COVID-19 и безопасность цепочек производства и поставок. Переговоры по двустороннему Всеобъемлющему соглашению об инвестициях были проведены во время восьмого Экономического и торгового диалога на высшем уровне между Китаем и ЕС в конце июля, и, по словам Бая, раннее подписание соглашения будет способствовать дальнейшему развитию грузового железнодорожного сообщения между Китаем и Европой в эпоху постпандемии.

Поскольку после вспышки коронавируса у китайских компаний почти не было возможностей арендовать грузовые отсеки в пассажирских самолетах внутренних и европейских авиакомпаний, в марте Почта Китая запустила регулярные грузовые поезда в ряд европейских городов из города центрального подчинения Чунцин, а в апреле – из города Ю провинции Чжэцзян.

К 2 августа государственное предприятие выполнило 22 трансконтинентальных грузовых железнодорожных рейса в Литву и Польшу. Около 8481 тонны почты и товаров было отправлено в 1303 железнодорожных контейнерах в обоих направлениях.

Лю Айли, председатель Почты Китая, говорит, что ряд стран ужесточили контроль или закрыли свои порты и аэропорты, что привело к задержке в распределении товаров. В то же время по железнодорожным линиям, соединяющим Китай и Европу, можно перевозить большое количество потребительских и медицинских товаров в обоих направлениях за 10-15 дней.

Китайская компания отправила почту и товары в 36 стран, входящих и не входящих в ЕС, включая Данию, Францию, Испанию, Швейцарию и Россию, с помощью локальных сетей доставки.

Почта Китая планирует осуществлять железнодорожные грузовые перевозки по маршруту один или два раза в неделю во втором полугодии, используя каждый раз 50 железнодорожных контейнеров, чтобы облегчить торговую деятельность между Китаем и

ЕС и вселить в европейские страны уверенность в возобновлении производства и поддержании стабильной торговли с Китаем.

По словам Лю, пандемия продемонстрировала стратегическое значение железнодорожных перевозок в обеспечении глобальной цепочки поставок и развитии инициативы «Один пояс, один путь».

В прошлом месяце снизилась нагрузка на железнодорожный транспорт на погранпереходе Алатау, крупном железнодорожном порту в Синьцзян-Уйгурском автономном районе, и Маньчжурии, крупнейшем «сухом» порту на китайско-российской границе в автономном районе Внутренняя Монголия.

В первом полугодии пять центров сборки грузов Чжэнчжоу, Чунцин, Чэнду, Сиань и Урумчи отправили 4003 поезда с 40 и 50 вагонами каждый, что составило 78,15 процента от общего количества поездов, отправленных из более чем 50 городов Китая в Европу.

В июле Государственный комитет по делам развития и реформ КНР сообщил, что Китай выделил 200 миллионов юаней (28,3 миллиона долларов) из центрального бюджета на строительство транспортных узлов в этих пяти городах. Ведется работа по повышению эффективности транспортной сети грузовых поездов Китай – Россия и Китай – Европа. Дан Инцзе, заместитель генерального директора Национального управления портовой администрации Главного таможенного управления, говорит, что в связи с растущим спросом на железнодорожные перевозки администрация будет поддерживать заинтересованные стороны путем строительства узловых станций вдоль железнодорожных маршрутов и поможет группировать грузы, а также сортировать отечественные и зарубежные товары на площадках, контролируемых таможней, чтобы оптимизировать мощности трансконтинентальной железной дороги.

<https://rg.ru/2020/08/25/zheleznodorozhnoe-soobshchenie-kitaj-evropa-vosstanovit-vneshniuiu-torgovliu.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.25.08; ЛЕС ОСТАЛСЯ ПОД ОХРАНОЙ; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НЕ НАВРЕДИТ БАЙКАЛУ**

Сохранность Байкальской природной территории при строительстве магистральной транспортной инфраструктуры будет обеспечена контролем за всеми процессами со стороны Минприроды. Соглашение о таком взаимодействии подписали глава ведомства Дмитрий Кобылкин и генеральный директор-председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров во вторник.

«Отсутствие обязательной государственной экологической экспертизы не означает, что экологические требования не будут соблюдены, – они прописаны в других законах и подзаконных актах, – заверил министр природных ресурсов и экологии Дмитрий Кобылкин. – Никто не хочет создать производство или построить инфраструктуру, чтобы потом нести ответственность за нарушение экологических норм. Все должны понимать, что нарушать – это себе дороже».

В июле был принят закон, изменивший особенности регулирования градостроительных, земельных и других отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. В том числе, он упрощает проведения работ в местах, экология которых охраняется с особой тщательностью. Например, побережье Байкала. Это вызвало тревогу специалистов и активистов, призывавших не допустить нанесения непоправимого ущерба экологии ради достижения экономических целей.

«Восстановление лесов очень четко регламентировано, экологическая экспертиза будет у каждого проекта, – заверил Олег Белозеров. – Мы знаем не просто границы участков по каждому проекту, мы знаем там каждое дерево. И при масштабе проекта в несколько тысяч километров, на Байкале речь идет о 40 гектарах. Наша задача сделать так, чтобы с приходом железной дороги экологическая ситуация неизменно улучшалась. Поэтому мы

прислушиваемся к советам экологической экспертизы и делаем больше, чем обязаны по закону.

Соглашение, подписанное Минприроды и «РЖД» позволит компании и министерству использовать более тонкие механизмы взаимодействия, отметили оба руководителя.

Отсутствие обязательной госэкспертизы не означает, что требования не будут соблюдены. При этом Дмитрий Кобылкин напомнил о двух фактах. Во-первых, в XIX веке при строительстве Транссиба никакой экологической экспертизы не проводилось в принципе. И, во-вторых, в любом случае при строительстве железной дороге будет вырублено меньше деревьев, чем каждый год погибает при лесных пожарах. Но любая дорога – обычная или железная – любая инфраструктура, протянутая в лесу, позволяет значительно сократить время ликвидации возгорания. И спасти гораздо больше деревьев, чем будут изъяты при создании инфраструктуры. Тем более, что весь необходимый ущерб природе будет компенсирован.

«Заключая это соглашение с РЖД мы хотим открыть занавеску, включить режим онлайн для всех заинтересованных, – добавил Дмитрий Кобылкин. – И ни в коем случае не пытаемся что-то прятать от общественности».

<https://rg.ru/2020/08/25/minpriody-prosledit-za-stroitelstvom-na-bajkale.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/9284343>

<https://www.kommersant.ru/doc/4466908>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.26.08; ВЗЛЕТ НЕ ЗАДЕРЖАЛСЯ; АВИАРЕЙСЫ ИЗ РЯДА ЮЖНЫХ КУРОРТОВ В КОНЦЕ ЛЕТА ПОДОРОЖАЛИ ВДВОЕ**

Билеты на авиарейсы с южных курортов России в последнюю неделю августа заметно подорожали, по некоторым направлениям в два раза. Авиакомпании хотят хоть что-то заработать на ажиотажном спросе, но сложную ситуацию в авиаотрасли это не изменит, говорят эксперты.

В начале августа купить авиабилет, например, из Сочи в Москву можно было за три-четыре тысячи рублей на человека. Если покупать билет сейчас с вылетом 26-30 августа, полет обойдется уже минимум в 10 тысяч рублей. Изменились цены и на других направлениях. Меньше стоимость выросла на полеты из Симферополя или Анапы, больше – на рейсы из Сочи. Причем предложения различных авиакомпаний удивительно схожи.

Билеты около 10 тысяч рублей продают даже лоукостеры, которые ранее предлагали улететь за две-три тысячи рублей. При этом билеты на южные курорты России по-прежнему стоят несколько тысяч рублей. Например, в Сочи из Москвы на этой неделе можно улететь в среднем за три тысячи рублей, в Анапу – за две тысячи, в Симферополь – за 2,7 тысячи рублей. **В Росавиации «Российской газете» пояснили, что авиакомпании самостоятельно ведут коммерческую деятельность и регулируют тарифную политику, в том числе стоимость авиабилетов.** Сами перевозчики ситуацию предпочли не комментировать, на запросы «Российской газеты», отправленные в несколько авиакомпаний, там не ответили. Комментарий Федеральной антимонопольной службы (ФАС) также получить не удалось.

Известно, что покупать билет заранее выгоднее, чем за день до вылета. По данным аналитиков агрегатора «Туту.ру», в начале августа билеты на рейсы из Сочи и других южных курортов в последнюю неделю августа можно было купить примерно на 30% дешевле, чем сейчас.

Ситуация стандартная – россияне возвращаются домой после отдыха. Авиакомпании дают фиксированное количество предложений, самые дешевые билеты выкупаются сразу, а остаются дорогие, говорит председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. Однако и авиакомпании могут играть на повышенном спросе, отмечает он.

Предложений достаточно, с южных курортов ежедневно вылетают десятки рейсов. При этом средний чек по авиабилетам рос каждый август примерно на 15%, отмечают «в Туту.ру».

Ранее в Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) заявляли о росте цен на авиационный керосин в аэропортах на август-сентябрь и предупреждали о возможном росте цен на авиабилеты. На деле, повышение стоимости билетов было бы для авиакомпаний желанной мерой в любом случае, так как в отрасли накоплены значительные долги. Вот только повышать цены можно тогда, когда это не приведет к снижению спроса. В конце лета спрос вырос, потому выросли и цены, говорит **главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Федор Борисов**. «Доходная ставка по внутренним направлениям в целом отрицательная. Потому ничего удивительного в том, что авиакомпании собирают хоть какой-то жирок на направлениях с повышенным спросом», – поясняет он.

В намеренный сговор на рынке эксперты не верят. Авиакомпании внимательно следят за ценами друг друга. Если кто-то отмечает, что идет ажиотажный спрос, то повышает цены. Другие участники рынка также начинают повышать цены, весь рынок быстро реагирует на изменение цен, говорит Борисов. Тем более что цены поднимают далеко не везде. Есть массовые направления, на которых спрос остается достаточно сдержанным. «Нельзя возить людей в Улан-Удэ за шесть тысяч рублей, не поднимая при этом цены на направлении Сочи. Внутри компаний идет перекрестное финансирование», – говорит эксперт. Другой вопрос, поможет ли это повышение цен авиакомпаниям.

Пока был пик пандемии, все самолеты стояли на земле, и никто никому не платил. В этих условиях можно было как-то выживать. Сейчас, когда подходит время платить по долгам, простой будет генерировать больший минус, чем полеты. Потому приходится летать. Но даже летая, авиакомпании продолжают работать в убыток, говорит Борисов. В такой ситуации, средняя стоимость на авиаперелеты внутри страны будет расти и дальше, считает Зотов. «У авиакомпаний больше не остается ресурсов, чтобы демпинговать», – поясняет он. Заметного роста цен не будет, отвечает Борисов. Ажиотажный спрос на Сочи скоро упадет, а на рынке по-прежнему останется гигантский избыток предложения. Скорее, на рынке не избежать банкротств, считает он. Отрасли нужна господдержка, заключают эксперты.

<https://rg.ru/2020/08/25/aviarejsy-iz-riada-iuzhnyh-kurortov-v-konce-leta-podorozhali-vdvoe.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; МЫ ПРОВЕЛИ ГЕНЕРАЛЬНУЮ УБОРКУ В НОРМАТИВНОМ РЕГУЛИРОВАНИИ СТРОЙКИ – ДМИТРИЙ ВОЛКОВ**

Российские стройки регламентируются множеством правил и ограничений. С 1 августа власти радикально обновили список требований, чтобы работы велись быстрее, а документооборот стал прозрачнее. О том, как реформа повлияет на рынок, в интервью «Интерфаксу» рассказал **заместитель министра строительства и ЖКХ РФ Дмитрий Волков**.

Дмитрий Анатольевич, недавно были серьезно сокращены строительные нормы и правила. Декларируется, что это облегчит жизнь строителям. Насколько это изменение будет серьезным?

К сожалению, это очень упрощенный взгляд на вещи. Давайте разберемся. В настоящее время действуют более 3 тыс. документов, устанавливающих обязательные и добровольные требования в строительстве (в том числе требования к строительной продукции – ИФ), которые утверждают семь государственных органов: Минстрой, **Минтранс**, Минэнерго, Минпромторг, МЧС, Ростехнадзор, Роспотребнадзор.

По линии Минстроя их примерно половина. Основные нормативно-технические документы – Своды правил (371) и ГОСТы (1100). Их правовая природа – документы по

стандартизации. То есть все они являются стандартами – консенсусом экспертного сообщества в сформированных технических комитетах для добровольного и многократного применения. Их требования применяются на добровольной основе – можно применять, а можно воспользоваться другими документами.

У наших коллег из других ведомств – по-разному. К примеру, МЧС выпускает СП также добровольного использования в обеспечение техрегламента о требованиях пожарной безопасности; Роспотребнадзор – тоже СП, но также и санитарно-эпидемиологические нормы (СанПиНы), которые являются нормативно-правовыми актами, обязательными для применения.

Поскольку предмет регулирования общий – нормы о санитарно-эпидемиологической безопасности есть и в техрегламенте о безопасности зданий и сооружений, и в законе о санитарно-эпидемиологическом благополучии населения; пожарная безопасность есть и в техрегламенте 384 (строительном – ИФ), и в техрегламенте 123 (пожарном – ИФ) – то неизбежно появление коллизий и дублирований. И это основная проблема стройки.

Что делает отдельные требования СП обязательными?

В соответствии с техрегламентом 384-ФЗ – включение их в перечень национальных стандартов и сводов правил, утверждаемый постановлением правительства. Ранее это было постановление №1521 (Перечень 1521 – ИФ), с августа 2020 года – постановление №985 (Перечень 985 – ИФ). При этом на практике пока применяются оба. Один – для проектов, на которые уже выдано ГПЗУ и не прошло полтора года или проект направлялся когда-то в экспертизу; второй – для остальных.

За прошедшие пять лет Перечень 1521 существенно не корректировался по разным причинам. По сути, это вызывало довольно серьезные коллизии.

Сколько времени ушло на приведение в порядок Перечня 1521?

Этой работой мы занимались девять месяцев. Тут нужно понимать, что за пять лет накопилось огромное количество разных взглядов на эти вопросы, и нам пришлось проводить очень масштабное согласование. Возвращаясь к первому вопросу: насколько это упрощение серьезное, отвечаю – несмотря на то, что оно не решает задачу наведения полного порядка в техническом регулировании, это изменение глубокое. Актуализированные 68 из 78 документов стали действенными на сегодняшний момент.

Что реально отменено из важных требований?

Приведу пример из сферы планировки и застройки городских и сельских поселений и региональных полномочий. С вступлением в силу постановления у регионов появятся дополнительные полномочия при разработке региональных и местных нормативов градостроительного проектирования.

Другой пример – Свод правил «Тепловая защита зданий» обеспечил широкое внедрение новых энергоэффективных оконных конструкций со стеклами с низкоэмиссионным покрытием. Это снизило удельный расход тепловой энергии на 7-10% и, кроме того, послужило дополнительным стимулом развитию стекольной индустрии, экспорт листового стекла из России вырос на 700% к 2014 году, импорт снизился вдвое.

Интересный пример: к нам обратился детский омбудсмен с просьбой рассмотреть возможность установить обязательное требование к замкам на окнах в связи с несчастными случаями выпадения детей из окон. Мы такое требование установили.

Также повысились снеговые нагрузки: по стране – на 15-20%, для Москвы – на 10%. И таких примеров масса.

Как вы считаете, насколько все эти изменения могут снизить себестоимость стройки?

В целом все нацелено на то, чтобы уменьшить стоимость, при сохранении или повышении уровня качества, но само по себе нормативно-техническое регулирование – это лишь косвенный фактор, влияющий на нее.

В СМИ и экспертном сообществе неоднократно звучат опасения, что строители будут пользоваться отсутствием нормативов и будут возводить жилье с ухудшением его потребительских характеристик. Оставшиеся нормы защищают от этого?

Из Перечня 985 исключены излишние и дублирующие требования, но при этом все основные требования, обеспечивающие безопасность зданий и сооружений, остались обязательными. Кроме того, требования, не вошедшие в актуализированный Перечень, остались доказательной базой технического регламента «О безопасности зданий и сооружений» и были включены в Перечень документов в области стандартизации, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».

Может ли отмена требований повлиять на безопасность?

Этот процесс надо проводить очень осторожно. И чем дальше мы идем по пути отмены обязательных требований, тем аккуратнее. Мы сделали сейчас серьезное изменение, при дальнейших преобразованиях, даже не столь масштабных, существует возможность увеличения рисков.

Надо ли в дальнейшем уменьшать количество обязательных требований?

Зависит от области. Где-то нужно увеличивать количество требований, где-то – убирать избыточные. Постановка задачи уменьшения или увеличения количества обязательных требований «в целом» как единственного фактора совершенствования нормативно-технического регулирования может таить серьезные риски. Требования избыточные и устаревшие, ограничивающие применение новых технологий, необходимо убирать из документов по стандартизации.

Требования к уровню качества, определяемые как минимальный уровень безопасности, нам наоборот надо аккуратно устанавливать дополнительно. И не стесняться этого. Это естественная функция государства. К примеру, мы добавили обязательное требование по установке замков безопасности, стоимостью каждый несколько сотен рублей, на окнах, чтобы дети не гибли... Сотни случаев у нас, разве это не оправдано? Разве можно было поступить иначе?

Если требования носят рекомендательный характер, то и наказания за ошибки при строительстве не предусмотрено, считают некоторые участники рынка. Так ли это?

Добровольность применения предоставляет возможность использования проектировщиками на альтернативной основе других правил, не противоречащих требованиям. Если мы уменьшаем количество обязательных требований, то это на ответственность проектировщика, экспертизы и застройщика за безопасность возводимого здания никак не влияет. Наказания за ошибки все равно предусмотрены, причем точно такие же.

Покупатели всегда опасаются роста цен на жилье. Реформа СНиПов не несет таких рисков?

Напротив, в связи с введением актуализированного Перечня, содержащего на 30% меньше обязательных норм, Минстроем России ожидается снижение количества разрабатываемых специальных технических условий (СТУ), что позволит уменьшить затраты застройщика на создание зданий и сооружений.

Повторюсь, рыночные цены на жилье не всегда находятся в прямой зависимости от обязательных требований нормативно-технических документов, включенных в Перечень №985.

Мы оцениваем возможность влияния нормативно-технического регулирования в пределах до 20% от стоимости. Это много. И это реальный резерв удешевления без потери качества. Сегодня мы ведем активную совместную работу с экспертами и девелоперами. Только за последнее время за счет сотрудничества с крупными строительными компаниями мы

выявили 60 назревающих изменений, 17 из которых возможно осуществить уже в этом году.

Эксперты отрасли также опасаются, что новации станут препятствием для попадания на рынок новых технологий и материалов. Эти опасения реалистичны?

Наоборот, перечень позволяет применять на обязательной основе современные технические нормы взамен устаревших. Дополнительно, мы постарались убрать все моменты, которые требовали применять на обязательной основе определенные материалы и технологии. Например, убрали обязательность приложений СП 28 «Защита строительных конструкций от коррозии», дали возможность применять аналогичные и лучшие материалы.

Когда от реформы можно ожидать реальный видимый эффект?

Новый обязательный перечень вступил в силу 1 августа 2020 года. Все, что проектируются по этим правилам, содержит данный эффект.

Работу по совершенствованию требований можно считать в целом законченной или ее нужно продолжать? Если да, то в каком направлении?

Первое за пять лет обновление обязательного перечня – первый шаг, скорее даже его начало. Если можно так выразиться, мы провели большую генеральную уборку, теперь необходимо поддерживать чистоту. Поэтому определенно нужно продолжать, но необходимо удостовериться, что правильно будет выбран вектор. Основная задача – планомерная поэтапная работа по обновлению норм для учета новых технологий. Ежегодно актуализируется и разрабатывается порядка 130 документов.

Именно это делает нашу систему нормативно-технического регулирования глобально конкурентоспособной, удобной, актуальной и надежной. Есть все же резервы и по сокращению избыточных обязательных требований.

<https://realty.interfax.ru/ru/experts/interviews/120422>

### **КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ СМИРНОВА; 2020.25.08; КИПР И АРМЕНИЯ ОТКРЫЛИ ВЪЕЗД ДЛЯ РОССИЯН: ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ; ПЕРВАЯ СТРАНА ЖДЕТ ОБЛАДАТЕЛЕЙ ВНЖ, А ВО ВТОРУЮ ПОКА НЕТ ПРЯМЫХ РЕЙСОВ**

Возможностей отдохнуть за границей у россиян становится больше. Хотя прогресс совсем не быстрый и с массой условий и нюансов. Но тем не менее.

Во-первых, **Росавиация** с 20 августа разрешила международные рейсы еще из трех городов России. До этого дня самолеты за границу летали из Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону. Теперь также из Казани, Новосибирска и Калининграда.

Единственным массовым зарубежным маршрутом остается Турция. Да, есть рейсы в Великобританию, но там для россиян обязательен 14-дневный карантин – так что о реальном туризме речи не идет. И в Швейцарию – но туда туристов пока вообще не пускают, лишь обладателей ВНЖ и студенческих виз.

Во-вторых, все больше стран открывают свои границы для граждан России.

#### **КИПР: НЕ ДЛЯ ВСЕХ И С КАРАНТИНОМ**

Кипр включил Россию в список стран, откуда с 28 августа разрешен въезд на остров. Здорово же? Средиземноморские пляжи Ларнаки и Пафоса наши отпускники любят давно! Да и виза на Кипр оформляется онлайн и бесплатно. Увы. Туристов на острове Афродиты пока не ждут.

Кипрский Минздрав включил Россию в категорию С – страны с повышенным риском (еще есть А и В, государства поделены на группы исходя из эпидемиологической ситуации). А это значит, что въезд на остров разрешается лишь обладателям вида на жительство, членам семей граждан Кипра и дипломатам.

“Дачи на море” на Кипре в свое время были популярны среди обеспеченных россиян, ВНЖ многие владельцы недвижимости успели получить. Русских женщин, вышедших

замуж за киприотов, тоже немало. Так что будет кому воспользоваться новыми правилами. Но не любителям пляжного отдыха.

По прилету на остров надо будет предъявить отрицательный результат анализа на коронавирус, сделанного максимум за 72 часа до вылета, или сдать ПЦР-тест на месте. Обязателен 14-дневный карантин, и за двое суток до его окончания – повторный анализ.

Прямого авиасообщения между Россией и Кипром сейчас нет.

**АРМЕНИЯ: ПРИЕХАТЬ МОЖНО, НО КАК?**

Армения отменила запрет на въезд иностранцев, прибывающих в страну самолетом – всех, в том числе и граждан России. И тут уже не надо быть дипломатом, рады и простым туристам

С карантином тоже проще, чем на Кипре. Да, нужна 14-дневная самоизоляция. Но от нее будут освобождены иностранцы, которые по приезду сдадут тест на ковид (и результат будет отрицательным). А это вполне реально.

Армения – страна безвизовая для граждан РФ. Моря там нет, но есть множество исторических достопримечательностей, горы, озеро Севан, оздоровительные и горнолыжные курорты, щедрая кавказская кухня...

Так что главный вопрос – как добраться. Переговоры о возобновлении авиасообщения идут, заверил **вице-премьер** Армении Тигран Авинян. Называют и ориентировочную дату – 1 сентября. Но документов и подтверждения с российской стороны на данный момент нет.

В Египет – только с ПЦР-тестом

Стран, готовых принять российских туристов, уже много: ОАЭ, Египет, Черногория, Хорватия, Мексика, Куба, Мальдивы. Условия въезда везде разные. А общая проблема одна – сложно добраться, Россия пока не разрешила туда полеты.

В Эмираты и Египет соскучившиеся по теплым морям отпускники добираются со стыковкой в Стамбуле (в Турцию-то самолеты летают). Для тех, кто собирается на Красное море таким путем, важная информация: власти Страны пирамид с 1 сентября ужесточают правила въезда. Тест на коронавирус потребуется абсолютно всем прилетающим иностранцам. До сих пор от него были освобождены пассажиры, прибывающие в курортные аэропорты – Шарм-эль-Шейх, Хургаду и Марса-Матрух.

<https://www.kp.ru/daily/217173/4276014/>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.25.08; У ПОСОЛЬСТВА НА КИПРЕ НЕТ ДАННЫХ О РАЗРЕШЕНИИ РОССИЯНАМ ПОСЕЩАТЬ СТРАНУ**

У посольства России в Никосии нет официальных данных о том, что некоторым категориям российских граждан с 28 августа будет разрешен въезд на Кипр, сообщили РИА Новости в российской дипмиссии.

Ранее в СМИ появилась информация о том, что некоторые категории граждан РФ смогут посещать республику Кипр с 28 августа.

«У нас официальных данных о том, что кипрские власти разрешили некоторым категориям граждан РФ въезд, нет», – сказали в российской дипмиссии.

<https://ria.ru/20200825/kipr-1576271881.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; КИПР ОТКРЫВАЕТ ГРАНИЦЫ ДЛЯ НЕКОТОРЫХ КАТЕГОРИЙ РОССИЯН С 28 АВГУСТА**

Популярный у туристов остров Кипр объявил об открытии своих границ для россиян с 28 августа, однако въезд разрешен только некоторым категориям граждан РФ, следует из документа, опубликованного на сайте Минздрава республики.

Согласно тексту документа, министерство делит страны на три категории – А, В и С в зависимости от эпидемиологической ситуации. Для каждой из них существуют свои

правила въезда на Кипр. Россия была включена в список стран группы С (с повышенным риском).

«Въезд разрешен тем, кто постоянно проживает в стране, а также членам их семей, обладателям вида на жительство и дипломатам», – отмечается в тексте.

По прилету граждане РФ должны предъявить отрицательный результат теста на коронавирус или сдать его на месте за свой счет. Также они должны соблюдать двухнедельный карантин, за 48 часов до его окончания необходимо пройти тестирование повторно.

«Все пассажиры, независимо от категории, к которой относится их страна, обязаны подать заявку на CyprusFlightPass за 24 часа до вылета в республику. В целях безопасности общественного здравоохранения и контроля эпидемиологической картины в аэропортах будут выборочно проверять наличие результатов тестирования на COVID-19», – подчеркивает Минздрав.

Кипр с 23 июля открыл границы для граждан 50 стран.

Пассажирское авиасообщение на Кипре было приостановлено 21 марта в рамках мер по борьбе против распространения коронавируса.

### **РОССИЯ 1 УТРО РОССИИ; 2020.24.08. 05.00; ЛЬГОТНЫХ АВИАРЕЙСОВ БУДЕТ БОЛЬШЕ**

ИНТЕРВЬЮ ДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СВЕТЛАНЫ ПЕТРОВОЙ

[https://russia.tv/video/show/brand\\_id/3838/episode\\_id/2434352/video\\_id/2325282/viewtype/picture/](https://russia.tv/video/show/brand_id/3838/episode_id/2434352/video_id/2325282/viewtype/picture/)

### **РАДИО СПУТНИК; 2020.25.08; СТАЛА ИЗВЕСТНА ДАТА ЗАКЛАДКИ САМОГО МОЩНОГО ЛЕДОКОЛА В МИРЕ**

Закладка самого мощного атомного ледокола «Россия» проекта 10510 «Лидер» состоится в День работника атомной промышленности РФ, 28 сентября, сообщило РИА Новости.

«Двадцать восьмого сентября будет заложен атомный ледокол «Россия». Он станет первенцем нового поколения атомоходов проекта «Лидер», – говорится в официальном издании российской атомной отрасли «Страна Росатом».

Отмечается, что мероприятие будет приурочено к 75-летию отечественной атомной отрасли.

Ранее сообщалось, что первая резка металла для строительства сверхмощного атомного ледокола «Лидер» проекта 10510 состоялась 6 июля на судостроительной верфи в городе Большой Камень Приморского края.

Стоимость головного ледокола – около 127 миллиардов рублей. Контракт на строительство атомного ледокола «Россия» между предприятием Росатома ФГУП «Атомфлот» (Росатомфлот) и судостроительным комплексом «Звезда» был подписан в апреле нынешнего года. Всего в РФ планируется построить три таких атомохода.

Мощность ледокола – 120 МВт (на валах); скорость хода по чистой воде – 22 узла. Длина ледокола – 209 метров; ширина – 47,7 метра; ледопробитость – 4 метра; водоизмещение – почти 70 тысяч тонн.

Ранее радио Sputnik сообщило, что военный эксперт рассказал об уникальных особенностях новых отечественных ледоколов.

<https://radiosputnik.ria.ru/20200825/ledokol-1576276658.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; РОСМОРПОРТ ВНОВЬ НЕ НАШЕЛ ПОДРЯДЧИКА НА ДНОУГЛУБЛЕНИЕ ДЛЯ СПГ-ТЕРМИНАЛА НОВАТЭКА НА КАМЧАТКЕ**

ФГУП «Росморпорт» (подведомственное **Росморречфлоту**) на повторном конкурсе не смогло найти подрядчика на выполнение дноуглубительных работ морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в Камчатском крае.

Согласно материалам сайта госзакупок, на участие в запросе предложений с начальной ценой контракта 10,669 млрд рублей не было подано ни одной заявки.

Закупка признана несостоявшейся.

Это вторая попытка Росморпорта найти подрядчика на дноуглубление в бухте Бечевинская на юго-восточном побережье Курильского полуострова для СПГ-терминала «НОВАТЭКа».

Как сообщалось, в начале августа «Росморпорт» признал несостоявшимся аналогичный конкурс с такой же стартовой ценой – 10,669 млрд рублей. Заявку на участие тогда подал единственный участник – «Ван Оорд РДМК» (Санкт-Петербург), российская структура международного морского подрядчика Van Oord ( Голландия).

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.25.08; МИНТРАНС УПОРЯДОЧИЛ ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ**

**Минтранс** установил требования к выявлению неисправностей грузовых вагонов, нуждающихся в текущем отцепочном ремонте, ответственность за качество его проведения, а также сроки направления грузовых вагонов на такой ремонт, сообщили в министерстве. Порядок проведения ремонта закреплен приказом **Минтранса**.

«Документ позволит упорядочить правоотношения, связанные с осуществлением текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов. Основной целью регламентации данных правоотношений является снижение количества случаев внеплановых текущих отцепочных ремонтов», – отметили в **Минтрансе**.

Затраты, связанные с направлением вагонов в ремонт, несут участники перевозочного процесса. В случае направления груженого вагона в ремонт, перевозчик несет убытки, связанные с просрочкой доставки товара контрагентам. Некомпенсируемые расходы несет и владелец груза.

При этом, нормы приказа **Минтранса** не ограничивают владельца вагона в выборе вагоноремонтного предприятия.

Таким образом, **Минтрансом** завершается работа по реализации положений Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в части регулирования отношений по порядку проведения текущего отцепочного ремонта порожних и груженых грузовых вагонов в пути следования, отметили в министерстве.

<https://rg.ru/2020/08/25/mintrans-uporiadochil-tekushchij-remont-gruzovyh-vagonov.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; ПОДГОТОВЛЕН ПРИКАЗ О ПУНКТЕ ПРОПУСКА ДЛЯ ПЕРЕВАЛКИ НОВАТЭКОМ СПГ ПОД МУРМАНСКОМ**

**Министерство транспорта РФ** подготовило приказ об открытии морского грузо-пассажирского постоянного многостороннего **пункта пропуска** через государственную границу в морском порту Мурманска.

«Открыть морской грузо-пассажирский постоянный многосторонний **пункт пропуска** через государственную границу Российской Федерации в морском порту Мурманск, реконструированный в пределах «Временного рейдового перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в Мурманской области» (в рамках 1-го этапа)», – говорится в проекте приказа.

Проект приказа опубликован на официальном портале проектов нормативных правовых актов в понедельник.

Терминал в Мурманске строится для перевалки СПГ, который будет производиться «НОВАТЭКом» (МОЕХ: NVTK) в Арктике, из танкеров ледового класса в конвенционные суда для повышения экономической эффективности транспортировки.

Перевалка борт-в-борт в районе острова Кильдин понадобилась из-за того, что завод «Ямал СПГ» был запущен раньше срока. Ранее «НОВАТЭК» осуществлял такую перевалку в Норвегии, которая столкнулась с давлением западных партнеров. В конце июня 2019 года компания прекратила перевалку в Норвегии.

В марте текущего года «НОВАТЭК» заявил, что «из-за распространения коронавирусной инфекции действуют объективные ограничения на въезд иностранных специалистов, необходимых на этапе запуска перевалочных операций в России», поэтому компания возобновила перевалку в Норвегии.

### **RNS; 2020.25.08; МИШУСТИН УВОЛИЛ ЗАМГЛАВЫ РОСАВТОДОРА**

**Премьер-министр России Михаил Мишустин** уволил Евгения Туриева с должности заместителя главы **Росавтодора**. Соответствующее распоряжение опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

«Освободить Туриева Евгения Викторовича от должности заместителя руководителя **Федерального дорожного агентства** по его просьбе», – говорится в документе.

Евгений Туриев с апреля по ноябрь 2015 года работал заместителем начальника федерального казенного учреждения «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» **Росавтодора**. Затем в течение двух лет он занимал должности замначальника, первого замначальника ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Центральная Россия» **Росавтодора**.

29 декабря 2018 года был назначен на должность замглавы **Росавтодора**.

<https://rns.online/transport/Mishustin-uvolil-zamglavi-Rosavtodora--2020-08-25/>

### **ТАСС; 2020.25.08; КАБМИН ПРЕДЛОЖИЛ УСИЛИТЬ МЕРЫ ПРОТИВ КОРРУПЦИИ В ОРГАНИЗАЦИЯХ, ПОДЧИНЕННЫХ ОРГАНАМ ВЛАСТИ**

Правительство во вторник внесло в Госдуму законопроект, согласно которому руководители дочерних структур хозяйственных организаций, подконтрольных органам публичной власти, будут нести ответственность за коррупционные преступления как должностные лица. Текст опубликован в думской электронной базе.

Согласно пояснительным материалам, на данный момент лица, занимающие руководящие должности в дочерних организациях хозяйственных обществ, подчиненных РФ, субъектам Федерации или муниципальным образованиям, не могут быть привлечены к ответственности за злоупотребление должностными полномочиями, получение взятки, служебный подлог, халатность. Между тем они обладают такими же полномочиями, как и должностные лица, а совершаемые ими опасные деяния квалифицируются как преступления против госвласти, интересов государственной службы и службы в органах местного самоуправления. В связи с этим эту категорию руководителей правительство предлагает признать должностными лицами. Это позволит распространить на них действие в том числе статьи 285 Уголовного кодекса «Злоупотребление должностными полномочиями».

<https://tass.ru/obschestvo/9285241>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/society/articles/2020/08/25/837741-pravitelstvo-priravnyalo>

### **ТАСС; 2020.25.08; МЕДВЕДЕВ ВОЗГЛАВИЛ НОВУЮ КОМИССИЮ СОВБЕЗА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ В АРКТИКЕ**

**Президент России Владимир Путин** подписал во вторник указ о создании межведомственной комиссии Совета безопасности РФ по вопросам обеспечения

национальных интересов страны в Арктике. Новую структуру возглавил зампред СБ РФ Дмитрий Медведев.

«Образовать межведомственную комиссию Совета безопасности РФ по вопросам обеспечения национальных интересов РФ в Арктике», – говорится в указе главы государства, опубликованном на официальном портале правовой информации. Утверждено также положение о комиссии и ее состав по должностям.

Согласно положению, комиссия будет заниматься выработкой мер по обеспечению национальной безопасности РФ в Арктике и социально-экономическому развитию Арктической зоны, а также координировать деятельность федеральных, региональных и местных органов власти при реализации этих мер. На новую структуру возложены функции анализа состояния и перспектив развития международной, в том числе военно-политической, обстановки в Арктике, оценки хода реализации в этом регионе национальных приоритетов страны, выявления внутренних и внешних угроз национальной безопасности в Арктике и так далее.

В комиссии будет состоять 31 человек. Указом президента сформирован перечень соответствующих должностей, а конкретные персоналии будут утверждены председателем комиссии – зампредом Совета безопасности (с момента введения этой должности в январе 2020 года ее занимает Медведев). Согласно перечню должностей, заместителями председателя межведомственной комиссии будут **вице-премьер** – полпред президента в ДФО (этот пост занимает Юрий Трутнев) и один из заместителей секретаря СБ РФ. Также в комиссию включены по одному вице-спикеру Совета Федерации и Госдумы, ряд министров, в том числе главы МИД и Минобороны, полпреды и помощники президента, глава РАН, директор СВР и другие.

Заседания комиссии будут проводиться не реже одного раза в полгода.

В Совете безопасности уже действуют межведомственные комиссии по военной, общественной, экологической, информационной безопасности и ряд других.

<https://tass.ru/politika/9286417>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКРИПКА; 2020.25.08; 45 МИНУТ НА ПЕРЕСАДКИ; В БЕЛГОРОДЕ НАМЕРЕНЫ КАРДИНАЛЬНО ПОМЕНЯТЬ СХЕМУ РАБОТЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА**

Реформа общественного транспорта в Белгороде началась сразу в нескольких направлениях. Во-первых, уже вовсю идет реконструкция одной из важнейших маршрутных артерий города – улицы Щорса, где проезжая часть расширяется, а в средней части магистрали строятся выделенные полосы для автобусов с вереницей остановок по центру. Во-вторых, кардинально меняется маршрутная сеть города, а также и принцип оплаты проезда. Белгородцам обещают, что в течение 45 минут проехать по городу можно будет с несколькими пересадками, заплатив всего лишь раз.

Пока обо всех особенностях новой системы транспортного обслуживания чиновники и Единая транспортная компания информируют лишь в общих чертах – проект может потерпеть изменения в деталях. Так, известно, что при разработке новой системы маршрутов постарались максимально избежать дублирования: сейчас именно это – беда белгородских улиц. Автобусы в погоне за пассажиром подрезают друг друга не только на трассе, но и в «карманах» остановок. В пригородах такая гонка – ежедневный стресс для пассажиров и повод лишний раз поскандальить.

Поэтому все маршруты теперь делятся на три группы. Первая из них – магистральная. У автобусов, которые по ним пустят, длинный путь через весь город. Часть из них «захватывает» и агломерацию – пригороды, которые вплотную подходят к городской черте. Вторая группа – городские маршруты или социальные – из спальных районов города они повезут людей по улицам, где располагаются важные социальные объекты.

Третья – пригородные, подвозящие и сезонные – свяжет микрорайоны индивидуальной застройки, отдаленные от города села, которые входят в состав агломерации, и дачные участки.

Нумерацию изменят полностью: белгородцам нужно будет привыкать к новой системе, выстроенной не без определенной логики. Все магистральные маршруты пометят буквой М, городские – будет отличать двузначное число, подвозящие – трехзначное.

Изменения в маршрутной сети потребуют и строительства новых остановочных комплексов. По словам разработчиков, они появятся там, где их давно ждали горожане. К примеру, у спорткомплекса Светланы Хоркиной, куда пока приходится или идти пешком с Харьковской горы, что совершенно неудобно при существующей дорожной развязке, или пересекать мост через Везелку от главного корпуса Белгородского госуниверситета: в любом случае путь неблизкий и не совсем удобный в непогоду. Кроме того, доехать на общественном транспорте теперь можно будет и прямо к музею-диораме, гостинице «Амакс» и зданию «Ростелекома». Раньше там вообще не пролегало маршрутов общественного транспорта, и разработчики новой сети посчитали, что это нужно исправить.

Подвижной состав тоже изменится: на белгородских дорогах в качестве общественного транспорта снова появятся «Газели», исчезнувшие с улиц города больше десяти лет назад. Они «закроют» подвозящие маршруты. Автобусы средней вместимости будут курсировать на городских маршрутах, максимальной – на магистральных.

Такое «дробление» инициаторы оправдали тем, что расписание составят с учетом бесплатной пересадки для пассажира – как в метро. В течение 45 минут белгородец сможет воспользоваться «подвозящим» автобусом, пересесть из него в городской, а потом – в магистральный и обратно, заплатив всего раз. Главное – не упустить момент. Сейчас, к примеру, такой маневр попросту невозможен. Даже если человек едет из пригорода, он платит при входе, добирается до города, а потом, пересаживаясь в еще один автобус, – платит еще.

Именно это обещание разработчиков транспортной реформы вызывает больше всего вопросов у белгородцев. Первое, о чем спрашивают горожане, – как будет производиться контроль времени. Пока на этот вопрос нет четкого ответа. Разработчики предполагают, что в течение 45 минут с момента первого контакта карты с терминалом два или три раза сумма для оплаты проезда попросту не спишется. Но как быть тем, кто пользуется наличными? Второй вопрос – белгородские пробки. Выделенные полосы построят не везде, а это значит, что стоять все же придется. Как и платить повторно, исчерпав лимит времени.

Водители пригородных автобусов тоже предвкушают грядущие перемены. Очевидно, что и с ними нужно будет провести серьезную работу. Некоторые до сих пор не разобрались с правилами оплаты проезда при входе и порой отказываются принимать хоть карту, хоть наличные: мол, платите в конце поездки. Принципиальные пассажиры вступают в спор, требуют билет, но в результате все же соглашаются на условия водителя. Ведь иначе придется вовсе выйти из автобуса. Водители объясняют свое поведение просто: пассажиры хитрят с оплатой. При посадке в городе говорят, что выйдут на первой же остановке в своем поселке, сами же едут до конечной, а тариф за городом «прибавляет» к оплате за каждый километр. Получится ли дисциплинировать обе стороны, пока неясно, как и то, когда же заработает новая система. Чиновники обозначают срок расплывчатой формулировкой: «Осенью». И первое время на остановках обещают дежурство волонтеров – они подскажут, на каком автобусе лучше доехать и как оплатить. И все же белгородцы ждут этих перемен с настороженностью. Искренне рады реформе пока только таксисты. Они уверены, что в первые недели путаницы с маршрутами, оплатой и автобусами спрос на их услуги точно вырастет.

А как у соседей

Схему маршрутов общественного транспорта разработают и в Курской области, чтобы представить ее в **минтранс**. Об этом в эфире телеканалу «Сейм» рассказал глава региона Роман Старовойт. Это необходимо для обновления подвижного состава за счет поддержки из федеральной казны.

– За счет средств областного бюджета полностью обновить парк не удастся, поэтому рассчитываем на помощь федерального центра, – отметил он.

Планируется, что таким образом регион сможет получить 200 новых троллейбусов и автобусов большой вместимости. Пока же транспорт поступит в регион из Москвы: 20 троллейбусов и 40 автобусов.

<https://rg.ru/2020/08/25/reg-cfo/v-belgorode-nachalas-reforma-obshchestvennogo-transporta.html>

### **КОММЕРСАНТЬ ПРИВОЛЖЬЕ; РОМАН РЫСКАЛЬ; 2020.26.08; КУДА ШТРАФНАЯ ВЫВЕЗЕТ; ПОСЛАБЛЕНИЯ ДЛЯ ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ МОГУТ ОБЕРНУТЬСЯ СУДЕБНЫМИ ИСКАМИ**

Депутаты законодательного собрания Нижегородской области предлагают не лишать частных перевозчиков лицензий на маршруты за единичные случаи нарушения законодательства, как это происходит сейчас. Таким образом они хотят снизить административную нагрузку на бизнес. В то же время они рассматривают варианты штрафных санкций за единичные нарушения условий перевозки пассажиров. В министерстве транспорта области, которое в этом году лишило двух перевозчиков лицензий, считают, что «сильных послаблений частным перевозчикам давать не стоит». Предприниматели полагают, что изменения в законодательстве могли появиться в преддверии возможного выхода на рынок новых игроков и перспектив реализации транспортной реформы.

Комитет законодательного собрания Нижегородской области по транспорту подготовил поправки в региональный закон о пассажирских перевозках. Депутаты предложили смягчить требования к частникам и не лишать их свидетельств на маршруты за единичные случаи нарушения условий перевозки пассажиров. Сейчас однократное нарушение норм служит основанием для обращения министерства транспорта в суд для отзыва лицензии у перевозчика. Парламентарии считают этот пункт закона «излишне жестким». Они рекомендуют министерству транспорта идти на крайние меры только в том случае, если перевозчик неоднократно нарушил требования закона в течение года.

При этом авторы поправок отмечают, что сейчас суды отказываются рассматривать иски о лишении транспортных компаний лицензий на основании единичного нарушения областного закона. Поэтому они предлагают публиковать сведения о нарушениях на официальных сайтах органов исполнительной власти и вносить в областную информационно-навигационную систему.

Авторы законопроекта полагают, что фиксация многократных нарушений может стать основанием для отзыва лицензии у перевозчика по суду.

За однократные нарушения депутаты предлагают штрафовать транспортные компании, чтобы те «не думали, что могут злоупотреблять правом». Парламентарии уверены, что поправки позволят снизить административную нагрузку на транспортные предприятия, которые были признаны одной из наиболее пострадавших отраслей от пандемии коронавирусной инфекции.

В министерстве транспорта Нижегородской области, комментируя инициативу депутатов, сообщили, что частным перевозчикам действительно необходимо время на устранение нарушений. Однако там считают, что «сильных послаблений частным перевозчикам давать не стоит», поскольку это повлечет ухудшение качества оказываемых пассажирам услуг.

Частные перевозчики, которых коснутся поправки к закону, считают, что единственным основанием для обращения в суд за отзывом лицензии у транспортной компании по федеральным законам является невыход на маршрут в течение трех дней, а не частые нарушения областного закона. Именно такой механизм был использован областным минтрансом в отношении товарищества компаний «Лидер-Транс» и «Победа-НН». В результате перевозчик Дмитрий Каргин, который был членом этого товарищества, по решению суда лишился права обслуживать популярный в Нижнем Новгороде маршрут Т-71. Оспорить иск ему пока не удалось, несмотря на то что бизнесмен неоднократно сообщал о сложном финансовом положении компании из-за падения пассажиропотока в связи с введением режима самоизоляции из-за пандемии COVID-19. Сейчас маршрут Т-71 обслуживает муниципальное предприятие «Нижегородпассажиравтотранс» (НПАТ). Жители города с выходом НПАТа на маршрут стали жаловаться, что автобусов приходится долго ждать.

Собеседники “Ъ-Приволжье” на рынке пассажирских перевозок Нижнего Новгорода полагают, что послабления в законе появились в преддверии выхода в областной центр нового игрока ООО «Первая пассажирская компания» – дочернего предприятия крупного петербургского перевозчика «Питеравто».

Сейчас компания вышла в Новокузнецк, где выиграла основные аукционы на право перевозки пассажиров и будет реализовывать региональную транспортную реформу. Нижегородское правительство также планирует провести реформу, объединив транспортные предприятия девяти крупнейших городов под управлением одного оператора, которого планируется создать или выбрать.

В «Питеравто» на запрос “Ъ-Приволжье” оперативно не ответили. В министерстве транспорта отказались отвечать на вопрос “Ъ-Приволжье” по телефону.

Сейчас проект закона проходит оценку регулирующего воздействия.

<https://www.kommersant.ru/doc/4467134>

### **КУБАНЬ24; 2020.25.08; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ СВЕТЛАНА БЕССАРАБ: ДВИЖЕНИЕ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ НУЖНО УЗАКОНИТЬ**

Водители электросамокатов, гироскутеров и других аппаратов часто создают аварийные ситуации на дороге.

Анастасия каждый день пользуется электросамокатом: утром на работу 8 км и столько же – вечером верхом на двухколесном аксессуаре. Движение на таком транспорте экономит ей массу времени и денег.

«Я не трачу деньги на проезд, ни на бензин, и добираюсь в два раза быстрее – экономлю время. Если раньше я доезжала на троллейбусах 40 минут или час, то на электросамокате я добираюсь за 20–25 минут», – говорит жительница Краснодара Анастасия Селезнева.

Но не умаляя пользы таких устройств, забывать об их недостатках не дает печальная статистика. Каждое ДТП вызывает общественный резонанс, а иногда и приводит к трагедии.

«В настоящий момент для Краснодарского края актуальна проблема аварийности с участниками дорожного движения, которые используют средства индивидуальной мобильности. Пользуются ими как жители нашего региона, так и гости региона. И чаще всего это отдыхающие в таких городах, как Сочи, Геленджик, Новороссийск. Именно в этих городах растет аварийность данной категории участников дорожного движения», – отмечает **начальник отдела УГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю Ирина Заватская.**

Для инспекторов дорожного движения водители электросамокатов, гироскутеров и других похожих агрегатов – пешеходы. Но на тротуарах им не рады, поэтому владельцы такого транспорта выезжают на проезжую часть и часто создают аварийные ситуации. В первую очередь, это опасно для них самих: ведь такой транспорт развивает скорость до 60

км/ч. Найти решение проблемы пытаются на разных уровнях. Например, пользователи соцсетей предлагают оборудовать специальные полосы для таких водителей, ограничивать их скорость до 10 км/ч, а также проверять их возраст.

Депутат Госдумы Светлана Бессараб призывает урегулировать движение на аксессуарах с электродвигателями, ведь часто из-за таких аппаратов страдают дети. Решить проблему может специальный регламент.

«Правительство РФ совместно с Минтрансом разрабатывает соответствующий регламент. К сожалению, этот регламент никак не могут утвердить. Насколько мне известно, в июне текущего года регламент согласован уже со всеми заинтересованными сторонами. Он запрещает движение по дорогам общего пользования и устанавливает возрастной ценз на управление такими транспортными средствами», – заявляет депутат Государственной Думы РФ Светлана Бессараб.

Также в тексте документа есть предложение ввести новый термин: средство индивидуальной мобильности – СИМ. Охватывает оно не только новомодные средства передвижения, но и хорошо знакомые роликовые коньки, самокаты и скейтборды, то есть любые устройства с одним или несколькими колесами, которое приводит в движение электродвигатель или мускульная энергия человека. Однако требования к пользователям СИМ будут зависеть от их возраста.

Но даже принятие этого документа не станет панацеей, ведь законодательная база – даже не полдела: нужно развивать инфраструктуру, а это процесс небыстрый и дорогостоящий. Проблему соседства новомодного транспорта с пешеходами, автомобилями, велосипедами и другими пользователями СИМ пытаются решить по всему миру. А пока вопрос открыт, остается надеяться на взаимовежливость участников движения и соблюдать ПДД.

<https://kuban24.tv/item/deputat-gosdumy-svetlany-bessarab-dvizhenie-na-elektrosamokatah-nuzhno-uzakonit>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; СП ВЭБА И РОТЕНБЕРГА «НАЦПРОЕКТСТРОЙ» ПОЛУЧИЛО ПЕРВЫЙ КОНТРАКТ: ДИС НА ОБХОД АКСАЯ ЗА 85,9 МЛРД РУБ**

Инфраструктурное совместное предприятие с участием ВЭБа и Аркадия Ротенберга АО «ГК «Нацпроектстрой» получило первый контракт. Госкомпания «Автодор» заключила долгосрочное инвестиционное соглашение на строительство и эксплуатацию обхода города Аксай в Ростовской области за 85,933 млрд руб. с его «дочкой» – ООО «НПС Аксай».

Соответствующий конкурс был объявлен «Автодором» 23 июля, заявки принимались до 18 августа.

На конкурс была подана лишь одна заявка – от ООО «НПС Аксай». Конкурсная комиссия признала конкурс несостоявшимся и провела тендер в форме закупки у единственного поставщика.

Согласно одобренным набсоветом «Автодора» параметрам проекта, строительство обхода Аксая должно быть завершено до 2024 года. Эксплуатация объекта осуществляется с момента заключения ДИСа до 2052 года.

Стратегическим партнером ООО «НПС Аксай» является одна из основных дочерних компаний реорганизуемого ПАО «Мостотрест» (МОЕХ: MSTT) – ООО «Трансстроймеханизация».

ООО «НПС Аксай» было учреждено в середине июня вместе с ООО «НПС ДЗОК» и ООО «НПС ЕЗК». По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», все три компании специализируются на дорожно-строительных и инженерных работах и имеют одинаковую структуру владения: по 99% долей в каждой принадлежит «Нацпроектстрою», по 1% – «Трансстроймеханизации», входящей в реорганизуемую сейчас под создание инфраструктурного СП группу «Мостотрест» Аркадия Ротенберга.

Как сообщалось, в конце июля «Автодор» объявил конкурсы на строительство и ремонт входящих в трассу М-4 «Дон» участков автотрасс юга России совокупной стоимостью 143,8 млрд руб. Помимо ДИСа на обход Аксая госкомпания ищет подрядчиков на заключение ДИСа по строительству Дальнего западного обхода Краснодара (ДЗОК) на 41,574 млрд рублей и реконструкцию 62-километровой дороги в Воронежской области от Осетровки до Батовки за 16,344 млрд рублей. Как отмечается на портале госзакупок, по двум этим тендерам поставщик пока не определен, идет работа конкурсных комиссий.

Кроме того, ранее были объявлены конкурсы на строительство всех восьми этапов скоростной платной автотрассы М-12 из Москвы в Казань, без обхода Балашихи и Ногинска. Совокупная максимальная стоимость по восьми объявленным конкурсам составляет 507,3 млрд рублей.

### **ТАСС; 2020.25.08; РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОРОГИ СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ – ВАНИНО ПОТРЕБУЕТ БОЛЕЕ 44 МЛН РУБЛЕЙ**

Проект реконструкции дороги Советская Гавань – Ванино в Хабаровском крае потребует более 44 млн рублей, сообщается во вторник на сайте правительства региона.

«В министерстве транспорта и дорожного хозяйства края разработана и утверждена проектная документация по ремонту автодороги «г. Советская Гавань – рп. Ванино». Согласно проектной документации, стоимость реконструкции составляет свыше 44 млн рублей. Заявка на выделение средств направлена в федеральные органы власти. Окончательного решения ждем по итогам принятия федерального бюджета на 2021 год», – говорится в сообщении.

**Председатель правительства РФ Михаил Мишустин** во время рабочей поездки по Дальнему Востоку с 13 по 18 августа обсудил с врио главы Хабаровского края Михаилом Дегтяревым реализацию ряда инфраструктурных проектов. Он, в частности, поддержал проект реконструкции дороги Советская Гавань – Ванино. Премьер дал поручение начать работу в следующем году, а в 2022 году завершить ее.

По данным краевого минтранса, необходимо привести в порядок отдельные участки дороги. Помимо этого, в ведомстве предлагают рассмотреть вопрос о включении в объем работ по реконструкции трех мостовых переходов через реки ГПУ и Май и ручей Чистоводный. Отмечается, что разработанный проект позволит сократить протяженность дороги примерно на 6 км, исключить пересечение автотрассы с железной дорогой на участке железнодорожный вокзал Ванино – железнодорожный вокзал Советская Гавань, а также обеспечить объезд населенных пунктов Майский и Октябрьский.

Расстояние между Ванино и Советской Гаванью составляет 40 км. Дорога между ними капитально не ремонтировалась. Покрытие повредили грузовики, которые возят из Ванино лес и уголь. Для грузовых автомобилей вводили ограничение на проезд по этой дороге.

Транспортно-промышленный узел, образуемый Ванинским и Советско-Гаванским районами, является одним из наиболее перспективных центров экономического роста края. На их территории реализуются крупные инвестиционные проекты, планируется создание трех тысяч рабочих мест.

<https://tass.ru/dalniy-vostok/9280907>

### **ТАСС; 2020.25.08; ВЛАСТИ КРЫМА СООБЩИЛИ, ЧТО НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЕ «ТАВРИДА» НЕ БУДЕТ ПЛАТНЫХ УЧАСТКОВ**

Платных участков на федеральной трассе «Таврида» в Крыму не будет, сообщил журналистам во вторник **министр транспорта республики Сергей Карпов**.

«На трассе «Таврида» исключено создание платных участков. На данный момент в приоритете восстановление имеющейся дорожной сети, приведение ее в нормативное

состояние», – подчеркнул он, комментируя возможность появления платного участка от Белогорска до Феодосии.

Трасса «Таврида» – четырехполосная автодорога первой технической категории, которая станет основой развития новой транспортной системы Крыма. Строительство дороги началось в 2017 году, стоимость проекта превышает 140 млрд рублей. Средства предусмотрены федеральной целевой программой развития Крыма и Севастополя. Дорога будет проложена в обход населенных пунктов, оборудована надземными пешеходными переходами, путепроводами и двухуровневыми транспортными развязками, что позволит значительно сократить время в пути.

Проезд по «Тавриде» от Керчи до Симферополя, по расчетам Минтранса Крыма, займет около двух часов, а от Керчи до Севастополя – менее трех. Сейчас путь от Керчи до Симферополя в среднем можно преодолеть за 3,5 часа. Общая протяженность трассы составляет 250,7 км. Строительство разбито на семь этапов, шесть из которых ведутся на территории Республики Крым (237,2 км). Ввод трассы в эксплуатацию запланирован на декабрь 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/9285813>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; FESCO ФИКСИРУЕТ РОСТ КОНТЕЙНЕРНОГО РЫНКА РФ В ИЮЛЕ НА 13%, ТРАНЗИТА – НА 72%**

Контейнерный рынок РФ по итогам июля 2020 года вырос на 13%, до 499 тыс. TEU, драйверами остаются транзитные и внутрироссийские перевозки, сообщили журналистам в **пресс-службе** группы FESCO.

«Что касается транзита, то объем перевозок вырос на 72% по сравнению с июлем прошлого года. Несмотря на наличие инфраструктурных ограничений на сухопутных погранпереходах, продолжается активный рост отправок на направлении Китай-Европа-Китай. Внутренние перевозки выросли на 19% за счет роста отправок по железной дороге и в каботажном сообщении», – отметили в компании.

Экспортные отгрузки увеличились на 9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, в том числе на 16% – через Дальний Восток. Объем импортного грузопотока в июле восстановился до уровня прошлого года и составил 176 тыс. TEU. При этом через Дальний Восток был перевален рекордный объем грузов, прирост относительно июля 2019 года составил 8%.

По итогам января-июля 2020 года контейнерный рынок, по оценке FESCO, показал рост до 3,199 млн TEU (+8% к 2019 г.). Экспорт по итогам семи месяцев 2020 г. вырос на 10%, до 1,065 млн TEU, внутренние перевозки – на 11%, до 554 тыс. TEU, транзит – на 47%, до 374 тыс. TEU. В то же время импорт сократился на 3%, до 1,206 млн TEU.

### **ПРАЙМ; 2020.25.08; РФ ПЛАНИРУЕТ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К КОНВЕНЦИИ ОБ УДАЛЕНИИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ**

Кабмин РФ подготовил проект федерального закона, согласно которому Россия присоединяется к Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов, следует из документа, опубликованного на портале нормативно-правовых актов во вторник.

Согласно пояснительной записке, проект предусматривает применение универсального механизма страхования, который позволит профинансировать работы по подъему затонувших в российских внутренних водах судов, что на сегодняшний день является довольно дорогой операцией. Тем не менее для судовладельцев появляется дополнительная денежная нагрузка, поскольку им необходимо будет оплачивать еще и обязательную страховку.

Сейчас правила по подъему или ликвидации затонувшего судна определяются в Кодексе торгового мореплавания РФ, где определяются обязанности собственника поднять

«затонувшее имущество», а также его права на такое судно. Однако возможности выплаты страховки напрямую судовладельцу в кодексе не предусмотрено.

Разработанная 13 лет назад Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов вступила в силу в 2015 году. Целью документа является создание единых межгосударственных правил по удалению затонувших судов и выплате компенсаций за понесенные расходы. Документ также устанавливает финансовую ответственность судовладельца за последствия, которые привели к аварии.

Сейчас участниками Конвенции является ряд европейских стран – Германия, Франция, Швейцария, а также такие государства как Китай, Кения, Иран и ЮАР. Документ ратифицирован в более чем 35 странах, среди которых пока нет России.

**Минтранс РФ** в конце июля текущего года предлагал ратифицировать Найробийскую конвенцию, поскольку считает, что присоединение к этому документу позволит решить ряд вопросов, которые сейчас возникают при поднятии затонувшего судна. Ведомство полагало, что подъем и утилизацию таких кораблей можно реализовать за счет госсубсидий, предоставляемых на конкурсной основе. Однако в текущей версии документа и пояснительной записке к нему о такой инициативе ничего не сказано.

Проект федерального закона на данный момент проходит независимую антикоррупционную экспертизу, которая продлится до 31 августа.

### **ТАСС; 2020.25.08; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ СНИЗИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЧТИ НА 55%**

Группа «Аэрофлот» за семь месяцев 2020 года сократила перевозки пассажиров более чем в два раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 15,8 млн. Это следует из сообщения компании. При этом сам перевозчик сократил перевозки на 58,8%, до 8,8 млн пассажиров.

Что касается данных за июль, то снижение пассажиропотока в группе «Аэрофлот» составило 54,5% (2,9 млн пассажиров), в компании – 72% (чуть более 1 млн пассажиров). На международных направлениях в июле авиакомпания перевезла 26,2 тыс. пассажиров.

«На операционные результаты семи месяцев и июля 2020 года повлияла динамика спроса и значительные ограничения на полеты, связанные с распространением коронавирусной инфекции в мире. Остановка регулярных международных рейсов и ограничения на передвижения по России повлияли на снижение показателей», – отмечается в сообщении «Аэрофлота».

При этом в компании подчеркнули, что в июле 2020 года продолжилось восстановление объемов внутренних перевозок всей группы. Лоукостер «Победа» по итогам июля вышел на показатели перевозок сопоставимого периода прошлого года, добавили в «Аэрофлоте».

«В августе авиакомпания «Аэрофлот» приступила к поэтапному возобновлению международного регулярного воздушного сообщения – открыты рейсы в Великобританию и Турцию», – напомнили в компании.

<https://tass.ru/ekonomika/9281939>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.25.08; РФ РЕКОМЕНДОВАЛА СВОИМ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ В СД «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НЕВЫПЛАТУ ДИВИДЕНДОВ ЗА 2019Г**

Правительство РФ рекомендовало своим представителям в совете директоров АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) голосовать за невыплату дивидендов по итогам работы в 2019 году.

Соответствующее распоряжение за подписью премьер-министра Михаила Мишустина от 24 августа опубликовано во вторник на портале правовой информации.

«Минфину, Минтрансу и Росимуществу при подготовке проектов директив представителям интересов РФ для участия в заседании совета директоров и годовом общем собрании акционеров АО «Международный аэропорт «Шереметьево» при

рассмотрении вопроса повестки дня о размере дивидендов на акции указанного АО и порядке их выплаты по итогам деятельности за 2019 год не предусматривать выплату дивидендов за 2019 год», – говорится в документе.

### **ТАСС; 2020.25.08; В ПОДМОСКОВЬЕ ТРИ ЭКС-СОТРУДНИКА РОСТРАНСНАДЗОРА ПОЙДУТ ПОД СУД ЗА ВЗЯТКИ**

Бывший начальник Одинцовского отдела **Ространснадзора**, двое его подчиненных и семь бизнесменов предстанут перед судом за взяточничество на 10 млн рублей. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** прокуратуры Московской области.

«Прокуратура Московской области утвердила обвинительное заключение по уголовному делу в отношении троих бывших сотрудников Одинцовского отдела автотранспортного надзора Центрального межрегионального управления государственного автодорожного надзора, а также в отношении семи предпринимателей, – сообщили в надзорном ведомстве. – Уголовное дело направлено в Химкинский городской суд для рассмотрения по существу».

В зависимости от роли и степени участия они обвиняются по ст. 290 УК РФ («Получение взятки») и ст. 291 УК РФ («Дача взятки»). По версии следствия, с 2016 года по 2018 год начальник Одинцовского отдела автотранспортного надзора систематически, в том числе с подчиненными инспекторами, получал деньги от представителей коммерческих фирм и индивидуальных предпринимателей, занимающихся грузовыми и пассажирскими перевозками на территории Московского региона. Деньги передавались за непринятие мер за нарушение действующих правил перевозки, за предупреждение о планируемых проверках и за общее покровительство деятельности. Общая сумма взяток превысила 10 млн рублей.

<https://tass.ru/proisshestiya/9286563>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.25.08; В УФЕ АВТОБУС СТОЛКНУЛСЯ С ИНОМАРКОЙ**

Четыре человека пострадали при столкновении автобуса с иномаркой в Уфе, сообщили в ГИБДД по Башкирии.

По данным ведомства, авария произошла около 9.00 (7.00 мск) на Шакшинской дороге в Уфе, столкнулись автобус ПАЗ и Hyundai Elantra.

«По предварительной информации, в результате ДТП четыре пассажира автобуса обратились за медицинской помощью. На месте работают сотрудники Госавтоинспекции. Все обстоятельства и подробности ДТП уточняются», – говорится в сообщении ГИБДД по региону.

<https://ria.ru/20200825/dtp-1576268667.html>

### **ТАСС; 2020.26.08; ТРИ ЧЕЛОВЕКА ПОГИБЛИ И ПЯТЕРО ПОСТРАДАЛИ В ДТП С АВТОБУСОМ И «КАМАЗОМ» В КАЛМЫКИИ**

Столкновение пассажирского автобуса и «КамАЗа» произошло на трассе в Республике Калмыкия в ночь на среду. Три человека погибли, еще пять получили травмы, сообщается на сайте ГУ МЧС России по региону.

«В Черноземельском районе на автодороге Яшкуль – Комсомольский – Артезиан <...> произошло столкновение грузового автомобиля «КамАЗ» и пассажирского автобуса, направляющегося по маршруту Махачкала – Москва (в автобусе находились 45 человек). В результате ДТП погибли три человека, пять человек травмированы», – говорится в сообщении.

Авария произошла около 02:25 мск. Пострадавших доставили в больницу. Как сообщили ТАСС в экстренных службах республики, движение на месте ДТП не перекрывалось.

В МЧС добавили, что из Махачкалы приехал резервный автобус, который забрал пассажиров. «Пассажиры от пункта временного размещения отказались», – пояснил ТАСС представитель администрации Черноземельского района.

По данным ведомства, четверо человек получили легкие травмы, еще один – травмы средней степени тяжести. «Все пятеро в данный момент находятся на госпитализации. Четверо из них с травмами легкой степени тяжести, один – со средней. В реанимации никого нет», – сказал собеседник агентства.

<https://tass.ru/proisshestiya/9290153>

**[Вернуться в оглавление](#)**