



## Ежедневный мониторинг СМИ

31 ИЮЛЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.31.07; ВЛАСТИ КУБЫ ВЫРАЗИЛИ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ В РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА С РФ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА.....	4
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; АРСЕНИЙ МОЛЧАНОВ; 2020.30.07; НОВИНКА НА БАЗЕ КАМАЗА: ДАЛЬНОБОЙЩИКИ НЕ СМОГУТ СКРЫТЬ, КАКОЙ ГРУЗ НАХОДИТСЯ В МАШИНЕ .....	4
РЕН ТВ; 2020.30.07; «РОСТЕХ» ПРЕЗЕНТОВАЛ НОВЫЙ ДОСМОТРОВЫЙ КОМПЛЕКС НА БАЗЕ КАМАЗА .....	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.30.07; ДИСТАНЦИОННО ВЫЯВЛЯТЬ КОНТРАБАНДУ НА ТАМОЖНЕ БУДУТ НОВЫЕ ДОСМОТРОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ .....	5
РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; «РОСТЕХ» ПРЕЗЕНТОВАЛ НОВЫЙ ДОСМОТРОВЫЙ КОМПЛЕКС НА БАЗЕ КАМАЗА .....	5
ВОЛГОГРАДСКАЯ ПРАВДА; 2020.30.07; БОЧАРОВ ПРОВЕРЯЕТ РЕАЛИЗАЦИЮ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В ВОЛЖСКОМ .....	6
КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; 2020.30.07; БРУТТО-ПРОЕКТЫ; ДЕЛЕГАЦИЯ МИНТРАНСА РОССИИ ВМЕСТЕ С ГЛАВОЙ ПРИКАМЬЯ ДМИТРИЕМ МАХОНИНЫМ ОЦЕНИЛИ ХОД РЕАЛИЗАЦИИ В ПЕРМИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА .....	7
ИНТЕРФАКС; 2020.30.07; КРУПНЕЙШИЕ ЗЕРНОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ ПЕРЕСТАНУТ ПРИНИМАТЬ АВТОТРАНСПОРТ С «ПЕРЕГРУЗАМИ» .....	10
РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; РОСАВИАЦИЮ ПРОСЯТ ЗАПРЕТИТЬ «АЭРОФЛОТУ» ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ В ЗАКРЫТЫЕ СТРАНЫ .....	11
РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; ФАС: НУЖНЫ РАВНЫЕ УСЛОВИЯ ЛИЗИНГОДАТЕЛЯМ ПРИ ПОСТАВКЕ АВТОБУСОВ В РЕГИОНЫ.....	12
ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.31.07; ТРАССЫ «ПЛАТОНОВСКОГО» ВНИМАНИЯ: КАКИЕ ДОРОГИ НУЖНЫ ДАЛЬНОБОЙЩИКАМ; НА ДЕНЬГИ ОТ «ПЛАТОНА» ОТРЕМОНТИРУЮТ ЕЩЁ СОТНЮ МОСТОВ И РАСШИРЯТ 600 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС .....	13
ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ МОЛОТКОВА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.31.07; АВИАПЕРЕВОЗКИ ВНУТРИ РОССИИ ВЫШЛИ НА «ДОКОВИДНЫЙ» УРОВЕНЬ; ПОМОГЛИ ЗАКРЫТЫЕ ГРАНИЦЫ И ОТЛОЖЕННЫЙ НА ВРЕМЯ САМОИЗОЛЯЦИИ СПРОС .....	15
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.31.07; НА СВОЙ СТРАХ И РЕЙС; РОССИЙСКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ ОТКРЫВАЮТ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ .....	16
КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2020.31.07; РЫБАКОВ ПРИВЯЗЫВАЮТ К ПОРТАМ; КОНТРОЛЬ ЗА ПЕРЕГРУЗОМ ПРИПАСОВ НА СУДАХ ХОТЯТ УЖЕСТОЧИТЬ .....	18
КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.31.07; ИНВЕСТОРЫ ОТГРУЗЯТ ЗЕРНО; В ПРОЕКТЕ ТЕРМИНАЛА В ЗАБАЙКАЛЬЕ ПОЯВИЛИСЬ НОВЫЕ СОВЛАДЕЛЬЦЫ.....	19
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.30.07; СТРОЙ ИЛИ ПОТЕРЯЕШЬ; ИНВЕСТОРОВ В СТРОИТЕЛЬСТВО ПОРТОВ ЗАСТАВЯТ ГАРАНТИРОВАТЬ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА .....	20

---

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.30.07; ИНВЕСТОРОВ ЗАСТАВЯТ ИСПОЛНЯТЬ СОГЛАШЕНИЯ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ПОРТОВ.....	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.31.07; ЕСТЬ ВСЕ ДАННЫЕ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА НАЗВАЛА САМЫЕ ОТКРЫТЫЕ МИНИСТЕРСТВА И ВЕДОМСТВА.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.31.07; ВЫПУСК ВЫШЕЛ СРОК ОСНАЩЕНИЯ ГРУЗОВИКОВ ТАХОГРАФАМИ.....	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.31.07; ЛИХАЧУ ДОРОЖЕ ВЫЙДЕТ; ТАРИФЫ ПО АВТОГРАЖДАНКЕ БУДУТ НАЗНАЧАТЬСЯ КАЖДОМУ ВОДИТЕЛЮ ПЕРСОНАЛЬНО .....	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА ЦЫГАНКОВА; 2020.31.07; КАДЕТЫ У ШТУРВАЛА; ВОЛОГОДСКИЕ ШКОЛЬНИКИ ОТПРАВИЛИСЬ В ВОДНУЮ ЭКСПЕДИЦИЮ ПО РУССКОМУ СЕВЕРУ.....	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ПТИЧКИН; 2020.31.07; ПОДНИМЕТ ЛЕГКО; ТУРБИНЫ САМЫХ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ САМОЛЕТОВ БУДУТ ПЛАСТМАССОВЫМИ.....	25
КОММЕРСАНТЪ ЕКАТЕРИНБУРГ; ТАТЬЯНА ДРОГАЕВА, АНАСТАСИЯ РЕУТОВА; 2020.30.07; ЭЛЕКТРОКАРАМ НЕКУДА ВОТКНУТЬСЯ; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ГОТОВЯТ ЛЬГОТЫ ДЛЯ ЗАРЯДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ .....	26
КОММЕРСАНТЪ ЕКАТЕРИНБУРГ; НИКОЛАЙ ЯБЛОНСКИЙ, ЕКАТЕРИНА АВЕРИНА; 2020.31.07; ВАГОНЫ МОГУТ ОТЦЕПИТЬ ОТ ПРОИЗВОДСТВА; СНИЖЕНИЕ СПРОСА ЗАСТАВИЛО УВЗ ЭКОНОМИТЬ.....	28
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЛЕНА ОЛЕЙНИК; 2020.30.07; ГРАМОТНЫЙ ПОДКАТ; КУДА КАТИТСЯ ЭТОТ МИР – БОЛЬШЕ НЕ ВОПРОС. ВОПРОС: КАК И НА ЧЕМ? .....	29
ТАСС; 2020.30.07; В ПРИАНГАРЬЕ ПРОСЯТ ПУТИНА ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ НА ПРОБЛЕМУ ВЫРУБКИ ЛЕСА НА БЕРЕГУ БАЙКАЛА .....	31
ИНТЕРФАКС; 2020.30.07; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ К 2024Г РЕКОНСТРУИРОВАТЬ ПОГРАНПЕРЕХОД В КНР НА ЮГЕ ПРИМОРЬЯ .....	32
РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; В ПРИМОРЬЕ ПРОДЛИЛИ РЕЖИМ ЭЛЕКТРОННЫХ ОЧЕРЕДЕЙ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ НА ГРАНИЦЕ .....	32
ТАСС; 2020.30.07; ПО НАРУШЕНИЯМ В СФЕРЕ НАЦПРОЕКТОВ В 2020 ГОДУ ВОЗБУДИЛИ 237 УГОЛОВНЫХ ДЕЛ.....	33
РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; РОССИЯ НЕ ВОШЛА В НОВЫЙ СПИСОК СТРАН, КОТОРЫМ ЕС ОТКРОЕТ ГРАНИЦУ .....	33
РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; МИД НАЗВАЛ УСЛОВИЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ.....	34
ТАСС; 2020.30.07; В МИД РОССИИ ЗАЯВИЛИ О КРОПОТЛИВОЙ РАБОТЕ ВЕДОМСТВ НАД ВОЗОБНОВЛЕНИЕМ АВИАСООБЩЕНИЯ .....	34
РБК АВТОНОВОСТИ; 2020.30.07; ДВОЙНЫЕ ШТРАФЫ ГИБДД: ВЛАСТИ ОБЪЯСНИЛИ, В ЧЕМ ДЕЛО .....	35
РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; В КРЫМУ ПРОВЕДУТ РАССЛЕДОВАНИЕ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖЕК ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ .....	37
РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; В МИНЗДРАВЕ РАССКАЗАЛИ О РАЗРАБОТКЕ НОВЫХ ПРАВИЛ МЕДОСМОТРА ВОДИТЕЛЕЙ.....	38
РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; ИВАНОВСКИЕ ВЛАСТИ РАССКАЗАЛИ О НЕУДАЧНОМ ЭКСПЕРИМЕНТЕ С АЛКОЗАМКАМИ .....	38
РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; РОССИЯНАМ НАЧАЛИ ВЫДАВАТЬ ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА НОВОГО ОБРАЗЦА .....	39

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.30.07; БОЛЬШЕ 70 ТЫС. КАТАФОТОВ УСТАНОВИЛИ НА ДОРОГАХ ПОДМОСКОВЬЯ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ .....	39
КОММЕРСАНТЬ; 2020.01.07; ДОБРОСОВЕСТНЫХ НИЖЕГОРОДСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОСВОБОДИЛИ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА .....	40
СОЛИДАРНОСТЬ; 2020.30.07; РАЗ ПЕРВИЧКА, ДВА ПЕРВИЧКА СИТУАЦИЯ НА “ПСКОВПАССАЖИРАВТОТРАНСЕ” СТАЛА ПОВОДОМ ДЛЯ ВСТРЕЧИ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ПРОФСОЮЗА С ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОРОМ.....	40
РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; РЖД ОТМЕНИЛИ МАССОВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ НА ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА .....	44
ПОРТНЬЮС; 2020.30.07; МИНТРАНС РОССИИ НАМЕРЕН ДОБИВАТЬСЯ РАТИФИКАЦИИ РОССИЕЙ НАЙРОБИЙСКОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ОБ УДАЛЕНИИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ; ВОПРОС О ПОДЪЕМЕ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ БЫЛ ПОДНЯТ В ХОДЕ СОВЕЩАНИЯ У ЮРИЯ ТРУТНЕВА .....	45
ЯКУТИЯ 24; 2020.30.07; АЙСЕН НИКОЛАЕВ: СОЗДАНИЕ АЛЬЯНСА СОКРАТИТ РАСХОДЫ И СДЕЛАЕТ УДОБНЫМИ ПЕРЕЛЕТЫ.....	46
РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; БРАЗИЛИЯ ОТКРЫВАЕТ ВОЗДУШНЫЕ ГРАНИЦЫ ДЛЯ ИНОСТРАНЦЕВ .....	47
РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; СВЫШЕ 41 ТЫСЯЧИ РОССИЯН ПРИБЫЛИ В АЭРОПОРТЫ ПОДМОСКОВЬЯ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ.....	47
ТАСС; 2020.30.07; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ 200 РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ SSJ 100 И MC-21 К 2026 ГОДУ .....	47
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.30.07; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ РАЗМЕЩЕНИЯ ГОСТИНИЦЫ В НОВОМ ТЕРМИНАЛЕ «АЭРОЭКСПРЕССА» В ДОМОДЕДОВО .....	48

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТАСС; 2020.31.07; ВЛАСТИ КУБЫ ВЫРАЗИЛИ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ В РАЗВИТИИ СОТРУДНИЧЕСТВА С РФ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

Власти Кубы выразили заинтересованность в углублении и развитии сотрудничества с Россией в транспортной сфере, в частности, в модернизации железнодорожной сети острова. Об этом в четверг сообщается на сайте **министерства транспорта** республики.

«Состоялась [телефонная] беседа между **министром транспорта** Республики Куба Эдуардо Родригесом и **министром транспорта Российской Федерации Евгением Дитрихом**, они обменялись мнениями о состоянии экономического сотрудничества в авиационной и железнодорожной сферах, развитии инфраструктуры морских портов, а также подготовке кадров в различных сферах транспорта. В ходе беседы они подтвердили важность сотрудничества между странами и заинтересованность в реализации таких проектов, как восстановление и модернизация кубинской железнодорожной инфраструктуры», – говорится в сообщении.

В июне 2017 года «РЖД интернешнл» (дочерняя компания ОАО «РЖД») и Союз железных дорог Кубы подписали контрактное соглашение по проекту восстановления и модернизации инфраструктуры железных дорог на острове. В качестве возможных источников финансирования называются кредиты российских банков и средства специального счета, на который идут платежи в погашение долга Гаваны перед Москвой. Кубинская сторона также должна полностью освободить «РЖД интернешнл» и ее российских субподрядчиков, зарегистрированных на Кубе, от всех налогов, сборов и пошлин.

В феврале этого года представители транспортных ведомств России и Кубы в ходе работы III Заседания смешанной комиссии по морскому транспорту обсудили участие российских компаний в модернизации портов острова. Как сообщили ТАСС в торговом представительстве РФ в Гаване, темами обсуждения представителей транспортных ведомств стали также обучение кубинских специалистов в профильных российских вузах и возможности поставки российских судов различного вида на Кубу.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/9091773>

### **НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; АРСЕНИЙ МОЛЧАНОВ; 2020.30.07; НОВИНКА НА БАЗЕ КАМАЗА: ДАЛЬНОБОЙЩИКИ НЕ СМОГУТ СКРЫТЬ, КАКОЙ ГРУЗ НАХОДИТСЯ В МАШИНЕ**

Россия сможет поставлять за рубеж инспекционно-досмотровые комплексы на базе автомобилей КамАЗ. Сейчас они используются в Федеральной таможенной службе и позволяют обнаруживать запрещенные к провозу грузы. Такие автомобили беспрепятственно передвигаются по дорогам общего пользования. В год их будут выпускать около 30 штук.

<https://www.vesti.ru/video/2209881>

### **РЕН ТВ; 2020.30.07; «РОСТЕХ» ПРЕЗЕНТОВАЛ НОВЫЙ ДОСМОТРОВЫЙ КОМПЛЕКС НА БАЗЕ КАМАЗА**

Ростех презентовал новый инспекционно-досмотровый комплекс на шасси КамАЗа **Минтрансу** и Федеральной таможенной службе. Новые комплексы способны увидеть содержимое контейнера даже сквозь сталь толщиной 350 миллиметров. Во время презентации Ростех подписал с **Минтрансом** соглашение о сотрудничестве.

На торжественном мероприятии присутствовали гендиректор Ростеха Сергей Чемезов, глава **Минтранса Евгений Дитрих**, директор ФТС Владимир Булавин. В ходе

мероприятия Сергей Чемезов отметил, что при строительстве нового комплекса были учтены все пожелания таможенной службы.

«Мы поменяли платформу – если раньше это была Scania, то теперь мы ставим его на платформу КамАЗа», – добавил он.

Директор ФТС Владимир Булавин отметил, что подобные комплексы повысят скорость пропуска через границу и комфорт для граждан без ущерба для безопасности.

«Если сейчас эта техника применяется в основном для выявления контрабанды, то в перспективе планируется ее применение и для фиксации недостоверного декларирования товаров», – отметил он.

<https://ren.tv/news/v-rossii/729843-rostekh-prezentoval-novyi-dosmotrovyyi-kompleks-na-baze-kamaza>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.30.07; ДИСТАНЦИОННО ВЫЯВЛЯТЬ КОНТРАБАНДУ НА ТАМОЖНЕ БУДУТ НОВЫЕ ДОСМОТРОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ**

Инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК) нового поколения, собранные на базе автомобиля Камаз, будут дистанционно обнаруживать незадекларированные товары и незаконные вложения в грузовых автомобилях и контейнерах, сообщили в **Минтрансе**. Новый ИДК впервые представил холдинг «Росэлектроника» госкорпорации Ростех.

Преимущество мобильного комплекса заключается в его подвижности и возможности оперативно развернуть работу в любом месте, отметили в **Минтрансе**.

Как уточняется, использование ИДК позволяет значительно повысить эффективность и скорость процедур таможенного и транспортного контроля. Досмотр проходит без вскрытия контейнеров. Комплекс позволяет определить груз даже сквозь сталь толщиной до 320 мм и дистанционно оценить его вес с погрешностью менее 10%.

В модернизированной версии ИДК учтен двухлетний опыт эксплуатации комплексов предыдущего поколения в органах таможенной службы. Новая версия ИДК стала легче, повысилась ее проходимость.

«Мы четко понимаем, что транспортная сфера не может развиваться без новых технологий и инновационных решений. Ростех аккумулирует много компетенций в этой сфере, специалистами корпорации создано множество инновационных, высокотехнологичных разработок, внедрением которых мы активно занимаемся. В их числе – и представленные сегодня технологии ИДК. Расширение взаимодействия с Госкорпорацией даст транспортной сфере России новые возможности для развития», – приводит слова **министра транспорта Евгения Дитриха пресс-служба** министерства.

<https://rg.ru/2020/07/30/distancionno-vyivliat-kontrabandu-na-tamozhne-budut-novye-dosmotrovye-kompleksy.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; «РОСТЕХ» ПРЕЗЕНТОВАЛ НОВЫЙ ДОСМОТРОВЫЙ КОМПЛЕКС НА БАЗЕ КАМАЗА**

Ростех презентовал **Минтрансу РФ** и Федеральной таможенной службе новый индивидуальный досмотровый комплекс (ИДК) на шасси КамАЗа, передает корреспондент РИА Новости.

В мероприятии приняли участие гендиректор Ростеха Сергей Чемезов, **глава Минтранса Евгений Дитрих** и директор ФТС Владимир Булавин. В ходе презентации Ростех и **Минтранс** подписали соглашение о сотрудничестве.

«Сегодня это совершенно новый комплекс, мы учли все пожелания Федеральной таможенной службы и локализация этого комплекса очень высокая – чуть больше 80%. Мы поменяли платформу – если раньше это была Scania, то теперь мы ставим его на платформу КамАЗа», – сказал Чемезов в ходе презентации нового ИДК.

По его словам, в данной разработке заинтересован Росатом, ФТС, пограничная служба ФСБ России. Кроме того, недавно был подписан первый экспортный контракт на его поставку в одну из зарубежных стран.

Данный комплекс разработки концерна «Росэлектроника» (входит в «Ростех») позволяет обнаруживать незадекларированные товары и запрещенные к провозу грузы: оружие, боеприпасы, взрывчатые и наркотические вещества.

Новые ИДК «видят» содержимое контейнера или кузова автомобиля в том числе сквозь сталь толщиной до 350 миллиметров. Программное обеспечение комплексов распознает четыре группы материалов – органика, неорганика, тяжелые и легкие металлы, а также может оценить вес как всего груза, так и отдельных его частей, с погрешностью до 10%.

<https://ria.ru/20200730/1575181007.html>

На ту же тему:

<https://www.rzd-partner.ru/other/news/rostekh-predstavil-vidyashchiy-skvoz-stal-mobilnyy-kompleks-dosmotra-gruzov/>

### **ВОЛГОГРАДСКАЯ ПРАВДА; 2020.30.07; БОЧАРОВ ПРОВЕРЯЕТ РЕАЛИЗАЦИЮ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В ВОЛЖСКОМ**

Первой точкой рабочей поездки главы региона стал мостовой комплекс Волжской ГЭС, который капитально ремонтируют в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров лично инспектирует проекты развития, которые, несмотря на пандемию, не останавливаются. Все запланированное выполняется в полном объеме.

Напомним, в понедельник глава региона в ходе рабочей поездки проверил объекты железнодорожной инфраструктуры, вчера – автодорожного комплекса.

Сегодня в центре внимания – реализация инфраструктурных проектов в рамках трехлетней программы развития Волжского, которая стартовала в 2019 году. В рамках поездки губернатор проверит ход капитального ремонта Волжской ГЭС и строительства новой дороги на улице Карбышева, ознакомится с возведением социальных объектов. Итоги подведут на совещании с участием местных властей и актива Волжского.

Напомним, на мостовом переходе через ГЭС в 2020 году выполняется большой объем работ как на ездовом полотне, так и под ним. Специалисты обустривают оцинкованное барьерное и перильное ограждения; ремонтируют металлические фермы и наносят на них современное лакокрасочное покрытие; приводят в порядок деформационные швы, укладывают наливную гидроизоляцию и дорожное покрытие из литого асфальтобетона.

Внутри мостового комплекса продолжается восстановление железобетонных конструкций. Работы на объекте ведутся в две смены – всего задействовано более 150 рабочих и 14 единиц техники. С начала второго этапа работ здесь отремонтировали уже 5,5 из 10,8 запланированных тысяч квадратных метров дорожного полотна.

В рамках задач на 2021 год специалистам предстоит выполнить работы еще на 7,3 тыс. квадратных метров мостового перехода и в полном объеме завершить комплексный ремонт объекта. Общая площадь обновленного мостового полотна превысит 21 тысячу квадратных метров.

Отметим, что развитие дорожной отрасли – приоритет в работе региональной власти с 2014 года. За это время вдвое вырос процент дорог, отвечающих нормативным требованиям; работы выполнены на 2,1 тысячи километров автотрасс.

Важно, что наш регион вошел в число субъектов РФ, где стартует дополнительный федеральный проект «Мосты и путепроводы» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги**». С 2021 по 2024 год на территории региона планируется построить и реконструировать 37 искусственных дорожных сооружений. Это масштабные преобразования, которых в отрасли не было с советских времен. Кстати, в июне в ходе

рабочей поездки министр транспорта РФ Евгений Дитрих и помощник Президента РФ Игорь Левитин высоко оценили комплексный подход региона к решению дорожных вопросов.

Накануне в ходе рабочей поездки в Городищенский район Андрей Бочаров акцентировал внимание на необходимости сохранить приведенные в порядок дороги и мосты: для реализации этой задачи на ключевых автомагистралях устанавливают современные посты весогабаритного контроля.

<https://vpravda.ru/obshchestvo/bocharov-proveryaet-realizaciyu-infrastrukturnyh-proektov-v-volzhskom-93704/>

### **КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; 2020.30.07; БРУТТО-ПРОЕКТЫ; ДЕЛЕГАЦИЯ МИНТРАНСА РОССИИ ВМЕСТЕ С ГЛАВОЙ ПРИКАМЬЯ ДМИТРИЕМ МАХОНИНЫМ ОЦЕНИЛИ ХОД РЕАЛИЗАЦИИ В ПЕРМИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА**

Дорожный ремонт традиционно считается одним из спутников летнего сезона. И если в прошлом он по большей части превращался в регулярное латание дыр, вызывая массу негатива, то за последние несколько лет ситуация коренным образом изменилась. С 2017 года в Перми реализуется федеральный, а теперь уже национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД), инициированный Президентом России Владимиром Путиным. И ежегодно на комплексный ремонт и реконструкцию улично-дорожной сети в краевой столице консолидированно из федерального, краевого и городского бюджетов направляются средства в размере 4 млрд руб. В этом году к масштабным дорожным работам добавилась транспортная составляющая – введение новой маршрутной сети и замена подвижного состава на современные низкопольные автобусы в рамках новых брутто-контрактов с перевозчиками. Оценить объемы реализации **нацпроекта** и обсудить перспективы развития дорожной сети в регионе в Пермь прибыла команда **Минтранса России** во главе с руководителем министерства **Евгением Дитрихом**.

Аэропорт сегодня, завтра

Сойдя с трапа самолета, федеральные гости первым делом проинспектировали ход строительства перрона и рулежных дорожек в пермском аэропорту. В начале июня работы на объекте были возобновлены после смены подрядчика. По поручению главы Прикамья Дмитрия Махонина реконструкцию планируют завершить до конца сентября. Новый субподрядчик СУ-9 переводит сюда дополнительные бригады и технику.

«Собираемся переходить на несколько рабочих смен, чтобы увеличить продолжительность рабочего дня. В ближайшие выходные нам предоставят так называемые «окна», когда самолеты летать не будут. Мы выходим на финальный этап работ, в эти «окна» должны закончить то, что запланировано», – сообщил высоким гостям представитель подрядчика, советник гендиректора «Стройтрансгаза» Владимир Квасов.

Сейчас на территории аэропорта уже трудятся около ста человек. На перроне идет укладка марочного бетона с особым составом. Предусмотрены и так называемые уклоны, где влага будет собираться в лотки, чтобы перрон всегда оставался сухим и готовым к работе. Укладку бетона подрядчик ведет с использованием уникального бетоноукладочного комплекса GOMACO, способного нанести высоту слоя в 35 см с точностью до миллиметра. Площадь всего перрона – 30 тыс. кв. м, залито бетоном уже более 7 тыс. кв. м. После обустройства перрона и рулежной дорожки начнется установка телетрапов, по которым пассажиры смогут переходить из самолета сразу в здание аэропорта, минуя улицу.

Глава федерального **Минтранса Евгений Дитрих** позитивно оценил ход реконструкции: «В аэропорту сейчас работы активизированы. Есть большие надежды, что к концу этого года совместными усилиями сможем их завершить, установить телетрапы перед началом

холодного сезона. К этой работе, нам обещали, подрядчик приступит в начале августа. Уверен, если мы все приложим усилия, никаких задержек и сбоев не будет».

В разработке дальнейшие планы по реконструкции аэропорта, которые озвучил во время встречи с делегацией **Минтранса** оператор аэропорта. В их числе – замена покрытия на взлетно-посадочной полосе, дальнейшая реконструкция рулежных дорожек и мест стоянок воздушных судов, а также будущее расширение терминала, которое может произойти в течение ближайших трех-пяти лет.

«Пассажиропоток в аэропорту Большое Савино показывает хороший рост. Есть позитивные тенденции, что турпоток быстро восстановится после пандемии. Мы должны быть к этому готовы», – согласился **министр транспорта России**. Глава Прикамья подчеркнул, что в реализации этих планов край надеется на федеральную поддержку. «Большое Савино после реконструкции способно принимать самолеты любого класса, в том числе и дальнемагистральные», – сообщил Дмитрий Махонин.

**Автобусы с электроникой**

Перспективы привлечь в Прикамье федеральные деньги у краевых властей есть. Работу региональной власти в этом направлении отметил **Евгений Дитрих** во время передачи Пермскому краю 42 новых автобусов, приобретенных с участием федеральных инвестиций.

«Первая партия современных низкопольных автобусов, которые в этом году поступили на улицы Перми, – это подарок, который Федерация и руководство региона сделали жителям города. Дмитрий Николаевич сказал, что город и край воевали за участие в этом конкурсе. Это действительно была серьезная борьба, в которой победили 12 городов», – сообщил министр.

Пермский край, как один из победителей, стал первым регионом, получившим новые автобусы. Среди условий получения федерального финансирования на субсидирование обновления подвижного состава в рамках **нацпроекта БКАД** – использование электронной оплаты проезда на маршрутах, а также принципиальные изменения схемы взаимодействия с перевозчиками. Пермь одной из первых в стране перешла на так называемые брутто-контракты, которые позволяют собирать деньги в бюджет города и оттуда оплачивать всю транспортную работу. Даже если для пассажира цена билета будет ниже, качественная работа перевозчика все равно будет оплачена.

Субсидии на приобретение новых автобусов в рамках **БКАД** получил перевозчик «РТ Лайн». Новая модель закупки подвижного состава происходит через «Государственную транспортную лизинговую компанию», которая финансирует 60% от стоимости этих автобусов и затем погашает эти расходы за счет федеральной субсидии, а 40% оплачивает перевозчик. Такая схема в дальнейшем будет тиражироваться по всей стране, рассказал **Евгений Дитрих**.

**Министр транспорта РФ** заострил внимание на электронной начинке новых автобусов, в них установлены видеонаблюдение, кондиционеры, ГЛОНАСС, автоматическая система пожаротушения и электронный тахограф, контролирующий состояние водителя. Поступившие в Пермь автобусы уже курсируют на маршрутах № 1, 4 и 32.

«В наших планах – полномасштабное обновление транспорта. Только в этом месяце в регионе на рейсы выйдет 300 новых автобусов. К концу года новый подвижной состав будет составлять 50%, это беспрецедентная величина. В планах – программа по обновлению трамвайного парка в Перми и реконструкция рельсов, их в городе Перми около 110 км», – подчеркнул Дмитрий Махонин.

**Дороги в комплексе**

Новые автобусы в Перми с осени начнут курсировать по реконструированным магистралям города. В этом году в рамках **нацпроекта БКАД** отремонтируют 14 дорог в разных районах Перми, а всего на территории Пермского края – 55 дорожных объектов. Первый объект по **нацпроекту** – внутриквартальный проезд от ул. Героев Хасана – был



сдан еще в мае. Делегация **Минтранса России** во главе с министром **Евгением Дитрихом** и главой Прикамья Дмитрием Махониным побывала еще на трех крупных дорожных объектах комплексной реконструкции в рамках **БКАД** – ул. Петропавловской, ул. Революции и ул. Н. Островского.

Ремонт ул. Петропавловской на участке от ул. Крисанова до ул. Куйбышева охватил 850 м. Как отметил представитель **Минтранса** Пермского края, это очень важная улица для жителей Перми с довольно интенсивным автомобильным движением. По ней курсируют девять маршрутов общественного транспорта, в том числе четыре трамвайных. Ремонтные работы по замене верхнего слоя асфальтобетонного покрытия, ремонту бордюров и укладке тротуарной плитки здесь практически завершены. В этом году краевой **Минтранс** внедрил двойной контроль качества на дорожных объектах: работы проверяют городская и краевая лаборатории. К приемке объект запланирован на два с половиной месяца раньше срока.

«Важно, что те дороги, которые ремонтируются, используются для движения автобусов. Есть и инфраструктурная составляющая проекта, и транспортная. Полный комфорт и удобство для жителей», – подчеркнул **Евгений Дитрих**.

Большой поток транспорта ожидается в будущем и на ул. Революции, где идет масштабная реконструкция – меняется и полосность магистрали, и направление движения, и маршрутная схема с добавлением трамвая. Финансирование работ обеспечивается за счет средств краевого дорожного фонда (75%) и бюджета города Перми (25%). Стартовал проект в конце 2018 года и реализуется в несколько этапов.

В ходе реконструкции ул. Революции решаются сразу три основные задачи. Первая – кардинальное изменение схемы организации дорожного движения. В каждую сторону будет по две полосы. Вторая – изменение схемы организации дорожного движения и прокладка трамвайных путей по новой, бесшумной технологии. Со временем планируется продлить трамвайное движение в микрорайон Садовый. И третья – обустройство тех кварталов, которые примыкают к ул. Революции. «Помощь в виде федерального финансирования **БКАД** – для нас номер один. Потому что ежегодно в улично-дорожную сеть города вкладывается примерно 4 млрд руб. Еще пять лет назад мы могли себе позволить только 1–1,5 млрд. Среди этих 4 млрд руб. – по 1 млрд из федерального и городского бюджетов и 2 млрд из краевого бюджета. Пять лет назад уровень нормативности улично-дорожной сети у нас составлял 42%. В прошлом году с помощью краевого и федерального финансирования нам удалось поднять эту цифру до 65%, в этом году – до 70%», – прокомментировал работы федеральным представителям глава города Перми Дмитрий Самойлов.

**Глава Минтранса России** подчеркнул, что важно вести именно комплексную реконструкцию, расширять возможности магистралей и пропускную способность. «Дорожный фонд в этом году беспрецедентный – 20,4 млрд руб. На следующий год – 24 млрд руб. Для сравнения, в 2016 году было 6 млрд руб. Главное для нас – это качество. Здесь мы видим усилия, которые прикладываются», – отметил **Евгений Дитрих**.

Комплексный подход используется и при ремонте ул. Н. Островского. Готовность объекта составляет 40%. По контракту срок сдачи участка – 31 октября 2020 года, но дорога будет сдана раньше, до 1 сентября. Все объекты в рамках **нацпроекта БКАД** подрядчики стараются завершить к началу учебного года, когда вырастет трафик.

Глава Прикамья обсудил с **министром транспорта РФ** нормативное состояние федеральных трасс Пермь – Екатеринбург и М-7, а также перспективы развития железнодорожного транспорта в регионе. В сентябре планируют запустить поезда «Ласточка» из Перми в Краснокамск и Закамск. **Евгений Дитрих** подчеркнул, что необходимо проработать вопрос обустройства в Перми высоких платформ для удобства всех категорий граждан, а также обсудить планы по открытию в Перми депо по обслуживанию электропоездов «Ласточка».

<https://www.kommersant.ru/doc/4434911>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.07; КРУПНЕЙШИЕ ЗЕРНОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ ПЕРЕСТАНУТ ПРИНИМАТЬ АВТОТРАНСПОРТ С «ПЕРЕГРУЗАМИ»**

Крупнейшие экспортеры российского зерна и масличных, владельцы терминалов и элеваторов приняли меморандум, направленный на борьбу с так называемыми «перегрузами» автотранспорта при перевозках этой продукции.

Об этом было объявлено на совещании, которое в четверг провел замглавы **Минтранса** – руководитель **Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир Токарев** с участниками зернового рынка, передает корреспондент «Интерфакса».

За меморандум проголосовали ТД «РИФ», «Астон», «Гленкор Агрикалчер МЗК», «Деметра-Холдинг», «Мирогрупп Ресурсы», «Содружество», ОЗК, «Каргилл», «Луис Дрейфус» и другие компании, сообщила исполнительный директор Ассоциации добросовестных участников рынка АПК Екатерина Роганова. Документ вступит в силу 15 сентября 2020 года. Она призвала присоединиться к меморандуму всех участников рынка.

Меморандум, в частности, обязывает зерновые терминалы (порты, элеваторы) отказываться в приемке к разгрузке автотранспорта, если его масса более чем на 2% превышает допустимую. Соответствующие условия будут включены в договоры. Кроме того, терминалы гарантируют, что будут оперативно предоставлять по запросу ФНС России реестры товарно-транспортных накладных на грузы, поступившие с 15 сентября (а также сами накладные, в случае запроса).

Проблема так называемых «перегрузов» обсуждалась еще в прошлом году: за счет преднамеренного значительного превышения допустимой массы транспортного средства недобросовестные игроки экономят на логистике.

Зачастую автомобили едут с несоблюдением весового, габаритного норматива, сверх разрешенной массы. Это с учетом несоблюдения скоростного режима является причиной разрушения автодорожного полотна и аварий, сказал на совещании замглавы **Минтранса**.

В настоящее время начался высокий сезон на рынке перевозок зерна, напомнил **Токарев**. В зерновой сезон в направлении портов Азово-Черноморского бассейна планируется к перевозке около 25 млн тонн зерна автомобильным транспортом.

«Перегрузки» приводят к экономически необоснованному снижению тарифов на перевозку, что фактически делает добросовестных участников рынка нерентабельными, отметила заместитель начальника контрольного управления ФНС России Варвара Бурлевич. Это, по ее словам, приводит к отсутствию поступлений налогов от отрасли в целом и создает мотивацию, «чтобы бы хотя бы что-то заработать», сооптимизировать, очень часто незаконно, налоговые платежи.

«Главное положение этого меморандума – начиная с 15 сентября 2020 года, то есть в этом зерновом сезоне, морские, речные терминалы, элеваторные комплексы отказываются принимать автомобильный транспорт с превышением весогабаритных норм на величину более 2%», – подчеркнула Бурлевич.

Со своей стороны, **Минтранс**, **Ространснадзор**, Генпрокуратура и ФНС также договорились о реализации мероприятий по борьбе с перегрузами. ФНС с 15 сентября будет запрашивать реестры приемки грузов на всех речных и морских терминалах, оказывающих услуги по перевалке зерновых и масличных. При выявлении превышения весогабаритных норм более чем на 2% служба будет запрашивать у терминалов товарно-транспортные накладные и передавать их через Генпрокуратуру в **Ространснадзор** для привлечения к ответственности выявленных нарушителей.

«Таким образом, будет обеспечена неотвратимость наказания за нарушения законодательства и созданы равные конкурентные условия для всех участников рынка», – считает она.

Меморандум также предусматривает, что грузоотправители при погрузке зерновых и масличных не должны допускать превышения допустимой массы транспортного средства. Перевозчики и экспедиторы должны принимать к перевозке зерновые и масличные исключительно в пределах нормы допустимой массы транспортного средства и формировать цены с учетом установленных законом обязательных платежей (в том числе налогов, взносов), сборов, а также весогабаритных норм и ограничений. Заказчики перевозки не должны привлекать перевозчиков, предлагающих конкурентно привлекательную цену за счет превышения нормы допустимой массы транспортного средства.

Новый механизм позволит решить проблему с перегрузами и в течение месяца полностью «обелить» рынок, считает представитель «Астона» Дмитрий Лысенко.

«Терминалы уже полностью готовы информировать все источники, которые запрашивают данные. Мы готовы работать в новых условиях и поддерживаем данную инициативу, потому что это сказывается и на качестве груза и как следствие – его предоставлении на внешний рынок», – отметил директор департамента логистики «Гленкор» Алексей Расницов.

В решении проблемы с перегрузами заинтересована и ОЗК. Компания инвестирует в строительство железнодорожной инфраструктуры и хочет, чтобы ж/д и автомобильные перевозки находились в равных конкурентных условиях, сказала заместитель генерального директора АО «ОЗК» Ксения Боломатова.

Устранение проблемы перегрузов станет важным шагом в обелении рынка, а также предпосылкой к цифровизации в этом сегменте – запуску электронной транспортной накладной, считает генеральный директор ТД «РИФ» Марина Турянская. Цифровизация будет способствовать развитию оборота зерновых в целом, отметила она.

Согласно действующему в России законодательству, максимально допустимая норма веса автомобиля вместе с грузом не должна превышать 44 тонн, в случае с автомобилями-зерновозами это означает, что при максимальном количестве осей автопоезда и облегченном кузове вес перевозимого зерна не должен превышать 27-28 тонн, а обычный грузовик с прицепом может перевозить не более 24-25 тонн, говорил ранее руководитель аналитического центра АО «Русагротранс» Игорь Павенский. Тем не менее, по его данным, на практике зерно преимущественно перевозится с существенным перегрузом – от 40 до 55 и более тонн – для удешевления затрат на услугу транспортировки.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; РОСАВИАЦИЮ ПРОСЯТ ЗАПРЕТИТЬ «АЭРОФЛОТУ» ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ В ЗАКРЫТЫЕ СТРАНЫ**

Общероссийское объединение пассажиров просит Росавиацию запретить «Аэрофлоту» продавать билеты в страны, авиасообщение с которыми пока закрыто, следует из письма **председателя объединения Ильи Зотова** в адрес **первого замминистра транспорта РФ, главы Росавиации Александра Нерадько** (письмо имеется в распоряжении РИА Новости).

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

«Пассажиры из многих регионов нашей страны сообщают нам, что в период отсутствия регулярного авиационного сообщения со странами, входящих в Евросоюз, ПАО «Аэрофлот» осуществляет продажу билетов в данные государства. Данное обстоятельство вводит наших граждан в заблуждение, так как приобретая билеты, пассажиры за пару дней до вылета получают сообщение авиакомпании об отмене рейса по причине отсутствия разрешения на международный полет», – говорится в письме.

Объединение отмечает, что пассажиры не могут вернуть деньги, так как авиакомпания им предлагает вместо этого ваучеры на будущие полеты. Объединение считает, что эти действия авиакомпании нарушают законодательство.

«Прошу вас провести проверку по указанным фактам и запретить авиакомпании продажи билетов в иностранные государства, с которыми закрыто авиасообщение, за исключением случаев, связанных с вывозными рейсами из других государств. Данные действия позволят защитить наших пассажиров», – говорится в письме.

<https://ria.ru/20200730/1575169798.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9087681>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; ФАС: НУЖНЫ РАВНЫЕ УСЛОВИЯ ЛИЗИНГОДАТЕЛЯМ ПРИ ПОСТАВКЕ АВТОБУСОВ В РЕГИОНЫ**

ФАС РФ призвала **Минтранс** обеспечить равные условия для лизингодателей при поставках автобусов в регионы страны в рамках госпрограммы, следует из письма службы в транспортное ведомство, имеющегося в распоряжении РИА Новости.

Сбербанк и ВТБ хотят участвовать в разработке программы модернизации пассажирского транспорта городских агломераций, которую подготовили госкорпорация ВЭБ.РФ и **Минтранс**, при этом, согласно проекту этой программы, ее участниками являются только ВЭБ и Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), сообщила ранее газета «Коммерсант».

«ФАС России рассмотрела представленный проект комплексной программы модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях. ... просим акцентировать вопрос обеспечения равного доступа всех участников рынка к мерам государственной финансовой поддержки, а не только муниципальных и государственных предприятий или акционерных обществ с участием в капитале муниципалитета или субъекта Российской Федерации. Просим дополнительно проработать вопрос участия ВЭБ.РФ и ГТЛК в программе таким образом, чтобы не ограничивать конкуренцию на смежном рынке – предоставления подвижного состава в лизинг», – пишет ФАС.

В распоряжении агентства имеется ответ генерального директора «ВТБ Лизинга» Дмитрия Ивантера на запрос ФАС по оценке параметров госпрограммы, в котором он указывает на ограничение конкуренции для участников лизингового рынка в ее изначальном виде.

«Наше предложение заключается в том, чтобы финансировать перевозчиков напрямую через субсидирование договоров лизинга, когда получаемая субсидия равна скидке по договору лизинга. Такой механизм господдержки уже давно успешно действует в рамках программ льготного лизинга Минпромторга, он прозрачен и понятен всем участникам рынка», – сообщил РИА Новости Ивантер.

ФАС предлагает, кроме того, ориентировать региональные и местные органы власти на расширение вовлечения частных компаний с долей участия каждого перевозчика не выше 35%, что «позволит сохранить конкурентную среду на рынке городских перевозок пассажиров общественным транспортом», а также считает целесообразным проработать возможность вовлечения существующих перевозчиков с относительно новым автопарком, обеспечив возможность окупаемости ранее осуществленных ими инвестиций, в том числе за счет кредитов.

<https://ria.ru/20200730/1575175873.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.31.07; ТРАССЫ «ПЛАТОНОВСКОГО» ВНИМАНИЯ: КАКИЕ ДОРОГИ НУЖНЫ ДАЛЬНОБОЙЩИКАМ; НА ДЕНЬГИ ОТ «ПЛАТОНА» ОТРЕМОНТИРУЮТ ЕЩЁ СОТНЮ МОСТОВ И РАСШИРЯТ 600 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС**

К 2022 году общий объем дорог, восстановленных за счет отчислений в государственную систему «Платон», увеличится до 3,5 тыс. км, а количество отремонтированных мостовых сооружений превысит 130, рассказали «Известиям» в **пресс-службе** компании-оператора госсистемы «Платон» – «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС). Владельцы большегрузов, которые и вносят покилометровую плату, уже отмечают улучшение состояния федеральных трасс, но указывают и на необходимость развития придорожной инфраструктуры – создание сервисных стоянок и мест отдыха для водителей. Кроме того, по мнению многих из них, ремонт бывших региональных трасс, переходящих в федеральную собственность, необходимо ускорить.

Расширенный пропуск

В течение двух лет, с 2020 по 2022 год, капитально отремонтируют 44 участка федеральных автодорог общей протяженностью 600 км, проходящих по территориям 23 регионов страны. Двухполосные трассы станут вдвое шире, комфортнее и безопаснее..

Количество полос расширят на самых загруженных трассах, по которым в сутки проезжает не менее 10 тыс. автомобилей, а по некоторым поток превышает 25 тыс. машин, сообщил ранее **заместитель министра транспорта России** – руководитель **Росавтодора Андрей Костюк**.

– Капитальный ремонт выбранных федеральных трасс повысит пропускную способность, ликвидирует очаги аварийности и обеспечит разделение потоков движения, – заявил **Андрей Костюк**.

Он пояснил, что особое внимание сегодня уделяется мостам и путепроводам – на их восстановление выделяются дополнительные средства. В итоге эти работы повысят безопасность движения для миллионов автомобилистов и грузоперевозчиков, подчеркнул **замминистра**.

Капремонт с увеличением до четырех полос движения за счет средств от «Платона» будет выполнен на 44 участках федеральных автодорог общей протяженностью 600 км, проходящих по территориям 23 регионов страны. Так, на трассах Р-404 Тюмень–Тобольск–Ханты-Мансийск и Р-351 Екатеринбург–Тюмень будет отремонтировано по 80 км, на автодорогах Р-217 «Кавказ» в Кабардино-Балкарской Республике и на Р-256 «Чуйский тракт» – по 30 км, и свыше 20 км на трассах Р-242 Пермь–Екатеринбург и Р-255 «Сибирь». Общая стоимость работ составит 79,3 млрд рублей.

Масштабные работы развернутся на трассе Р-351 Екатеринбург–Тюмень в 10 и 40 км от Камышлова и в 90 км от Тюмени, общая протяженность ремонтируемого полотна составит 87 км. На магистрали Р-404 Тюмень–Тобольск–Ханты-Мансийск в 38 км и в 80 км вблизи Тюмени пройдут дорожные работы не уступающее по объему – на участке длиной 84 км.

Трассу Р-217 «Кавказ» приведут в порядок на территориях трех республик: в Кабардино-Балкарии, Карачаево-Черкесии и Северной Осетии-Алании. В 20 и 30 км от Нальчика отремонтируют 37 км полотна, в 19 км от Черкесска – 13 км, и в 20 км от Владикавказа – 8 км.

Ремонт трассы М-5 «Урал» пройдет в четырех регионах. В Московской области обновят 7 км автопути в 22 км от Коломны, в Рязанской – 12 км, в Оренбургской области – 6 км в 3 км от областного центра, а самый длинный участок будет расположен в Челябинской области – 40 км, в 80 км от Челябинска.

По 30 км дороги восстановят на трассах Р-256 «Чуйский тракт» и М-2 «Крым» в Белгородской области. Отрезки полотна свыше 20 км отремонтируют на магистралях М-2

«Крым» в Курской области, Р-242 Пермь – Екатеринбург, Р-255 «Сибирь» и А-108 «Московское большое кольцо».

От Оки до Амура

Общая протяженность мостов и путепроводов, на которых запланирован капитальный ремонт, превышает шесть км. Все они, по данным **Росавтодора**, располагаются на федеральных трассах в 44 регионах страны.

Самый длинный из сотни мостов, отобранных для реконструкции – мост через реку Оку на старом направлении трассы «Дон» в Московской области. Его протяженность – 617 м.

Автопереправы длиной свыше 200 м восстановят через реку Зун-Мурино на трассе А-333 в Бурятии (228 м), через реку Кабарга на трассе А-370 «Уссури» в Приморском крае (222 м) и через реку Вуокса на трассе А-181 «Скандинавия» в Ленинградской области (205 м).

В Забайкальском крае отремонтируют самое большое количество мостов: пять на трассе А-350 Чита-Забайкальск-граница с Китайской Народной Республикой, три на трассе Р-258 «Байкал» и один на трассе Р-257 «Амур».

Шесть мостовых сооружений обновят в Тюменской области на трассе Р404 Тюмень–Тобольск–Ханты-Мансийск и по пять – в Краснодарском крае, Саратовской и Свердловской областях. На капитальный ремонт автомобильных мостов направят 18,3 млрд рублей.

В последние годы с использованием средств, собранных системой «Платон», было отремонтировано более 2,7 тыс. км проблемных дорог в 40 субъектах, а также свыше 30 мостов в 19 регионах страны. Например, построены мосты через Волгу в подмосковной Дубне и новый Борский мост в Нижнем Новгороде, Затонский мост в Уфе и Ворошиловский мост в Ростове-на-Дону, приведены в порядок переправы через Сосну в Орловской области, через Десну в Брянской области, а также Белореченский мост в Краснодарском крае, Свердловский мост в Пензе, два моста в Бурятии и четыре – в Удмуртии.

«Это хорошая практика»

Важно, что средства от «Платона» направляют именно на федеральные трассы, за которые перевозчики и вносят деньги – в этом ключевой элемент справедливости системы, считает председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак. По его словам, в работе госсистемы сложился показательный для других проектов конструктивный диалог между **Минтрансом**, **Росавтодором**, оператором РТИТС и бизнес-сообществом.

– Выполняются требования грузоперевозчиков. О них не забывают спустя год или два. За полгода публикуется прогнозный размер платы по системе «Платон», и это важно для бизнеса, так как дает возможность подготовиться к изменениям до начала следующего календарного года, – подчеркнул Борис Рыбак.

Отличительной чертой сайта системы «Платон», по мнению председателя МОЭС, являются регулярные отчеты об отремонтированных дорогах на специальной странице [dogoги.platon.ru](http://dogoги.platon.ru), чего не происходит на сайтах подобных систем в Белоруссии и странах Европы – Германии, Словакии и Австрии.

Один из крупнейших грузоперевозчиков и плательщиков за проезжающие по трассам большегрузы – группа компаний «Деловые Линии» – также поддерживает распределение собранных средств на развитие дорожной инфраструктуры.

– Мы видим улучшение качества трасс, попавших в более ранние проекты, – заявили в **пресс-службе «Деловых Линий»**. – Если сбор обратной связи о повреждениях дорог и мостов через профильные порталы позволяет оперативнее определить препятствия для качественной работы транспортной компании, то это хорошая практика.

Представитель «Деловых Линий» подчеркнул, что для грузоперевозчиков в первую очередь важен результат работы уплаченных в систему средств, а им как раз является улучшение дорожной инфраструктуры.

Чем быстрее, тем лучше

Трассам, которые передаются из региональной в федеральную собственность, необходимо уделить особое внимание – они десятилетиями не получали должного финансирования и многие находятся в плачевном состоянии, отметил управляющий директор группы компаний «Совтрансавто», председатель правления Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Владимир Тянь. При этом, подчеркнул он, это важные трассы, связывающие региональные центры.

– Для ритейла, например, от нормативного содержания этих дорог зависит скорость доставки товаров первой необходимости. Их быстрое восстановление позволит перераспределить потоки и частично разгрузить существующие федеральные дороги, – полагает Владимир Тянь.

По мнению индивидуального предпринимателя Сергея Федорова, в собственности которого три грузовика, дальнобойщикам не хватает специальных сервисных стоянок и мест для отдыха водителей.

– Было бы логично, если бы **Росавтодор** рассмотрел в перспективе возможность направления дополнительных средств от «Платона» на развитие придорожной инфраструктуры, – рассуждает предприниматель.

Сегодня грузоперевозчики имеют возможность лично принять участие в распределении средств от «Платона», голосуя на сайте «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог». От их активности зависит своевременный мониторинг состояния автотрасс – полученная таким образом обратная связь ускоряет решение дорожных проблем, подчеркнул координатор проекта, депутат Госдумы РФ Александр Васильев.

Стоит отметить, что протяженность федеральных трасс в ближайшие пять лет вырастет еще на треть, к существующей сети длиной более 50 тыс. км прибавится около 20 тыс. В конце июля правительство включило в перечень автомобильных дорог федерального значения две автотрассы: Чекшино–Тотьма–Котлас–Куратово и Барнаул – Павловск – граница с Казахстаном.

<https://iz.ru/1042136/iuliia-romanova/trassy-platonovskogo-vnimaniiia-kakie-dorogi-nuzhny-dalnoboishchikam>

### **ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ МОЛОТКОВА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.31.07; АВИАПЕРЕВОЗКИ ВНУТРИ РОССИИ ВЫШЛИ НА «ДОКОВИДНЫЙ» УРОВЕНЬ; ПОМОГЛИ ЗАКРЫТЫЕ ГРАНИЦЫ И ОТЛОЖЕННЫЙ НА ВРЕМЯ САМОИЗОЛЯЦИИ СПРОС**

Пассажиropоток на внутренних авиалиниях 24, 25 и 26 июля на 1–5% превзошел аналогичные показатели 2019 г., свидетельствуют данные Международной ассоциации аэропортов. В прошлом году на эти даты приходились рабочие дни, в этом году два из трех дней – выходные. 27–29 июля внутренний трафик снова ушел в небольшой минус относительно прошлого года.

Пассажиropоток рос в течение всего месяца: если в первые дни он был ниже аналогичного показателя прошлого года на 40%, то во второй половине достиг 90% от уровня 2019 г. В июне объем перевозок на внутренних линиях составил всего 41% от прошлогодних – 2,8 млн человек. В мае и апреле внутривоссийский трафик составил соответственно только 16% и 13% относительно мая и апреля 2019 г.

Международные перевозки из России ограничены с конца марта. Они откроются 1 августа – пока только в Турцию, Великобританию и Танзанию.

Количество бронирований на внутренние регулярные рейсы в последнюю декаду июня достигло 95% прошлогодних показателей, а в июле на 4% превысило показатели 2019 г., рассказал представитель компании «Сирена-трэвел», крупнейшего российского провайдера услуг бронирования, с которым работают все российские авиакомпании. Собеседник объясняет такой рост отложенным спросом. В апреле – мае россияне сидели

на самоизоляции, в июне во многих регионах, прежде всего в курортном Краснодарском крае и Крыме, еще действовали требования по карантину для прилетающих из других городов.

Рост внутрироссийского трафика в июле является следствием отложенного спроса, ведь с марта жители страны не могли в полном объеме пользоваться услугами авиакомпаний, говорит представитель холдинга «Аэропорты регионов». Плюс помог курортный сезон: пассажиры устремились на черноморские курорты.

Пассажиропоток на внутренних линиях аэропорта «Домодедово» в последнюю неделю составил 414 000 человек – это на 7,2% выше показателей аналогичного периода прошлого года. Наиболее сильный рост пришелся на южные направления, Симферополь, Сочи, Анапу и Геленджик: количество рейсов в эти города выросло на 35%, число пассажиров – на 45%, рассказал представитель аэропорта. Вырос спрос и по другим туристическим направлениям – в Санкт-Петербург, Горно-Алтайск, Калининград.

Основными бенефициарами роста внутреннего спроса стали южные аэропорты: в последние дни аэропорт Сочи обслуживает более 40 000 человек в сутки – это больше, чем в дни чемпионата мира по футболу – 2018 и Олимпиады-2014, рассказал представитель аэропорта. По итогам июля ожидается трафик свыше 960 000 человек, или +10% к июлю 2019 г., добавил он. Рост отмечается и в аэропорте Анапы: в последнюю неделю он принял 115 000 пассажиров – в полтора раза больше, чем в 2019 г., говорит представитель аэропорта.

Трафик на внутренних рейсах аэропорта «Внуково» в последнюю неделю июля достиг 74% от прошлогоднего. Представитель крупнейшего аэропорта страны – «Шереметьево» – на запрос не ответил. Росту внутренних авиаперевозок в июле помогли и чартерные авиакомпании: Azur Air и Royal Flight ранее не летали внутри страны, а в июле стали свозить россиян из десятков городов на черноморские курорты. Авиакомпания «Россия» почти весь свой парк Boeing 747 (это самые большие самолеты, эксплуатируемые в России, вмещают по 522 пассажира) задействовала на внутренних рейсах.

Вероятно, пик пройден и количество бронирований по внутренним линиям снижается, в августе показатели снова будут уступать прошлогодним, говорит сотрудник «Сирены-трэвел». Курортный сезон на Черном море завершается, дальше показатели расти не будут, говорит сотрудник крупного туроператора. «Россия» 8 августа выполнит последний рейс из Владивостока в Симферополь и 9 августа обратно – постепенное снятие ограничений на полеты на мировые курорты и окончание школьных и студенческих каникул привели к прогнозируемому снижению спроса на туристические поездки на Дальний Восток, сообщил «Интерфакс».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/07/30/835654-aviaperevozki-vnutri-rossii-vishli-na-dokovidnii-uroven>

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.31.07; НА СВОЙ СТРАХ И РЕЙС; РОССИЙСКИЕ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ ОТКРЫВАЮТ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ**

Несмотря на открытие международного авиасообщения с 1 августа, попытка сразу улететь из России обойдется недешево и связана с рисками. Стоимость билетов на ближайшие рейсы значительно выше, чем во второй половине месяца, а расписание продолжает корректироваться. Так, клиенты «Аэрофлота» массово сообщают об отмене части рейсов в Стамбул, из-за чего некоторые из них, живущие в регионах, потеряли свои билеты на внутренние рейсы до Москвы – одного из трех городов РФ, откуда можно вылететь за рубеж. Список таких городов, по данным “Ъ”, пока расширять не планируется.

Россия с 1 августа открывает международное авиасообщение с Турцией, Великобританией и Танзанией, но тем россиянам, которые спешат выбраться за границу в начале августа, придется существенно переплатить. Напомним, что сначала можно будет полететь в



Стамбул, Анкару, Лондон и Занзибар (Танзания), а рейсы будут доступны только из Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону. С 10 августа можно будет также напрямую направиться на наиболее популярные турецкие курорты: Анталию, Бодрум и Даламан.

Поскольку после прилета в Великобританию туристам придется две недели провести в карантине, а Танзания по-прежнему остается экзотическим направлением, основную долю зарубежных авиарейсов составят полеты в Турцию. Но с ними уже возникли проблемы.

В Tutu.ru сообщили, что некоторые авиакомпании начали менять заявленное ранее расписание и отменять рейсы в первых числах августа. А в социальных сетях можно найти множество сообщений об отменах части рейсов «Аэрофлота» из Москвы в Стамбул и обратно. В качестве причины сообщается, что рейс отменен «в связи с отсутствием разрешения на международные полеты». При этом о начале авиасообщения с Турцией правительство РФ официально объявило 24 июля. Часть пользователей говорят, что они смогли перебронировать билеты на другую дату. Но многие пассажиры, которые планировали лететь из регионов с пересадкой в Москве, остаются с этими внутрироссийскими билетами на руках и не могут обменять их на деньги.

В «Аэрофлоте» не ответили “Ъ”. Возможная причина действий «Аэрофлота» – стремление добиться максимального заполнения самолетов, чтобы повысить рентабельность рейсов, предполагают эксперты. **Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий** говорит, что в Европе с мая было много случаев, когда авиакомпании продавали билеты, не имея гарантий выполнения рейсов, «а иногда и точно зная, что их не будет: это было способом сбора средств, фактически кредитования». В России билеты на ближайшие зарубежные рейсы были почти полностью раскуплены сразу после объявления об открытии международного авиасообщения, констатирует господин Ланецкий, что происходило во всех странах, которые ограничивали полеты. В то же время пассажиропоток и на «хороших направлениях», в числе которых Стамбул, сейчас восстановился в лучшем случае на 60%, то есть «Аэрофлот» вполне может сократить две частоты из пяти, заключает господин Ланецкий.

Схожих проблем с билетами других авиакомпаний, которые возобновят полеты в Стамбул с 1 августа («Победа», а также турецкие Turkish Airlines и Pegasus), “Ъ” обнаружить не удалось. S7 Airlines пока продает только билеты на рейсы в Анталию и Даламан, «Россия» – в Анталию.

По данным “Ъ”, пока власти не планируют расширять список российских городов, из которых возможны зарубежные полеты.

Глава оперштаба по коронавирусу, **вице-премьер Татьяна Голикова** 24 июля говорила, что власти будут «очень внимательно следить за эпидемиологической ситуацией во всех городах России, куда традиционно прилетают самолеты». Тот факт, что жителям регионов необходимо планировать пересадку на территории РФ, создает для них дополнительные риски в условиях меняющегося расписания.

Еще большие риски существуют при покупке билета на рейсы в страны, полеты в которые официально не открыты. Так, «РИА Новости» 30 июля сообщило, что Общероссийское объединение пассажиров попросило Росавиацию запретить «Аэрофлоту» продавать такие билеты. «Пассажиры за пару дней до вылета получают сообщение от авиакомпании об отмене рейса по причине отсутствия разрешения на международный полет» и не могут вернуть деньги, так как авиакомпания им предлагает вместо этого ваучеры на будущие полеты, говорится в обращении. В основном жалобы касались рейсов в ЕС, который 30 июля вновь оставил границы закрытыми для граждан РФ (решение принимается раз в 15 дней).

Немедленно лететь за границу не только рискованно, но и дорого: цены на билеты в первой половине августа существенно выше, чем во второй, подсчитали в Tutu.ru.

Так, на полет из Москвы в Стамбул в первую неделю августа цены начинаются от 15 тыс. руб. (на некоторые даты нижняя планка на уровне 26 тыс. руб.), а на более поздние даты –

от 10–12 тыс. руб. В день начала полетов на турецкие курорты – 10 августа – в Анталию можно улететь за 24–25 тыс. руб., а во второй половине месяца – от 8–10 тыс. руб. Из Петербурга в Стамбул самый дешевый билет на рейс 2 августа сейчас стоит 46 тыс. руб. Но уже 10 августа цены начинаются от 9–11 тыс. руб. за билет в одну сторону. С 10 августа стоимость билетов из Петербурга в Бодрум стартует с 16 тыс. руб., в Анталию – 15–18 тыс. руб., при этом с 20 августа можно улететь уже за 10–11 тыс. руб. Из Ростова-на-Дону в Стамбул цены начинаются от 11–12 тыс. руб., в Анкару – от 24–26 тыс. руб., в Анталию и Даламан – от 13–15 тыс. руб.

В Лондон из Москвы и Петербурга можно улететь, потратив от 9–10 тыс. руб. Самый дешевый билет из Москвы в Занзибар обойдется в 30 тыс. руб. (вылет 24 августа), но есть даты, когда цены начинаются от 60 тыс. руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4435236>

### **КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2020.31.07; РЫБАКОВ ПРИВЯЗЫВАЮТ К ПОРТАМ; КОНТРОЛЬ ЗА ПЕРЕГРУЗОМ ПРИПАСОВ НА СУДАХ ХОТЯТ УЖЕСТОЧИТЬ**

Деятельность российских рыбопромышленных компаний в ближайшее время может серьезно осложниться. **Минтранс** планирует обязать участников рынка получать разрешение на перегруз судовых припасов за пределами акваторий в портах. Инициатива приведет к простоям судов, что грозит убыткам до 8 млрд руб. в год и негативно скажется на рентабельности промысла и цене продукции, предупреждают рыбопромышленники.

**Минтранс** разработал пакет поправок к Кодексу торгового мореплавания и Кодексу об административных правонарушениях, меняющих порядок осуществления перегрузки с судна на судно за пределами акваторий морских портов. Копии проектов документов есть у “Ъ”.

Как пояснил “Ъ” президент Всероссийской организации рыбопромышленников (ВАРПЭ) Герман Зверев, после принятия поправок для каждой перегрузки судовых припасов (топливо, упаковка, орудия лова и пр.) участники рынка будут обязаны получать разрешение или вернуть судно в морской порт.

Для получения разрешения капитаны судов обязаны не позднее чем за 48 часов до перегруза направить в порт заявление и всю необходимую информацию. Об окончании перегрузки также необходимо будет уведомить капитана порта. При этом сама процедура в районах вылова станет возможной только в присутствии инспектора погранслужбы. За нарушение новых требований предусмотрены штрафы до 1 млн руб. с возможной конфискацией судов. Поправки направлены в Минэкономики, Минсельхоз, Минэнерго, Минприроды, Минюст и ФСБ.

Дополнительная административная нагрузка приведет к серьезным финансовым потерям и простоям флота, уверены в ВАРПЭ.

По словам господина Зверева, на путине сельди и минтая в Охотском море может быть задействовано около 160 судов. С учетом расстояния от районов промысла до портов в 0,5–1,5 тыс. км затраты на перепробег достигнут около 8 млрд руб., подсчитал он. Ну путине в Беринговом море, добавляет Герман Зверев, дополнительные издержки могут быть до 6 млрд руб.

В **Минтрансе** заявили “Ъ”, что законопроект находится в стадии согласования, добавив, что комментировать подробности его содержания пока преждевременно. В Минэнерго и Минприроды также воздержались от комментариев. В Минюсте сообщили, что пока не получили документ. В Минсельхозе заявили, что представят свои замечания в установленном порядке по результатам рассмотрения законопроекта. В ФСБ не ответили на вопросы “Ъ”.

Заместитель директора УК «Норвебо» Сергей Сенников подтверждает, что предложенные **Минтрансом** поправки создадут излишние административные барьеры и осложнят работу

рыбопромышленного флота. По его словам, новые требования могут привести к остановке промысла или к большим задержкам с добычей рыбы. Кроме того, инициатива грозит ростом себестоимости рыбной продукции, предупреждает топ-менеджер. В Русской рыбопромышленной компании Глеба Франка соглашаются, что новые требования создают дополнительную нагрузку для всех компаний, ведущих добычу в экспедиционном режиме (предполагает сдачу продукции в море для обработки и транспортирования на берег).

Управляющий ГК «Доброфлот» Александр Ефремов добавляет, что инициатива формирует основу для конфликтов с контрольно-надзорными органами.

«По сути, обычная хозяйственная деятельность меняет статус из уведомительного порядка в разрешительный, что неизбежно приведет к ошибкам из-за несовершенства регламентов. Все это в конечном итоге вызовет потерю промыслового времени», – рассуждает топ-менеджер. Президент Ассоциации судовладельцев рыбопромышленного флота Алексей Осинцев добавляет, что **Минтранс** при направлении поправок в другие министерства и ведомства должен был разместить документы для публичного обсуждения, но не сделал этого.

Избыточная регуляторная нагрузка на рыбную отрасль уже приводит к серьезным потерям участников рынка. По данным Высшей школы экономики, выполнение требований обходятся рыбопромышленным компаниям почти в 60 млрд руб. в год. Как отмечали в ВАРПЭ, проблема обостряется с учетом негативного влияния пандемии COVID-19, так как падение спроса в краткосрочной перспективе может привести к снижению цен на рыбную продукцию и торможению финансовых показателей отрасли.

<https://www.kommersant.ru/doc/4435332>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.31.07; ИНВЕСТОРЫ ОТГРУЗЯТ ЗЕРНО; В ПРОЕКТЕ ТЕРМИНАЛА В ЗАБАЙКАЛЬЕ ПОЯВИЛИСЬ НОВЫЕ СОВЛАДЕЛЬЦЫ**

У «РВМ Капитал» Сергея Орлова, бывшего советника экс-президента ОАО РЖД Владимира Якунина, появился новый проект. Фонд под управлением компании стал совладельцем структуры, которая ведет строительство железнодорожного терминала в Забайкалье для поставок в Китай до 8 млн тонн зерна в год. С учетом текущего экспорта пшеницы из РФ в КНР на уровне 60 тыс. тонн в сезон проект может быть избыточен.

О том, что фонд под управлением УК «РВМ Капитал» Сергея Орлова, бывшего советника экс-президента ОАО РЖД Владимира Якунина, вошел в проект строительства зернового терминала в Забайкалье, стало известно из данных ЕГРЮЛ. В июле ЗПИФ «РВМ Коммерческая недвижимость» стал владельцем 32% ООО «НСЗК», которое выступает основным собственником ООО «Забайкальский зерновой терминал» (ЗТТ). Владелец ЗПИФа, по данным Росстата в «СПАРК-Интерфакс», выступает сама УК «РВМ Капитал».

Федеральная антимонопольная служба в конце июля также получила ходатайство УК о приобретении еще 17% НСЗК. Владелец этой доли сейчас значитесь ООО «Ремвагонсервис» Станислава Гончарова. Остальное принадлежит ООО «Гос-групп», которое через ООО «Фортиген» контролируют Елена и Тигран Овсепян.

ЗТТ реализует проект строительства железнодорожного зернового терминала на ТОР «Забайкалье» Забайкальск–Маньчжурия.

Мощность единовременного хранения – до 80 тыс. тонн зерна. Грузооборот на первом этапе – до 4 млн тонн в год, а после выхода на плановую мощность – до 8 млн тонн. Инвестиции в проект ранее оценивались в 8,9 млрд руб. В Корпорации развития Дальнего Востока (КРДВ) уточнили, что по проекту выполнены проектно-изыскательские работы, а в связи с пандемией COVID-19 начало строительства перенесено на третий квартал 2020 года. Но из-за временной невозможности доставить на площадку иностранных работников срок может еще сдвинуться. Ввод терминала в эксплуатацию намечен на второй квартал 2022 года, заявили в КРДВ.

«РВМ Капитал» занимается прямыми инвестициями, вложениями в недвижимость, проектами в сфере государственно-частного партнерства и пр. В числе проектов на разных стадиях – «Трансмашхолдинг», «Мостотрест», «Балтийский контейнерный терминал» и пр., следует из сайта компании. Портфель недвижимости – более 200 тыс. кв. м, стоимость чистых активов фондов – 47 млрд руб. Управляющий директор Peregrine Capital Дмитрий Габышев говорит, что портфельные инвесторы обычно вкладываются в инфраструктурные проекты в РФ на срок 10–15 лет, а выходят через продажу доли стратегу. В «РВМ Капитал» и ЗЗТ на вопросы “Ъ” не ответили. Гендиректор «Ремвагонсервиса» Дмитрий Агафонов отказался от комментариев. Связаться с Еленой и Тиграном Овсепян не удалось.

Руководитель аналитического центра «Русагротранса» Игорь Павенский считает, что проект ЗЗТ может быть востребованным. Даже без терминала на российской стороне в прошлом сезоне в Китай из Сибири по железной дороге было отправлено около 58 тыс. зерна, а вместе с масличными культурами – примерно 145 тыс. тонн, отмечает он. Но, предупреждает аналитик, для доставки зерна в Забайкалье груз требуется перевезти на 3–4 тыс. км, что требует серьезных расходов, потому для загрузки терминала могут потребоваться тарифные преференции. В целом, по оценкам господина Павенского, в первые годы через ЗЗТ может проходить несколько сот тысяч тонн ежегодно.

Но директор «Совэкона» Андрей Сизов отмечает, что Китай в основном закупает сорго и кукурузу, которые в Сибири не растут, а текущих поставок зерна в Китай вполне можно использовать и имеющиеся в Сибири элеваторы, в том числе стоящие прямо на железной дороге. Тем более что в этом регионе есть избыток элеваторных мощностей, указывает он. Кроме того, добавляет эксперт, экспорт в основные регионы потребления зерна в КНР вполне может идти через порты Черного моря – так, например, отгружает в страну кукурузу Украина.

<https://www.kommersant.ru/doc/4435330>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.30.07; СТРОЙ ИЛИ ПОТЕРЯЕШЬ; ИНВЕСТОРОВ В СТРОИТЕЛЬСТВО ПОРТОВ ЗАСТАВЯТ ГАРАНТИРОВАТЬ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА**

**Минтранс** подготовил законопроект, который требует от инвесторов в строительство морских портов предоставлять финансовые гарантии выполнения обязательств по срокам ввода проектов и объему вложений. Как и предполагал “Ъ”, речь идет о предоставлении обеспечения в виде денег, банковской гарантии или поручительства. Если инвестор нарушает обещания, то теряет обеспечение, а также уже понесенные инвестиции. Кроме того, государство тогда расторгнет договоры аренды земельных участков. Механизм должен защитить государство от долгостроев и заранее отсеять проекты с низкими шансами на реализацию.

**Минтранс** собирается внести изменения в закон о морских портах и другие документы с тем, чтобы ввести обязательства для инвесторов в строительство морских портов. Законопроект опубликован на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru). Как отмечается в пояснительной записке, поправки нужны для «устранения рисков нереализации частными инвесторами обязательств по строительству или реконструкции объектов инфраструктуры морских портов».

Предлагается законодательно закрепить, что строительство или реконструкция морского порта могут осуществляться на основании декларации о намерениях.

Ее должен согласовать **Росморречфлот**, и только после этого проект может быть включен в документы стратегического планирования РФ. Требования к содержанию таких деклараций (предпроектные материалы инвестора о разработке и реализации проекта) и порядок ее согласования утверждаются **Минтрансом**.

В декларации прописываются обязательства инвестора по срокам и инвестициям, а также по предоставлению обеспечения исполнения соглашения. Обеспечение может предоставляться в виде денежных средств, банковской гарантии или поручительства. Выбор способа остается за инвестором. Размер обеспечения в документе не указывается.

В соглашении прописывается ответственность инвестора за неисполнение принятых обязательств, а также обязательства **Росморречфлота** и высшего исполнительного органа государственной власти субъекта РФ по передаче инвестору в аренду объектов недвижимости, земельных участков и т.д., требующихся инвестору для реализации проекта. Если инвестор нарушает условия соглашения – срывает сроки, вкладывает недостаточно средств, то соглашение разрывается, причем понесенные инвестором затраты ему не возмещаются. Также подлежат расторжению заключенные договоры аренды земельных участков и иных объектов недвижимости.

Как отмечается в пояснительной записке к документу, в последнее время растет число проектов морских портов, реализация которых приостановлена инвестором на неопределенный срок.

В связи с этим земельные участки, предоставленные инвесторам для реализации проектов, ими не используются. К примеру, приостановлена реализация четырех проектов на Дальнем Востоке и двух в Азово-Черноморском бассейне из-за отсутствия у инвесторов возможности их финансирования. Теперь правительство думает о том, чтобы исключить такие проекты из комплексного плана магистральной инфраструктуры.

Бизнес-сообщество весьма скептически оценивало введение новых требований для инвесторов. Источники “Ъ” в отрасли отмечали, что, накладывая дополнительные обязательства на инвесторов, нужно обеспечить аналогичную ответственность и гарантии со стороны государства, например по строительству подводящей инфраструктуры к портам. Собеседники “Ъ” отмечали возможное существенное увеличение рисков для инвесторов и снижение заинтересованности бизнеса в реализации проектов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4435055>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/politics/mintrans-predlozhit-predpisat-investoram-ispolnenie-vzyatykh-obyazatelstv-po-razvitiyu-morskikh-portov.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.30.07; ИНВЕСТОРОВ ЗАСТАВЯТ ИСПОЛНЯТЬ СОГЛАШЕНИЯ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ПОРТОВ**

Инвесторы, заключившие соглашения о строительстве или модернизации объектов портовой инфраструктуры, будут обязаны вложить оговоренные средства в предусмотренном объеме и в указанные сроки. Такие правила **Минтранс** предлагает внести в федеральный закон о морских портах. Разработанный министерством законопроект размещен для общественного обсуждения.

Как следует из документа, соглашение о реализации инвестиционного проекта должно включать «обязательства инвестора осуществить деятельность, предусмотренную соглашением, в установленные соглашением сроки; обязательства инвестора осуществить инвестиции, в том числе капитальные вложения, в объеме и сроки, которые предусмотрены соглашением».

Также в закон предполагается включить ответственность инвестора за неисполнение принятых обязательств по реализации инвестпроектов. Основаниями для наступления ответственности будут считаться невыполнения инвестором деятельности в сроки, предусмотренные соглашением и отсутствие предусмотренных инвестиций, в объеме и сроки, предусмотренные соглашением.

«В последнее время в морских портах увеличилось число инвестиционных проектов, реализация которых приостановлена инвестором на неопределенный срок. В связи с этим

земельные участки, предоставленные инвесторам для реализации проектов, ими не используются», – говорится в пояснительной записке.

В частности, из-за отсутствия возможности финансирования инвесторами приостановлена реализация 4 проектов на Дальнем Востоке и 2 проектов в Азово-Черноморском бассейне. При этом законодательные механизмы урегулирования взаимоотношений с инвестором, не реализующим проект в установленный срок, отсутствуют, подчеркивают в **Минтрансе**. Строительство или реконструкция объектов инфраструктуры морского порта выполняется на основании декларации, разработанной инвестором и согласованной **Росморречфлотом**. Документ разрабатывается в соответствии с Типовым положением по разработке и составу ходатайства (декларации) о намерениях инвестирования в строительство предприятий, зданий и сооружений.

Но декларация носит рекомендательный характер и не устанавливает какие-либо обязательства инвестора по реализации инвестиционного проекта. «Нормативное закрепление требований к содержанию декларации и порядку ее согласования до настоящего времени не осуществлено», – указывают в **Минтрансе**.

Как предполагается, законопроект вступит в силу через полгода после его официального опубликования.

<https://rg.ru/2020/07/30/investorov-zastaviat-ispolniat-soglasheniia-po-modernizacii-portov.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.31.07; ЕСТЬ ВСЕ ДАННЫЕ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА НАЗВАЛА САМЫЕ ОТКРЫТЫЕ МИНИСТЕРСТВА И ВЕДОМСТВА**

Счетная палата (СП) разрабатывает новый стандарт открытости министерств и ведомств, который вынесет на общественное обсуждение в следующем году. В контрольном ведомстве рассчитывают, что открытость станет нормой для органов госвласти. В этом году, по оценкам СП, ни один из них не получил высшую оценку открытости, а высокую степень открытости аналитики признали только у минэнерго, Росмолодежи и Федеральной службы судебных приставов.

Открытость министерств и ведомств оценивались по трем критериям. Открытость информации включает в себя оценку сайтов федеральных госорганов, их способность быстро реагировать на обращения граждан и журналистов. Также аналитики оценивали, насколько полно представлены на сайтах открытые данные. Наконец, оценивали «открытость диалога», то есть использование социальных сетей для взаимодействия с гражданами и работу общественных советов при федеральных органах власти. Как выяснилось, из 21 министерства высокую степень открытости продемонстрировало только одно, а низкую – 11 (52%). Из 51 службы, агентства и управления высокий уровень открытости отмечен только у двух (4%), а низкий – у 29 (57%).

С 2018 года в России нет ведомства, ответственного за открытость органов власти, и все начали понемногу расслабляться», – сказал директор департамента СП Павел Демидов, представляя второй ежегодный доклад «Открытость государства в России – 2020». Среди лидеров по показателю открытости информации – МИД, минсельхоз, минкультуры. Полноту и актуальность открытых данных обеспечивают минкультуры, минфин и ФНС. С социальными сетями лучше всего работают минкультуры, Минобрнауки, ФАС, Роструд, а с общественными советами – ФАС, Минстрой, Росархив.

Высокий показатель открытости связан с целенаправленным внедрением определенных стандартов в работе, пояснили представители госорганов из группы лидеров.

Минэнерго работу по повышению открытости ведет уже шесть лет, рассказал **замминистра** энергетики Антон Инюцын. Сейчас уже сформирован набор данных, которые должны обновляться каждый день. Планируется сделать их выгрузку автоматической. Сотрудников, чья деятельность непосредственно связана с открытостью министерства, планируют премировать за хорошую работу.

В минкультуры уже реализовали автоматическую публикацию данных в своих информационных системах, отметил директор департамента информационного и цифрового развития министерства Вадим Ваньков. Минприроды выйти на четвертое место в общем рейтинге помогла отлаженная работа со СМИ, отметила директор департамента управления делами и кадровой политики министерства Ольга Прудникова. Федеральное агентство по делам молодежи серьезно доработало свой сайт. В прошлом году были созданы дополнительные разделы и системы обмена информацией между сотрудниками, рассказала начальник отдела агентства Маргарита Кокоева. На ускорение этих процессов повлияла пандемия, заметила она.

<https://rg.ru/2020/07/31/schetnaia-palata-nazvala-samye-otkrytye-ministerstva-i-vedomstva.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.31.07; ВЫПУСК ВЫШЕЛ СРОК ОСНАЩЕНИЯ ГРУЗОВИКОВ ТАХОГРАФАМИ**

Физические лица, использующие грузовики массой более 12 тонн (категория N3) экологического класса 4 или выше, должны до 31 августа оснастить свой транспорт тахографами.

Эти приборы нужны для контроля безопасности движения. Приказ **минтранса** об оснащении грузовиков тахографами был принят еще в 2013 году. Сначала оснастить тахографами грузовые автомобили должны были индивидуальные предприниматели и юрлица. Физических лиц, то есть тех, кто работает «частным образом», не оформляя себя как индивидуальный предприниматель, первоначально обязали установить тахографы на любые грузовики массой более 3,5 тонны к 1 ноября 2019 года. Затем этот срок перенесли. Как пояснили в **минтрансе**, процесс разбили на этапы, чтобы перевозчики успели закупить оборудование и в мастерских не было очередей. До 1 марта этого года физлица должны были установить тахографы на грузовики массой более 12 тонн, экологический класс которых не определен, до 1 июня – на такие же грузовики экокласса 3 или ниже. Теперь очередь дошла до грузовиков 4 экокласса и выше.

<https://rg.ru/2020/07/30/oborudovat-gruzoviki-tahografami-nuzhno-do-konca-avgusta.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.31.07; ЛИХАЧУ ДОРОЖЕ ВЫЙДЕТ; ТАРИФЫ ПО АВТОГРАЖДАНКЕ БУДУТ НАЗНАЧАТЬСЯ КАЖДОМУ ВОДИТЕЛЮ ПЕРСОНАЛЬНО**

Вступают в силу 24 августа поправки в Закон об ОСАГО, благодаря которым страховщики будут назначать тариф по автогражданке персонально каждому водителю.

Одновременно с законом вступит в силу указание Центробанка, в соответствии с которым тарифный коридор, в пределах которого страховые компании могут устанавливать стоимость полиса, будет расширен. Также уточняются значения коэффициентов, в том числе по возрасту и стажу. Благодаря последнему для опытных водителей старше 59 лет страховка подешевеет. В общем, у автовладельцев начнется новая жизнь с персональными тарифами.

Сейчас страховщики при имеющемся тарифном коридоре могут назначать тариф для региона в целом. И не важно, как водит тот или иной автовладелец, если он проживает в этом регионе.

Если регион приносит убыток, то и все автовладельцы, в нем проживающие, получают повышенную цену на полис ОСАГО. С 24 августа ситуация изменится. Назначать тариф будут персонально каждому автовладельцу.

Автостраховщики будут пользоваться дополнительными факторами, которые установят самостоятельно.

Но эти факторы, которые они будут использовать при назначении тарифа, должны быть опубликованы на сайте страховой компании. Это может быть все, что угодно: цвет, марка машины, ее пробег, семейное положение автовладельца, наличие детей у водителя,

установка на автомобиле телематических устройств... Главное, чтобы влияние этих факторов было подтверждено актуарными расчетами компании.

В проекте указания ЦБ установлены факторы, которые страховщики не смогут использовать для изменения тарифа. К ним относятся национальная, расовая, языковая принадлежность, вероисповедание и должностное положение.

Максимальный тариф будет грозить водителям, лишенным прав. Речь идет о тех, кто лишен прав за управление автомобилем в нетрезвом виде, или отказавшихся от медосвидетельствования. А также для тех, кого лишили прав за оставление места ДТП или совершение аварии, в которой пострадали или погибли люди.

Еще один новый фактор, влияющий на повышение тарифа, – неоднократные в течение года грубые нарушения правил. А именно – проезд на запрещающий сигнал светофора или жест регулировщика, превышение скорости более чем на 60 км/ч или выезд на полосу встречного движения. Но при условии, что эти нарушения были выявлены инспектором ДПС на дороге, а не камерами автоматической фотовидеофиксации.

Для того, чтобы предоставить аккуратным водителям более высокую скидку, а от лихачей – максимальное обеспечение их рисков, Центробанк расширяет тарифный коридор. Для разных категорий автовладельцев. И расширение – разное. Для владельцев легковых машин – физических лиц планка раздвинется на 10 процентов. Если сейчас базовый тариф для них – от 2746 до 4942 рублей, то станет – от 2476 до 5492. Для владельцев легковушек – юридических лиц, тарифный коридор расширится на 20 процентов, как вверх, так и вниз. На столько же шире он будет и для владельцев грузовиков. Незначительно коридор будет изменен для владельцев автобусов, троллейбусов и трамваев: на 5 процентов опустится нижняя планка. Верхняя останется такой же, как сейчас. А для владельцев такси верхняя планка поднимется на 30 процентов. На столько же опустится и нижняя.

Изменится в соответствии с указанием ЦБ коэффициент возраст-стаж. Для водителей в возрасте от 22 до 24 лет со стажем управления от 3 до 4 лет он вырастет. Вместо сегодняшнего 1,04, он станет 1,08. Для водителей в возрасте от 59 лет со стажем управления более 3 лет коэффициент снизится. Для тех из них, у кого стаж больше 14 лет, коэффициент станет вместо 0,93 сегодня – 0,90.

Предполагается, что практически для 80 процентов автомобилистов страховка подешевеет. Но это покажет время.

<https://rg.ru/2020/07/30/voditeli-am-budut-naznachat-individualnyj-tarif-osago.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА ЦЫГАНКОВА; 2020.31.07; КАДЕТЫ У ШТУРВАЛА; ВОЛОГОДСКИЕ ШКОЛЬНИКИ ОТПРАВИЛИСЬ В ВОДНУЮ ЭКСПЕДИЦИЮ ПО РУССКОМУ СЕВЕРУ**

Из вологодского города Вытегры отправилась в путь седьмая экспедиция «Вместе по Русскому Северу». Главные участники путешествия – 32 воспитанника кадетской школы «Корабелы Прионежья» имени Героя России Юрия Воробьева. Все они – члены молодежного клуба Русского географического общества.

Маршрут путешествия – около тысячи километров. Экспедиция пройдет по акватории Онежского и Белого озер. Грант на ее проведение выиграл Вологодский государственный университет.

А основная цель – продвижение этих водных объектов как туристических направлений для развития прибрежного и водного туризма, в том числе и молодежного.

Конечно, больше всех радовались ребята. Они готовились к этому событию почти целый год, тщательно изучали теорию корабельного дела. Теперь же полученные знания они смогут применить на практике.



Кадеты во время путешествия займутся ихтиологическими, гидробиологическими и археологическими исследованиями. Детские экипажи ждут также занятия по судоводению и судоходству, парусному делу и оказанию первой медицинской помощи.

– Я хочу узнать что-то новое, – признается участник экспедиции Матвей Кожевников. – Хочу научиться вязать морские узлы. И, конечно, постоять за штурвалом.

Экспедиция отправилась на гафельной шхуне «Онежская жемчужина». В этот день повезло с погодой. Не было сильного ветра, и сияло солнце, провожая исследователей.

Как рассказал капитан судна Евгений Соколов, в пути они будут 20 дней. За это время сменятся четыре детских экипажа – школьники из Вытегры, Вологды, Череповца, Кириллова, Харовска, Кадуя и поселка Андомский Погост. Организаторы путешествия хотят, чтобы как можно больше кадетов смогли поплавать на гафельной шхуне и познакомиться с историей родного края.

Ключевые мероприятия водного маршрута будут посвящены круглым памятным историческим датам: 75-летию Великой Победы, 175-летию Русского географического общества, 210-летию открытия Мариинского канала (ныне Волго-Балтийского водного пути), 450-летию Софийского собора – главного храма Вологодского кремля, 580-летию иконописца Дионисия и 760-летию Преображенского Спасо-Каменного монастыря.

– Участвуя в необычном и увлекательном путешествии, наши кадеты смогут увидеть и изучить природу, достопримечательности Вологодчины и усовершенствовать морские навыки, а возможно, и определиться уже с будущей профессией, – отметила заместитель губернатора региона Лариса Каманина.

Родителей, которые провожали своих путешественников, успокаивал ректор Вологодского государственного университета Вячеслав Приятелев. Он заверил, что у всех есть средства индивидуальной защиты, в составе команды находится медработник, ежедневно школьники будут проходить термометрию. Гафельную шхуну сопровождает катер со спасателями. И если вдруг случится шторм, детей пересадят на эти катера.

У первого детского экипажа уже была и первая стоянка. Они сошли на берег, преодолев четыре шлюза Волго-Балтийского канала и дойдя до села Девятины, известного еще с XV века, расположенного на древнем торговом пути.

Школьники побывали здесь на Девятинском перекопе – канале, который прорыли в конце XIX века. Юные корабли узнали, что работы длились пять с половиной лет. Канал строили английским способом. По дну будущей выемки проложили подземный тоннель, который сообщался с поверхностью 15 вертикальными шахтами. В них и сбрасывался грунт.

Водная экспедиция «Вместе по Русскому Северу» продлится почти три недели и завершится 18 августа, в день, когда впервые в России будет отмечаться День географа.

Вместе с водной экспедицией в путь отправился и автопробег, участниками которого стали студенты Вологодского госуниверситета и представители Русского географического общества. Они изучат объекты новых туристических маршрутов.

<https://rg.ru/2020/07/30/reg-szfo/vologodskie-shkolniki-otpravilis-v-vodnuiu-ekspediciuu-po-russkomu-severu.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ ПТИЧКИН; 2020.31.07; ПОДНИМЕТ ЛЕГКО; ТУРБИНЫ САМЫХ МОЩНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ САМОЛЕТОВ БУДУТ ПЛАСТМАССОВЫМИ**

Прошел первый этап испытаний демонстратора вентилятора двигателя большой мощности ПД-35, изготовленного из полимерных композитных материалов в составе двигателя ПД-14.

Сухие строчки официального сообщения, а на самом деле для нашей страны – это настоящая сенсация, сулящая серьезный технологический прорыв. В силу ряда причин мы серьезно отстали от мирового уровня в разработке и выпуске именно авиадвигателей

большой мощности. И теперь пытаемся наверстать упущенное. Четыре года назад начались работы над двигателем ПД-35. Одна из сложнейших задач, которую пришлось решать его создателям, это проектирование вентилятора, диаметр которого превышает три метра.

Поясним, вентилятором двухконтурных двигателей называют многолопастный компрессор, который находится перед воздухозаборником газотурбинной установки, создающей основную тягу. Вентилятор позволяет значительно увеличить тягу и мощность двигателя, в какой-то мере способствует его дополнительному охлаждению, так как часть воздушного потока обтекает камеру сгорания с внешней стороны. Такие вентиляторы отличаются большим диаметром и внушительными габаритами.

И главная задача конструкторов – сохранить массу огромного мотора в приемлемых величинах.

Решается эта задача только в случае изготовления лопаток вентилятора из легких композитных материалов. На Западе вентиляторы для всех двигателей широкофюзеляжных и дальнемагистральных самолетов делают из композитов. Осваивали там эту технологию около двадцати лет, затратив в общей сложности несколько сот миллиардов долларов, евро и фунтов стерлингов. И это было оправданно. Лишь применение композитов в вентиляторах больших газотурбинных двигателей позволяет уменьшить массу мотора сразу на несколько сот килограммов. Сегодня секретом разработок и строительства пластиковых моторов владеют три страны – Великобритания, США и Франция. Мы можем стать четвертыми.

Вентилятор газовой турбины довольно уязвим от внешних воздействий. В него в первую очередь попадает весь аэродромный мусор, случается, влетают птицы. Хрупкий пластик может разрушиться, что, в свою очередь, способно привести к остановке двигателя и даже к его пожару. Разработчики ПД-35, по их словам, нашли способ защиты композитных лопаток от таких опасностей.

Летные испытания уже полноразмерного демонстратора ПД-35 по графику должны начаться в 2025 году. Разработчики рассчитывают, что именно ПД-35 выберут для установки на перспективный российско-китайский самолет CR929.

<https://rg.ru/2020/07/30/kak-prohodiat-ispytaniia-detalej-novogo-dvigatelia-bolshoj-moshchnosti-pd-35.html>

### **КОММЕРСАНТЬ ЕКАТЕРИНБУРГ; ТАТЬЯНА ДРОГАЕВА, АНАСТАСИЯ РЕУТОВА; 2020.30.07; ЭЛЕКТРОКАРАМ НЕКУДА ВОТКНУТЬСЯ; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ГОТОВЯТ ЛЬГОТЫ ДЛЯ ЗАРЯДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

По сведениям “Ъ-Урал”, профильные министерства Свердловской области совместно с бизнесом готовят свои предложения по налоговым льготам под строительство зарядных станций для электромобилей, а также рассматривают возможность их допуска на выделенные полосы для общественного транспорта. Предполагается, это будет стимулировать продажи электрокаров. Наблюдатели указывают, что регион серьезно отстает в развитии зарядной инфраструктуры, например от соседней Челябинской области.

Министерство инвестиций и развития Свердловской области готовит предложения по обеспечению электрозаправочной инфраструктуры в регионе земельными участками, а также прорабатывает вопрос предоставления налоговых льгот под строительство зарядных станций, сообщил “Ъ-Урал” собеседник в правительстве региона.

Кроме того, региональный **минтранс** намерен выйти с предложением к губернатору Евгению Куйвашеву о доступе электрокаров на выделенные полосы для общественного транспорта, рассказал собеседник.

Это станет одним из способов стимулирования продаж электромобилей в регионе, отметил собеседник. Кроме того, на минувшей неделе законодательное собрание Свердловской области разрешило владельцам электромобилей уплачивать транспортный налог в размере 50% от суммы исчисленного налога.

Собеседник в правительстве признал, что регион отстает в развитии зарядной инфраструктуры на два года, например от Челябинской области. Там работают минимум 13 станций, в Свердловской области – четыре, отметил он. Ожидается, что все предложения будут обсуждаться на ближайшем инвестсовете при губернаторе, его дата еще не назначена.

По данным аналитического агентства «Автостат», в УрФО на 1 января 2020 года были зарегистрированы 320 электромобилей. Больше всего их в Тюменской области (119), в Челябинской области зарегистрированы 72 электрокара, в Свердловской – 70, в ХМАО – 29, в Курганской области – 24, в ЯНАО – шесть.

Средняя цена электромобиля с пробегом в Екатеринбурге по итогам второго квартала составила 625 тыс. руб., сообщили эксперты «Авито Авто». Во втором квартале в Екатеринбурге на 226% выросло количество запросов контактов продавцов электромобилей с пробегом, отметили в компании. Предложение за этот период также выросло в три раза. Однако к росту числа сделок это пока не привело, в том числе из-за неразвитой инфраструктуры, отметили эксперты.

В компании «Россети Урал» рассказали, что в 2020 году планируют установить семь зарядных станций на трассах в трех регионах присутствия. Всего в Свердловской и Челябинской областях, а также в Пермском крае уже функционируют 22 зарядные станции. Большинство расположены в Челябинской области. В сентябре прошлого года «Россети Урал» по соглашению с правительством региона создали сеть из 10 электрочарджинговых станций, четыре из них расположены в районах города. «Это первая сеть на Урале, которая работает в городе, в непосредственной близости к жилым микрорайонам», – сообщили в **пресс-службе** компании. Планы компании по развитию электрозаправочных станций в регионах присутствия рассчитаны до 2024 года. В компании надеются на сотрудничество со свердловскими властями, но отказались раскрыть свои предложения до обсуждения их с министерством инвестиций.

ООО «Энел Икс Рус» (дочерняя компания Enel X) в 2019 году установило три зарядные станции в Челябинске. «Станции быстрой зарядки, принадлежащие к семейству JuicePump Enel X, могут заряжать два электромобиля одновременно, их заряда, полученного за 30–40 минут, хватает на 150–200 км пути. Например, в марте–мае на этих станциях совершено 530 зарядных сессий. Средний объем электроэнергии за одну сессию составил 7 кВтч. Использование такого объема электроэнергии для передвижения на электромобиле позволило избежать выброса 3 831 кг CO<sub>2</sub>», – рассказали в **пресс-службе** компании.

«Чтобы электромобиль стал основным средством передвижения для уральской семьи, он должен быть доступным по цене, надежным, а также в области должна быть инфраструктурная база для ремонта и заправки электромобилей», – подчеркнул депутат свердловского заксобрания от ЛДПР Михаил Зубарев. Но, по его мнению, вводить льготы для строительства нужно тогда, когда в этом есть потребность.

Пока не будет потребителя этих услуг, льготы могут не быть лишними, но основополагающими точно не станут», – подчеркнул депутат.

По его мнению, стимуляция развития данного сегмента рынка должна идти не только от региональных властей. «Первый шаг, который Свердловская область могла сделать – введение льготы по транспортному налогу – она уже сделала. Сейчас надо ждать шага от бизнеса, который также должен следить за развитием ниши после введения льготы и делать свои предложения», – подчеркнул Михаил Зубарев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4435188>

### **КОММЕРСАНТЪ ЕКАТЕРИНБУРГ; НИКОЛАЙ ЯБЛОНСКИЙ, ЕКАТЕРИНА АВЕРИНА; 2020.31.07; ВАГОНЫ МОГУТ ОТЦЕПИТЬ ОТ ПРОИЗВОДСТВА; СНИЖЕНИЕ СПРОСА ЗАСТАВИЛО УВЗ ЭКОНОМИТЬ**

Уралвагонзавод (УВЗ) планирует перевести персонал, задействованный в производстве вагонов, на неполную рабочую неделю. На предприятии введен режим жесткой экономии. Причиной стало резкое снижение спроса на подвижной состав. Эксперты полагают, что критически важным для УВЗ остается вопрос диверсификации структуры выпуска и освоения производства новых видов вагонов.

О том, что УВЗ может перейти на неполную рабочую неделю, “Ъ-Урал” рассказали в **пресс-службе** предприятия, добавив, что избежать снижения заработной платы не удастся, но такая мера позволит оперативно развернуть производство при стабилизации спроса на рынке. «Если по линии гособоронзаказа и военно-технического сотрудничества предприятие обеспечено работой в полном объеме, то в части гражданского направления производство недозагружено. Еще в прошлом году начала складываться проблема перепроизводства вагонов», – пояснили в **пресс-службе**.

Ранее в интервью “Ъ” глава Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Игорь Ромашов оценил общий профицит на сети РЖД в 200–220 тыс. вагонов. «Основной объем профицита приходится на полувагоны, с цистернами ситуация с этой точки зрения лучше – около 50 тыс.», – отметил он. При этом объемы грузоперевозок снизились: погрузка за январь–июнь 2020 года составила 605,1 млн т (на 4,5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года).

Концерн «Уралвагонзавод» – крупнейшее в России вагоностроительное и военно-промышленное предприятие. Входит в госкорпорацию «Ростех». Разрабатывает и выпускает танки, вагоны, бронемшины, металлорежущие инструменты и нестандартизированное оборудование. Соотношение военной и гражданской продукции составляет примерно 50% на 50%. Согласно последнему квартальному отчету на заводе числятся около 30 тыс. работников.

Для сохранения рентабельности на предприятии введен режим жесткой экономии по всем направлениям деятельности. Среди предпринимаемых мер: развитие экспорта, поддержка проектов производства дефицитных комплектующих, развитие компетенций в части сервисного обслуживания, переобучение персонала и перевод его между производствами. «Формирование портфеля заказов – процесс непрерывный. Подводить итоги рано. Идет поиск новых контрактов на продукцию вагоностроения, ведутся переговоры. Разрабатываются, проходят испытания, сертифицируются и внедряются в производство новые виды специализированного инновационного подвижного состава. Это дает возможность работать в нишевых сегментах и компенсирует негативные последствия снижения спроса на полувагоны», – отметили на УВЗ. В 2019 году УВЗ подписал трехлетний договор с АО «Федеральная грузовая компания» (дочерняя структура ОАО «РЖД») на производство 17 тыс. вагонов.

По данным депутата Госдумы от Нижнетагильского округа Алексея Балыбердина, на неполную рабочую неделю УВЗ может перейти с 1 октября. «На предприятии возникли небольшие проблемы с заказами на гражданскую продукцию: полувагоны, цистерны. Я точно знаю, что руководство встречается в “высоких кругах”, чтобы обеспечить загрузкой УВЗ. Если что-то не получится, то согласно приказу, людей можно будет вывести на четырехдневную рабочую неделю. Уверен, что за два месяца пакет заказов стабилизируется и завод будет работать в привычном режиме», – заявил он Ura.ru.

Генеральный директор “INFOLine-Аналитика” Михаил Бурмистров рассказал, что в первом полугодии 2020 года российскими заводами реализовано более 28,2 тыс. вагонов, что на 28% меньше, чем за аналогичный период 2019 года. «Во втором полугодии мы ожидаем сокращения выпуска и реализации грузовых вагонов в России в 2,5 раза к уровню второго полугодия 2019 года – примерно до 16 тыс. единиц. Таким образом, по

итогам 2020 года выпуск не превысит 43–44 тыс. единиц, что в 1,7 раза меньше, чем в 2019 году», – отметил он.

По его оценкам, в 2019 году доля УВЗ на рынке составила 22,4%, в первом полугодии 2020 года она снизилась до 21%, а во втором может снизиться до 15% в связи с масштабным сокращением спроса на полувагоны, нефтеналивные и пищевые цистерны. «Критически важным для УВЗ остается вопрос диверсификации структуры выпуска и освоения производства новых видов подвижного состава с устойчивым спросом: в первую очередь, автономных рефрижераторных вагонов», – считает господин Бурмистров.

Глава исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов отметил, что от кризиса перепроизводства страдают все вагоностроительные предприятия. При этом, по его мнению, из-за просчетов руководства Уралвагонзавод будет загружен максимум на 10–30% при доле присутствия на рынке более 40%. «Неэффективный менеджмент, который не хеджирует риски и упорно не слушает экспертов о том, что конъюнктура рынка меняется, привел всех к финансовым проблемам», – считает он.

Михаил Бурмистров полагает, что загрузку во втором полугодии сохранят НПК «ОВК», «Рузхиммаш» и «Алтайвагон», которые характеризуются диверсифицированной продуктовой линейкой и производят те виды подвижного состава, на которые сохраняется спрос (фитинговые платформы, крытые вагоны, хопперы-зерновозы). Он уверен, что со стороны государства наиболее целесообразной представляется поддержка выпуска востребованного и действительно инновационного подвижного состава: вагонов со сменными кузовами, сочлененных вагонов и платформ, автономных рефрижераторных вагонов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4434615>

### **КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЛЕНА ОЛЕЙНИК; 2020.30.07; ГРАМОТНЫЙ ПОДКАТ; КУДА КАТИТСЯ ЭТОТ МИР – БОЛЬШЕ НЕ ВОПРОС. ВОПРОС: КАК И НА ЧЕМ?**

По данным ретейлеров, в июне продажи велосипедов и самокатов в России выросли в пять раз. Продажи скейтбордов – в шесть. И фактор сезонности здесь ни при чем – показатели текущего года сравнивались с показателями за аналогичный период прошлого года.

Что было

Отчасти такая активность – следствие ограничений, пережитых в режиме самоизоляции. Но лишь отчасти. Потому как массовая велосипедизация, равно как и развитие прочих альтернативных средств передвижения, – глобальный тренд, обозначившийся задолго до пандемии. Лет эдак за 50, если говорить о постиндустриальной Европе. На протяжении полувека европейские муниципии развивались с учетом потребностей тех, кто предпочитает передвигаться на двух колесах и малых скоростях. Совершенствовались дорожная инфраструктура, законодательная база, создавались новые решения для жилых комплексов, предусматривающие особые лифты для велосипедов и стойки для их хранения, вписанные в интерьерное пространство.

Что до России, то она не то чтобы в стороне от мирового тренда, но, как обычно, идет своим путем. Да и вступили мы на этот путь куда позже – первая велодорожка появилась в Москве в 2013 году. Однако высокая загруженность дорог и популяризация здорового образа жизни возымели действие, и сегодня бюджеты многих российских городов предусматривают развитие велосипедной инфраструктуры.

Что должно быть

Впрочем, мнение это – для дискуссии, а на дороге действуют ПДД. Их должны знать и соблюдать все: пешеходы, автомобилисты, велосипедисты и пользователи СИМ. Вне зависимости от степени уязвимости, возраста, наличия прав и возможности безнаказанно

скрыться с места аварии. Это гарантия общей безопасности. И в отличие от состояния дорожной инфраструктуры она в наших руках.

Со своей стороны, Госавтоинспекция старается повлиять на ситуацию. В частности, участвует в разработке необходимых изменений в ПДД. Совместный с Минтрансом проект поправок в ПДД, касающийся определения правового статуса и правил передвижения пользователей СИМ, недавно проходил общественное обсуждение на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru). Но главное, по словам заместителя начальника отдела пропаганды БДД ГУОБДД МВД России полковника полиции Сергея Хранцкевича, это, конечно, просветительская работа: «Мы активно работаем в этом направлении: соцкампании, выступления в СМИ, акции, которые повсеместно проходят с наступлением велосезона, тренинги для юных велосипедистов. Дети у нас – предмет особой заботы. Они – самая уязвимая категория. Потому что правил не знают. А если и знают – не применяют. И чувство самосохранения пока не развито. Зато коллективное бессознательное срабатывает безотказно. С некоторыми факторами можно и нужно бороться, какие-то просто учитывать. ПДД учить обязательно! И обязательно закреплять навык на практике под контролем родителей. Ребенок должен твердо усвоить, где и каким образом он может передвигаться на своем велосипеде или самокате. Защитная экипировка (шлем, перчатки, налокотники-наколенники) – тоже забота родителей. И не просто купить, а приучить пользоваться. Так же, как когда-то приучали обуваться, чистить зубы. Это важно! Примерно 60% серьезных травм велосипедистов – черепно-мозговые травмы. А велошлем снижает риск подобных случаев на 85%. Ну и световозвращающие элементы на одежде. Про них часто забывают, а ведь это самый простой способ сделать ребенка более заметным для других участников движения и, возможно, уберечь от беды. Впрочем, все это работает, только если взрослые сами ведут себя так, как того требуют от детей. Ребенок больше подражает, чем осмысливает. Он может выучить теорию на отлично, но, если авторитетный взрослый опровергает ее личным примером, будет поступать так же. И еще такой важный момент: мы призываем родителей крепко подумать, прежде чем покупать ребенку какой-нибудь модный СИМ, способный развивать скорость 60 км/час. Даже если он у вас суперответственный и все правила знает, все равно это ребенок со всеми сопутствующими этой нежной поре проблемами».

Вообще техника развивается так быстро, что сложно предположить, что мы увидим на велодорожках через несколько лет. А может, и велодорожек не будет, а будут какие-нибудь полосы для индивидуального низколетящего транспорта. Было бы хорошо, если бы мы все дожили до этого времени без потерь.

Что есть

Протяженность велодорожек растет, велошеринг и самокатошеринг развиваются. Расширяется сфера применения велосипедов и прочих малоскоростных, экологически безопасных средств индивидуальной мобильности. Это уже не только спортивный инвентарь, но и альтернативный способ передвижения. В Москве, по разным данным, на каждого жителя приходится от трети до половинки велосипеда. Это, конечно, не 1,3, как в Копенгагене, и даже не 0,9, как в Барселоне, но ведь и масштаб иной, и расстояния не те, и климат. А вот менее крупный город Альметьевск все-таки попал в топ городов мира с развитой велоинфраструктурой.

Кроме того, за последние годы в ПДД был внесен ряд изменений, которые, по мнению Госавтоинспекции, должны способствовать выработке «рационального транспортного поведения всех участников дорожного движения».

Госавтоинспекция вообще одобрительно относится к развитию любых альтернативных способов передвижения, будь то велосипеды или средства индивидуальной мобильности (СИМ) – самокаты, скейты, гироскутеры. Как заметил начальник ФКУ «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России» полковник полиции Дмитрий

Митрошин: «Это хорошо уже потому, что люди пересаживаются с автомобилей на более безопасные средства передвижения.

Свыше 85% всех ДТП происходит по вине водителей транспортных средств. Отказ от личного автотранспорта в пользу иных средств мобильности способствует снижению аварийности, в частности, с тяжелыми последствиями. Разумеется, при условии, что правовой статус и алгоритм действий всех участников дорожного движения, включая новых, например, пользователей СИМ, четко прописаны. Но главное – они сами знают правила и следуют им. Это обязательное условие безопасной интеграции велосипедистов и пользователей СИМ в современную дорожную среду».

А вот с этим проблема! Возможно, более серьезная, чем недостаточность дорожной инфраструктуры. В конце концов понятие дорожная среда шире, чем дорожная инфраструктура. Оно включает в себя и правовое сознание участников движения, и уровень их дорожной грамотности, и, если угодно, уровень культуры. В этом смысле российская дорожная среда к велосипедистам и другим энтузиастам-альтернативщикам не слишком дружелюбна. В массовом сознании они все еще воспринимаются как не вполне пешеходы или как недоводители. Хотя согласно ПДД являются полноправными участниками дорожного движения со своими правами и обязанностями. Впрочем, отнюдь не все велосипедисты знакомы с правилами. Встретить их на улице с односторонним движением, дующих прямо в лоб, – обычное дело. Но если почитать посты велосипедистов и самокатчиков, складывается мнение, что каждый – джедай, стоически претерпевающий душевные и физические муки от взаимодействия с пешеходами и автомобилистами. Надо ли говорить о том, что у последних на этот счет иное мнение?!

<https://www.kp.ru/daily/27162.3/4260955/>

### **ТАСС; 2020.30.07; В ПРИАНГАРЬЕ ПРОСЯТ ПУТИНА ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ НА ПРОБЛЕМУ ВЫРУБКИ ЛЕСА НА БЕРЕГУ БАЙКАЛА**

**Врио губернатора Иркутской области Игорь Кобзев** в четверг попросил **президента РФ Владимира Путина** дать поручение о разработке мер, которые сохранят баланс экономических и экологических интересов при реализации закона, позволяющего вырубать лес вдоль Байкала для модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

«Прошу дать поручение РЖД совместно с правительством Иркутской области, научным, экологическим сообществом о заключении соглашения по принятию дополнительных мер в части строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, чтобы и реализовать закон, и не навредить экологической системе озера Байкал. Совместно с РЖД мы готовы представить предложения в месячный срок, доложить вам в установленном порядке», – сказал Кобзев на совещании у президента.

Глава региона отметил, что законопроект, одобренный 24 июля Советом Федерации, вызвал широкий общественный резонанс и обеспокоил жителей Иркутской области. «Мы прекрасно понимаем важность вопросов экономического развития страны в целом и транспортной инфраструктуры в частности. Объективно оцениваем важность подобных преобразований для области. Однако мы не можем игнорировать необходимость соблюдения баланса экономических и экологических интересов, особенно в вопросах, касающихся озера Байкал», – сказал Кобзев.

Ранее газета «Коммерсантъ» сообщала, что Всемирный фонд дикой природы (WWF России) просит **Владимира Путина** не подписывать закон, призванный ускорить железнодорожные стройки РЖД. Документ разрешает не проводить государственную экологическую экспертизу при возведении железных и автомобильных дорог, портов и аэродромов на особо охраняемых природных территориях. По мнению экологов, реализация закона неминуемо приведет к фрагментации заповедных земель и негативно отразится на популяции редких животных. Еще одно положение законопроекта содержит

поправку к федеральному закону «Об охране озера Байкал», допускающую сплошные рубки на землях лесного фонда при строительстве железнодорожных путей.

В **пресс-службе** РЖД 27 июля ТАСС сообщили, что компания не планирует строить новые железнодорожные пути вдоль береговой линии Байкала и вырубать для этого леса в рамках модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

Озеро Байкал, внесенное в список Всемирного наследия ЮНЕСКО в 1996 году, является самым глубоким озером в мире и крупнейшим резервуаром пресной воды (до 20% мировых запасов). Это один из самых крупных объектов всемирного природного наследия.

<https://tass.ru/obschestvo/9086365>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200730/1575177051.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.07; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ К 2024Г РЕКОНСТРУИРОВАТЬ ПОГРАНПЕРЕХОД В КНР НА ЮГЕ ПРИМОРЬЯ**

**Министерство транспорта РФ** планирует в период с 2020 по 2023 годы провести за счет внебюджетных средств реконструкцию железнодорожного грузо-пассажи́рского **пункта пропуска** Махалино (Россия, Приморский край) – Хуньчунь (Китай), говорится в проекте приказа ведомства.

«Реконструкция ЖДПП Махалино требуется в связи с необходимостью расширения номенклатуры перевозимых в международном сообщении грузов, в том числе ввозимых с территории КНР, перехода ЖДПП Махалино на круглосуточный режим работы и увеличением перспективного объема перевозимых грузов железнодорожным транспортом до 8 млн тонн в год», – говорится в пояснении к проекту, опубликованном на портале regulation.gov.ru.

После реконструкции пропускная способность погранперехода к 2024 году составит 10 поездов в сутки в направлении из России в Китай и 7 поездов в обратном направлении.

В материалах также говорится, что содержание и эксплуатация зданий, помещений и сооружений **пункта пропуска** будет осуществляться за счет средств ОАО «РЖД».

Пограничный переход Махалино – Хуньчунь задействован в рамках международного транспортного коридора (МТК) «Приморье-2». Через погранпереход МТК связывает китайскую провинцию Цзилинь с приморским портом Зарубино (бухта Троица).

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/mintrans-rf-planiruet-k-2024g-rekonstruirovat-pogranperehod-v-knr-na-yuge-primorya>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/article/2434852>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; В ПРИМОРЬЕ ПРОДЛИЛИ РЕЖИМ ЭЛЕКТРОННЫХ ОЧЕРЕДЕЙ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ НА ГРАНИЦЕ**

Режим электронных очередей для грузовиков на проезд к **пунктам пропуска** с КНР в Приморье, введенный из-за скоплений фур перед границей, продлен до 31 августа, сообщает правительство региона.

Уссурийская таможня в апреле сообщала, что из-за ужесточения в Китае мер по борьбе с коронавирусом перед российскими пограничными пунктами пропуска в Приморье образовались очереди из грузовиков. В мае сотни большегрузов скопились на российской стороне перед **пунктом пропуска** «Пограничный» в Приморье, так как китайская сторона сократила количество фур, пересекающих границу через погранпереход «Пограничный – Суйфэньхэ», с 30 до 10 единиц в сутки в каждую сторону. Позднее власти проинформировали о соглашении с китайской стороной об увеличении числа пропускаемых грузовиков в **пункте пропуска** «Пограничный», 18 мая фуры пошли в КНР, движение восстановилось. С 29 мая начал действовать временный порядок



пересечения границы, согласно которому перевозчики, чтобы выехать в КНР, должны заранее подавать электронную заявку через сайт правительства Приморского края. Очереди на границе пропали в начале июня. Ранее сообщалось, что режим электронных очередей продлен до 31 июля.

«Режим электронных очередей на въезд транспорта на территории, прилегающей к пограничным **пунктам пропуска** в Приморье, продлен до 31 августа», – говорится в сообщении.

По словам заместителя председателя правительства региона Константина Шестакова, которые приводятся в сообщении, разработанная и введенная в действие система электронных очередей оказалась своевременной эффективной мерой.

«Благодаря этому нам удалось в сжатые сроки решить проблему очередей у **пунктов пропуска** и ликвидировать опасность вспышки заболевания на прилегающих территориях. Кроме того, режим электронной очереди в целом благоприятно сказался на эффективности трансграничной логистики», – сказал Шестаков.

Он добавил, что система совершенствуется и власти «открыты для предложений от участников внешнеэкономической деятельности по ее улучшению, а также для информации о нарушениях, связанных с пересечением границы».

«Предложения по совершенствованию этого механизма направлены правительством края на федеральный уровень, для того, чтобы система заработала уже на постоянной основе под контролем компетентного государственного органа», – заявил Шестаков.

<https://ria.ru/20200730/1575149355.html>

### **ТАСС; 2020.30.07; ПО НАРУШЕНИЯМ В СФЕРЕ НАЦПРОЕКТОВ В 2020 ГОДУ ВОЗБУДИЛИ 237 УГОЛОВНЫХ ДЕЛ**

Более 230 уголовных дел возбуждено в этом году по материалам прокуратуры по фактам нарушений при реализации **нацпроектов**. Как сообщили ТАСС в Генпрокуратуре России, об этом говорилось на прошедшей под председательством генпрокурора РФ Игоря Краснова коллегии надзорного ведомства по итогам работы в первом полугодии этого года.

«Первоочередное внимание уделялось реализации **нацпроектов**, расходованию и доведению до получателей бюджетных средств. В этой сфере выявлено более 22,6 тыс. нарушений, внесено свыше 12 тыс. актов реагирования. По инициативе прокуроров возбуждено 237 уголовных дел», – сообщили в Генпрокуратуре.

Таким образом, число уголовных дел в сфере **нацпроектов** с начала года удвоилось. Выступая 17 июня с ежегодным докладом в Совете Федерации, Краснов сообщил о более 130 уголовных делах, возбужденных с начала 2020 года по материалам проверок прокуратуры. За 2019 год, по его словам, по инициативе прокуратуры было возбуждено 31 уголовное дело. В ходе доклада в Совете Федерации генпрокурор заявил, что недостатки выявлялись на всех этапах освоения выделенных лимитов: вскрыты случаи недоведения бюджетных средств до получателей, факты неправомерного расходования, хищения и иные уголовно наказуемые деяния должностных лиц.

<https://tass.ru/proisshestiya/9084481>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; РОССИЯ НЕ ВОШЛА В НОВЫЙ СПИСОК СТРАН, КОТОРЫМ ЕС ОТКРОЕТ ГРАНИЦУ**

Совет ЕС вновь не включил Россию в третий по счету обновленный список стран, с которыми государствам-членам рекомендовано открыть внешние границы, следует из опубликованного в четверг заявления Совета.

Евросоюз не добавил никакие новые страны в список, напротив, сократил его, исключив Алжир. Таким образом, теперь в рекомендациях значатся всего 12 (из первоначальных 15) государств: Австралия, Канада, Грузия, Япония, Марокко, Новая Зеландия, Руанда,

Южная Корея, Таиланд, Тунис, Уругвай, а также Китай при условии подтверждения взаимности в вопросе открытия границ.

«Этот список третьих стран по-прежнему должен регулярно пересматриваться и может в дальнейшем обновляться Советом ЕС в зависимости от обстоятельств после тесных консультаций с Европейской комиссией и соответствующими органами и службами ЕС», – указывается в документе.

В соответствии с рекомендациями Еврокомиссии, списки должны обновляться каждые две недели. Однако ранее некоторые СМИ писали, что, учитывая, что в августе институты ЕС отдыхают, новый список может быть согласован только к сентябрю.

Согласование третьего списка проходило на фоне роста случаев COVID-19 в ряде европейских стран, которые были вынуждены вновь ужесточить меры по борьбе с коронавирусом. Изначально страны ЕС договорились открывать границы только с теми государствами, в которых сложилась схожая или лучшая эпидемиологическая ситуация.

В то же время, как пояснил РИА Новости источник в ЕС, согласно рекомендации, Совет не должен пересматривать критерии объявления страны открытой для поездок в ЕС, а может лишь обсуждать непосредственно список государств.

Критериями, на основании совокупности которых в ЕС составляют список, являются эпидемиологическая обстановка в стране, меры сдерживания эпидемии, а также «экономические и социальные соображения». В числе эпидемиологических показателей фигурирует тенденция на стабилизацию или сокращение числа новых заражений в предшествовавшие 14 дней, а также средний показатель числа зараженных на сто тысяч человек населения за последние две недели, который должен соответствовать или быть ниже аналогичного показателя для ЕС по состоянию на 15 июня 2020 года (от 16 до 20 случаев).

Совет ЕС в конце июня согласовал рекомендацию о постепенном снятии ограничений на необязательные поездки в Евросоюз, приняв список стран, для которых границы можно было открывать уже с 1 июля. Согласованные Советом ЕС списки не являются обязательными для государств-членов Евросоюза, многие страны их не придерживаются.

<https://ria.ru/20200730/1575179607.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; МИД НАЗВАЛ УСЛОВИЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ**

МИД изучает санитарно-эпидемиологическую обстановку за рубежом, чтобы обновлять список стран, с которыми возможно возобновить авиасообщение, заявил на брифинге замдиректора департамента информации и печати ведомства Алексей Зайцев.

По его словам, продолжается «кропотливая работа».

«В том числе анализируются готовность наших партнеров принимать зарубежные авиарейсы и введенные в этой связи специальные требования», – добавил Зайцев.

Он пояснил, что министерство мониторит правила въезда российских граждан в другие государства в условиях пандемии и отправляет сведения в Росавиацию и Роспотребнадзор для внесения предложений об открытии регулярного авиасообщения.

Зайцев подчеркнул, что среди требований: «заболеваемость за 14 дней не более 40 человек на сто тысяч населения, среднесуточный показатель темпа прироста – один процент, показатель распространения – не более единицы».

<https://ria.ru/20200730/1575175253.html>

### **ТАСС; 2020.30.07; В МИД РОССИИ ЗАЯВИЛИ О КРОПОТЛИВОЙ РАБОТЕ ВЕДОМСТВ НАД ВОЗОБНОВЛЕНИЕМ АВИАСООБЩЕНИЯ**

Российские ведомства продолжают кропотливую работу по вопросам возобновления авиасообщения с иностранными государствами на основе оценки санитарно-эпидемической обстановки на их территориях. Об этом заявил на брифинге в четверг

заместитель директора Департамента информации и печати МИД РФ Алексей Зайцев.

Россия с 1 августа возобновляет авиасообщение с Великобританией, Турцией и Танзанией, что же касается остальных стран, указал он, кропотливая работа по ним продолжается. «МИД России осуществляет мониторинг правил въезда российских граждан в иностранные государства в условиях пандемии с направлением его результатов в Росавиацию и Роспотребнадзор для внесения согласованных предложений об открытии регулярного авиасообщения с соответствующими странами. В том числе анализируется готовность наших партнеров принимать зарубежные авиарейсы и введенные в этой связи специальные требования», – отметил дипломат.

По его словам, Россия рассматривает возможность увеличения списка государств, с которыми в обозримом будущем может быть восстановлено авиасообщение. «Наряду с Роспотребнадзором организован мониторинг санитарно-эпидемической обстановки в иностранных государствах в целях уточнения списка стран, с которыми возможно возобновление сообщения. В обозримой перспективе рассматривается возобновление авиасообщения с иными странами, отвечающими соответствующим критериям», – указал Зайцев.

Он напомнил три основных критерия, при соблюдении которых российское руководство считает возможным возобновить авиасообщение: заболеваемость за 14 дней не более 40 человек на 100 тыс. населения; среднесуточный показатель темпа прироста – 1%; показатель распространения – не более единицы», – сказал дипломат.

В конце марта Россия на фоне пандемии полностью закрыла авиасообщение с другими странами, за исключением вывозных, грузовых и почтовых рейсов.

<https://tass.ru/obschestvo/9087397>

### **РБК АВТОНОВОСТИ; 2020.30.07; ДВОЙНЫЕ ШТРАФЫ ГИБДД: ВЛАСТИ ОБЪЯСНИЛИ, В ЧЕМ ДЕЛО**

Власти объяснили странные штрафы за одновременное превышение и средней, и мгновенной скорости на участке трассы М-11. Оказалось, что постановления пришли из-за технического сбоя: теперь одно из них можно обжаловать

Власти отреагировали на жалобу автомобилиста, получившего сразу два штрафа за нарушение скоростного режима с разницей в несколько секунд. Водителя сначала наказали за превышение средней скорости на отдельном участке платной трассы М11 в Подмосковье. При этом следом с камер пришел еще один штраф – за обычное, уже мгновенное превышение. Водитель поинтересовался, насколько законно такое наказание: ведь, с одной стороны, он действительно ехал быстрее допустимого скоростного режима. Но с другой, он сомневался, что одна камера может фиксировать такое нарушение два раза.

Два штрафа за скорость: среднюю и обычную

На первом постановлении видно, что водитель превысил среднюю скорость в районе аэропорта «Шереметьево»: участок с 34-го км 901 м по 32 км 659 м по направлению в Москву он проехал при средней скорости 134 км/ч при допустимых 110 км/ч. Это нарушение он совершил в период с 14:30 час. 10 сек. по 14:31 час. 11 сек.

Второе постановление за обычное превышение, когда водитель проехал на этом же участке на скорости 138 км/ч, датируется 14:30 час. 11 сек – постановление пришло с комплекса, работающего на участке 34 км 901 м по направлению в Москву. Получалось, что одна камера сфотографировала и «среднюю», и «обычную» скорость.

Как сработала камера: власти признали ошибку

Autonews.ru направил запрос в **Министерство транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области с просьбой разъяснить порядок вынесения подобных штрафов автомобилистам. Так, опрошенные эксперты хоть и назвали ситуацию необычной, но

напомнили, что раньше инспекторы ГИБДД могли штрафовать таких нарушителей «хоть через каждые десять метров». Однако в этом случае власти объяснили, что при оформлении постановлений была допущена ошибка и тем самым успокоили водителей: получается, что пока отдельных штрафов за такие нарушения опасаться не стоит.

«Ошибка произошла в связи с единовременным сбоем в системе автоматической фиксации нарушений ПДД на данном участке, – рассказали Autonews.ru в подмосковном **Минтрансе**. – В результате вышло задвоение фиксации превышения скоростного режима. В настоящее время комплекс фотовидеофиксации работает исправно».

Однако автоматически отменить такое постановление невозможно: водителю все равно придется его обжаловать, а если он пропустит сроки – либо платить штраф, либо писать заявление о восстановлении возможности обжалования.

«Для обжалования штрафа необходимо обратиться в Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения (ЦАФАП) ГИБДД МО в течение 10 дней со дня получения штрафа», – объяснили в подмосковном **Минтрансе**.

В свою очередь представитель компании «Технологии распознавания» Сергей Кусов (производитель комплексов «Автоураган», «Паркрайт») пояснил в беседе с Autonews.ru, что такой инцидент произошел во время тестирования новых настроек комплекса. После испытаний получилось так, что в настройках комплекса «просто не убрали лишнюю галочку».

В итоге система сработала по всем заданным параметрам: зафиксировала и среднюю, и мгновенную скорость при том, что должна была сработать только по одному параметру. Эксперт заверил, что это был единичный факт: в том случае, когда система фиксирует схожие аномальные ситуации, например, когда транспорт едет с необычной скоростью около 250 км/ч, то техническая поддержка сразу же получает уведомление и помеха устраняется.

«Водителю действительно следует обратиться в ЦАФАП – там решат, какое из постановлений отменить», – отметил эксперт.

**Выбрать сервис**

При этом Кусов уже признавал, что периодичность оформления штрафов за такие нарушения законодательно не определена, что можно считать определенной коллизией. По его мнению, вопрос того, можно ли считать самостоятельным нарушением превышение и средней и мгновенной скорости, требует уточнений на уровне законодательства.

Между тем член рабочей группы ОНФ по разработке предложений в новый КоАП, **эксперт в области фотовидеофиксации Григорий Шухман** уверен, что в таких ситуациях однозначно можно выписывать только один штраф.

«Это действительно одно административное правонарушение, – проанализировал ситуацию Шухман в беседе с Autonews.ru. – Согласно данным на постановлениях, нарушения зафиксировал один и тот же датчик. На фотографии с «моментальной» скоростью время находится в интервале между данными времени въезда и выезда из зоны измерения средней скорости. Это доказывает попадание локальной зоны контроля «мгновенной» скорости в зону средней скорости. А, согласно КоАП, никто не может нести административную ответственность дважды за одно и то же административное правонарушение».

**Средняя скорость: насколько это законно**

Сейчас понятие превышения средней допустимой скорости на отдельном взятом участке отдельно в КоАП не прописано. Более того, к нему возникли вопросы со стороны Верховного суда.

Тем не менее, автомобилисты регулярно получают такие постановления, хотя некоторые и считают их незаконными. Понятие средней скорости предложила полностью узаконить в новом КоАП ассоциация производителей комплексов фото-видеофиксации «Око».

В ассоциации также предлагали проводить измерения даже на тех участках, где скорость движения отличается, но это предложение не получило поддержки в рабочей группе ОНФ по разработке предложений в новый КоАП.

Председатель этой рабочей группы, **координатор сообщества «Синие ведерки» Петр Шкуматов** идею о контроле средней скорости в целом поддержал. Но только в районе опасных развязок и съездов. «Замеры нужны на коротких участках не длиннее 2 км, – считает Шкуматов. – То есть там, где резко падает скорость движения, например, с 100 км/ч до 60 км/ч, а некоторые водители решают не притормаживать и создают аварийные ситуации. Покрытия обычных камер тут не хватит, а две камеры с контролем средней скорости такие отрезки легко проконтролируют».

В ассоциации «Око» в свою очередь привели данные исследования Европейской комиссии по безопасности дорожного движения. В нем отмечается, что поскольку контроль средней скорости на участках ведется постоянно, это означает практически 100-процентную вероятность зафиксировать нарушителя. Эксперты пришли к выводу, что на таких участках большинство водителей соблюдает ограничение скорости.

«На участках, где в прошлом часто нарушали скоростной режим, контроль средней скорости может снизить количество правонарушений до нескольких процентов, даже ниже 1%», – говорится в исследовании.

Его авторы пришли к выводу, что в сравнении с классическим контролем за соблюдением скоростного режима, контроль средней скорости приводит к унификации транспортного потока с небольшим уменьшением интервалов и сокращает «эффект серфинга» или «эффект кенгуру», когда автомобилисты притормаживают перед камерой и ускоряются после нее.

Исследователи обнаружили, что водители начинают снижать скорость примерно за 1 км до камеры фиксации скорости. Проехав камеру, водители сразу возвращаются к прежней скорости. Анализ ДТП также показал, что контроль соблюдения скоростного режима оказал положительное воздействие на общую безопасность движения на исследуемых участках и привел к сокращению общего числа аварий.

В ГИБДД России общую позицию относительно эффекта от фиксации средней скорости за последнее время не называли. Однако в отдельных регионах уверяют, что смогли таким образом быстро дисциплинировать автомобилистов. Например, в Татарстане. Экс-начальник Управления ГИБДД МВД по Татарстану Рифкат Минниханов считает такой подход даже более лояльным к водителю.

«Он позволяет компенсировать случайное превышение установленного ограничения скорости своевременной корректировкой манеры езды. Если же превышение будет иметь систематический характер, нарушение будет неизбежно зафиксировано. Обвинять автоматику в предвзятости абсурдно», – отмечал Минниханов в своей колонке для Autonews.ru.

<https://www.autonews.ru/news/5f212eb99a79472ef62b369f>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; В КРЫМУ ПРОВЕДУТ РАССЛЕДОВАНИЕ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖЕК ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ**

Глава Республики Крым Сергей Аксенов подверг критике работу **министерства транспорта РК** из-за задержек по ремонту дорог и поручил провести служебное расследование. Об этом шла речь на еженедельном совещании по проблемам строительной отрасли региона.

Крым получит более 130 млрд рублей на ремонт дорог «Напоминаю, что **министерство транспорта** обязывалось 21 июля вывести всех подрядчиков на работу, а не контракты

закключать. Прошу вас провести служебное расследование в части неэффективной работы по подготовке документации, о том, что обещания, данные неоднократно, не выполнялись, голословно озвучивались даты», – сказал Аксенов, обращаясь к **вице-премьеру** Евгению Кабанову, курирующему транспортную отрасль. По словам **главы Минтранса** РК Сергея Карпова, из запланированных на этот год 43 контрактов по ремонту 245 дорог на данный момент заключено 17. Министр заверил, что оставшиеся контракты будут заключены до 5 августа. «С учетом того, что **Минтранс** пока не выполнил ни одного своего обязательства в части сроков выхода подрядчиков на объекты и подготовки документации под личную подпись Сергея Васильевича Карпова опубликуйте этот документ, прямо по графикам. Это будет являться основанием для контроля с приездом на объект. В случае, если этого не происходит все претензии будем предъявлять министру», – добавил Аксенов.

[https://crimea.ria.ru/dorogy\\_remont/20200730/1118563253/V-Krymu-provedutrassledovanie-iz-za-zaderzhek-pri-remonte-dorog.html](https://crimea.ria.ru/dorogy_remont/20200730/1118563253/V-Krymu-provedutrassledovanie-iz-za-zaderzhek-pri-remonte-dorog.html)

На ту же тему:

<https://tass.ru/v-strane/9084325>

<https://vesti-k.ru/aksenov-ne-dovolen-rabotoj-mintransa-kryma>

ТВ:

<http://crimea24.tv/content/glava-kryma-ostalsya-nedovolen-stroyk>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; В МИНЗДРАВЕ РАССКАЗАЛИ О РАЗРАБОТКЕ НОВЫХ ПРАВИЛ МЕДОСМОТРА ВОДИТЕЛЕЙ**

Ведомства согласовали позицию по основным вопросам внедрения новых правил медосвидетельствования для водителей и планируют подготовить изменения к концу года. Об этом РИА Новости сообщил **замминистра** здравоохранения России Олег Салагай.

Проект нововведений подготовили в Минздраве. Согласно новому порядку, автомобилистам для получения медицинской справки нужно будет сдавать анализы на употребление алкоголя, только если нарколог выявит симптомы заболевания. При этом старые условия получения справок сохранятся до 2021 года.

«Позиции ведомств близки по ключевым вопросам. Я думаю, что в ближайшее время мы уже сможем этот вопрос обсуждать на уровне конкретного нормативного акта», – рассказал Салагай.

Собеседник агентства подчеркнул, что новые инициативы и методики должны оказаться максимально доступными для регионов. Работу над ними в ведомстве планируют завершить до конца года.

Минздрав России собирался поменять порядок обязательного медицинского освидетельствования действующих и потенциальных водителей с 2019 года. В планах ведомства увеличить объем исследований.

Намерения чиновников вызвали ажиотаж среди автомобилистов: предполагаемый рост стоимости прохождения водительской медкомиссии привел к появлению очередей в наркологических и психоневрологических диспансерах, где получают справку.

Минздрав «с учетом обеспокоенности граждан» решил отложить вступление в силу нового порядка медосмотра для водителей и провести дополнительный анализ методов тестирования.

<https://ria.ru/20200730/1575139213.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; ИВАНОВСКИЕ ВЛАСТИ РАССКАЗАЛИ О НЕУДАЧНОМ ЭКСПЕРИМЕНТЕ С АЛКОЗАМКАМИ**

Власти Ивановской области в 2010 году установили алкотестеры для водителей на школьных автобусах, но позже сочли эту инициативу нецелесообразной, сообщили в правительстве региона на запрос РИА Новости.

Так, в области в качестве эксперимента поставили алкотестеры на 47 из 149 школьных автобусов.

В дальнейшем власти приостановили этот проект, так как муниципалитеты не смогли найти финансирование: один алкозамок стоит 50 тысяч рублей, ежемесячное обслуживание – пять тысяч рублей.

«Кроме того, нецелесообразность установки алкотестеров на школьные автобусы подтверждалась тем, что каждый водитель школьного автобуса перед выходом на маршрут проходит ежедневный обязательный предрейсовый медосмотр, а также ежедневный обязательный послерейсовый медосмотр», – добавили в правительстве региона.

Газета «Коммерсант» 29 июля со ссылкой на протокол совещания в Минпромторге написала, что министерство до конца года планирует разработать концепцию массового внедрения в России приборов блокировки зажигания при выявлении алкоголя в выдохе водителя. Ведомство проработает вопрос о стимулировании автопроизводителей устанавливать приборы в машины.

Зампредседателя комитета Совфеда по экономической политике Валерий Васильев заявил РИА Новости, что, по его мнению, когда речь идет о школьных автобусах, транспорте для перевозки людей, «устанавливать алкозамки необходимо незамедлительно».

<https://ria.ru/20200730/1575170310.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; РОССИЯНАМ НАЧАЛИ ВЫДАВАТЬ ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА НОВОГО ОБРАЗЦА**

Госавтоинспекция начала выдавать водительские права нового образца, сообщает Autonews.

Главное отличие документов нового типа – трехязычная надпись на лицевой стороне удостоверения. Теперь фраза «водительское удостоверение» продублировано также на французском и английском языках.

Ранее ГИБДД обещало начать выдачу таких водительских прав с 20 августа. Об этом говорилось в специальном приказе МВД.

Изменения необходимы для того, чтобы российские документы соответствовали нормам международного права: в частности, принятой в 1968 году Конвенции о дорожном движении. Она позволяет путешествовать с национальными правами по странам, ратифицировавшим конвенцию. Всего таких государств около 80, среди них – почти все страны Европы, а также Турция, Иран, ЮАР, Филиппины, Бразилия и другие.

<https://ria.ru/20200730/1575185105.html>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.30.07; БОЛЬШЕ 70 ТЫС. КАТАФОТОВ УСТАНОВИЛИ НА ДОРОГАХ ПОДМОСКОВЬЯ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ**

В Подмосковье для повышения безопасности дорожного движения в темное время суток установили более 70 тыс. световозвращающих элементов на дорогах регионального значения. Работы проводятся в рамках достижения целей **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, согласно которому к 2024 году необходимо снизить количество мест концентрации ДТП в два раза по сравнению с 2017 годом. Об этом сообщили в **пресс-службе министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области.

«Дорожные службы завершили установку более 70 тыс. катафотов. Впервые в этом году на четырех региональных дорогах катафоты монтируют как по осевой, так и по краевой разметке. <...> Катафоты, смонтированные по осевой и краевой дорожной разметке, создадут шумовой эффект в случае наезда на сплошную линию, что снизит вероятность выезда на встречную полосу и съезда с дороги», – приводятся в сообщении слова

**министра транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области Алексея Гержика.

Уточняется, что монтаж катафотов по осевой и краевой разметке продолжается на дороге «Можайск – Клементьево – Руза», где установлено 250 объектов из 740, на дороге «Сергиев Посад – Калязин – Рыбинск – Череповец» смонтируют более 560 объектов. Общая протяженность участков, которые оборудуют катафотами по оси и краю, составит порядка 7,5 км.

В **пресс-службе** отметили, что катафоты, смонтированные в дорожное полотно, помогут сориентироваться в темное время суток или в условиях плохой видимости при обильных осадках или тумане. Световозвращающие элементы помогут избежать лобовых столкновений, являющихся одной из основных причин смертности в дорожно-транспортных происшествиях. Добавляется, что конструкция изготовлена из ударопрочного пластика, имеет выпуклую форму, выдерживает резкие перепады температур и осадков. При наезде колес автомобиля на катафот водитель почувствует характерную вибрацию и шум. Специфический звук от проезда по этой части дороги заставляет водителя уменьшить скорость движения, заключили в министерстве.

<https://www.mskagency.ru/materials/3027551>

### **КОММЕРСАНТЬ; 2020.01.07; ДОБРОСОВЕСТНЫХ НИЖЕГОРОДСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОСВОБОДИЛИ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА**

Законодательное собрание Нижегородской области приняло изменения в региональный закон «О транспортном налоге». Как сообщили в парламенте, из-за пандемии коронавируса перевозчиков освободят от уплаты налога при условии отсутствия нарушений с их стороны.

Организации, осуществляющие регулярные пассажирские перевозки, смогут рассчитывать на освобождение от уплаты налога за 2020 год, индивидуальные предприятия – за налоговый период 2019 года, срок уплаты по которому истекает 1 декабря. Для получения льготы перевозчику необходимо направить в налоговый орган подтверждение от **минтранса** или органа местного самоуправления об отсутствии нарушений. Если компания допустила нарушения, то налоги нужно будет заплатить в полном объеме.

Как ранее сообщалось, всего на поддержку перевозчиков из-за пандемии из бюджета Нижегородской области выделили 500 млн руб. Кроме освобождения от налога, власти пообещали субсидировать лизинговые платежи и затраты на зарплату сотрудникам, а также компенсировать перевозку льготников.

<https://www.kommersant.ru/doc/4435079>

### **СОЛИДАРНОСТЬ; 2020.30.07; РАЗ ПЕРВИЧКА, ДВА ПЕРВИЧКА СИТУАЦИЯ НА “ПСКОВПАССАЖИРАВТОТРАНСЕ” СТАЛА ПОВОДОМ ДЛЯ ВСТРЕЧИ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ПРОФСОЮЗА С ВИЦЕ-ГУБЕРНАТОРОМ**

Несколько лет “Солидарность” внимательно следит за развитием событий вокруг “Псковпассажиравтотранса” – крупнейшего транспортного предприятия Псковской области. Коллектив предприятия неоднократно выступал в защиту своих прав, добиваясь своевременной выплаты зарплаты, соблюдения соцгарантий, сохранения рабочих мест. Пытаясь урегулировать конфликт и наладить связи между коллективом и руководством, представители ЦК профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства встретились с вице-губернатором региона. Еще одной причиной визита профлидеров в область послужила непростая ситуация в профсоюзной среде. На предприятии уже несколько месяцев действуют две организации отраслевого профсоюза. Корреспондент издания побывала на месте событий и собрала аргументы сторон. **ПОЛОЖЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ И без того тяжелая экономическая ситуация на ГП ПО**



“Псковпассажиравтотранс” усугубилась за время пандемии. Крупнейший пассажироперевозчик области, коллектив которого во главе с профкомом несколько лет боролся за сохранение рабочих мест и против нарушения прав работников, оказался в непростом положении. Материально-техническая база – в плачевном состоянии, вновь зазвучали разговоры о возможном банкротстве. Развеять слухи было решено 21 июля, на встрече зампреда Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Евгения Калинкина и вице-губернатора региона Василия Осипова. Представитель власти рассказал о мерах по стабилизации финансово-хозяйственной деятельности транспортного предприятия. В совещании также участвовали глава Псковского облсвопрофа Игорь Иванов и председатель обкома профсоюза Василий Дворниченко. Контекст проблем, о которых шла речь на встрече, а также возможные пути выхода из сложного положения описаны словами самих работников предприятия и профлидеров. Василий Дворниченко, председатель Псковского обкома профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства: – Сейчас собираемость очень низкая. Если до марта собирали, допустим, миллион рублей в день, сейчас собирают 300 тысяч. Люди из-за пандемии ездят меньше, а транспорт ходит, расход топлива, запчастей. Но предприятие получит новые автобусы, 50 штук на газомоторном топливе, которое к тому же дешевле на 50%. Татьяна Иванова, заместитель председателя первичной профорганизации ГП ПО “Псковпассажиравтотранс”: – Машины все изношенные, сейчас, в связи с пандемией, намного меньше единиц техники выходит на маршруты. Но даже в июле при сокращенном режиме линии не все закрывались, потому что машины ломались, не хватало топлива, с одного маршрута его перекидывали на другой. Водителей также не хватает. Из-за низких зарплат очень многие водители уехали работать в Санкт-Петербург и Таллин. Причем уезжают в основном работники до 40 лет, у которых есть семьи, кредиты, ипотека. Средняя зарплата за июнь на предприятии составила 17 – 20 тысяч рублей. Водитель первого класса получает 23 – 25 тысяч рублей “чистыми” за работу по 12 часов с графиком “два через два”. Остаются работники пенсионного возраста. У нас, например, работает 72-летний кондуктор. Евгений Калинкин, заместитель председателя профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства РФ: – Я говорил вице-губернатору по поводу реформирования системы контроля – нужно переходить на безналичную форму оплаты. Осипов заявил, что “Псковпассажиравтотранс” остается как базовое предприятие, трудовой коллектив сохраняется, они на базе этого хотят получить кредит под 2% на ведение деятельности и оплату труда. Игорь Иванов, председатель Псковского облсвопрофа: – Предприятие было сильно закредитовано, стоял вопрос о его банкротстве. Только оно вышло на нормальный уровень – наступила пандемия, и выручка упала. Вице-губернатор нас заверил, что сегодня ни в коем случае не стоит вопрос о ликвидации предприятия. **Минтранс** привлекает дополнительные деньги на модернизацию автопарка. В Псковскую область поступит порядка 200 новых автобусов. Рабочие места тоже по возможности максимально будут сохраняться. По поводу индексации заработной платы мы будем говорить и настаивать. Но нужно смотреть, насколько предприятие сейчас сможет эту индексацию провести в том объеме, который бы устроил профсоюзную сторону. Самое главное – сохранить рабочие места, потому что в регионе тенденция к оттоку квалифицированных кадров существует не только на предприятиях автотранспорта. **ВНУТРЕННИЙ КОНФЛИКТ** Очередной виток конфликта между профкомом “Псковпассажиравтотранса” и руководством предприятия, о котором “Солидарность” писала в марте этого года, возник после открытого письма на имя президента **Путина**; в письме первичка рассказала о нарушениях колдоговора. В итоге произошел разлад внутри профсоюзной ячейки, и на предприятии была создана вторая первичная организация профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства. Попытки обкома и облсвопрофа как-то разрешить ситуацию пока что не увенчались успехом. Неразбериха с документами привела к тому, что председателя первички Раису

Куприненко, которой “Солидарность” в 2019 году вручила премию “Профсоюзный Авангард” за активную борьбу за трудовые права и сохранение предприятия, исключили из профсоюза за неуплату членских взносов; кабинет и имущество первой первички передали другой – под председательством Игоря Кузьмина. Василий Дворниченко, председатель обкома: – Де-юре сейчас у нас две профорганизации. Но с руководством первой первички директор предприятия работать не намерен. Мы предложили первичной профсоюзной организации сократить должность освобожденного председателя, потому что она “съедает” почти весь их бюджет. Раиса Куприненко, когда была уволена с предприятия как кондуктор и принята в профорганизацию как председатель, не написала заявления о перечислении профсоюзных взносов. Я вынес вопрос на заседание пленума, и ее исключили из профсоюза. Попытки внести взносы задним числом – не вариант. В соответствии с уставом заново вступить в профсоюз можно через год. А прежде чем писать письмо президенту от 23 декабря, надо было обратиться к руководителю предприятия, затем к председателю комитета по транспорту, потом к губернатору области, а потом уже, если вопрос не решается, писать президенту. В течение полугода, вместо того чтобы нормально работать, мы только письма друг другу пишем. По поводу лишения Куприненко кабинета. В течение полугода там не было никакой работы, все покрылось пылью. Сама она заявляет, что работает на удаленке. А второй первичке нужен кабинет, профсоюзное имущество было передано им по акту. Раиса Куприненко, председатель первичной профсоюзной организации ГП ПО “Псковпассажиравтотранс”: – Всю технику забрали, меня об этом даже не оповестили. Я прихожу на работу, на моем месте сидит Кузьмин, председатель другой профорганизации. Он сказал, что с согласия Василия Дворниченко мы составили опись. Мне даже не сообщили об этом. Компьютер и ноутбук были куплены на деньги нашей первичной профсоюзной организации, но их передали другой профорганизации. Всем подразделениям и филиалам приказано говорить, что есть только одна профорганизация под руководством Кузьмина. По поводу профсоюзных взносов. Бухгалтер с меня профсоюзные взносы не брала, расчетных листков мне не выдавали. Мое заявление на перечисление якобы потерялось, я написала повторные заявления, но профвзносы опять не удерживали. Я пыталась внести профвзносы через приходно-расходные ордера, но их у меня уже не приняли. В любом случае сразу человека не исключают из профсоюза, должны разобраться, по какой причине это произошло, чья тут ошибка. Мне рассказали, что сейчас представители второй первички поехали в филиалы. В Порхове водителей не выпускали на линию без заявления о вступлении в первичку Кузьмина. Сейчас должны прийти новые автобусы. На предприятии говорят так: кто в нашем профсоюзе – автобус не получит, кто в том профсоюзе – дадут новый автобус. Но водители пока что не ведутся на это и готовы работать даже на старых автобусах. Игорь Иванов, председатель облсовпрофа: – Не получилось у Куприненко, существует конфликт с работодателем. Если ты болеешь за профсоюзную организацию – отойди в сторону, будь в составе профкома, изберите того председателя, который сможет наладить мосты. Все равно председатель первичной профсоюзной организации, хотим мы того или не хотим, должен работать с работодателем напрямую, представлять интересы работника, находить общий язык. А говорить, что нет профсоюзной организации на предприятии, я никому не позволю, все слухи и домыслы буду рубить на корню. Обе первички – наши, но надо приходиться к общему знаменателю, к единой профорганизации. Потому что это опасный прецедент. Если на предприятии будет десять, двадцать первичек, эффективного решения поставленных задач не будет. Я хочу донести до каждой членской организации, что профсоюз – это семья. И на предприятии этом – это одна профсоюзная семья, в которой есть конфликт. Одно на другое наложилось: интересы профлидеров, попытки на непростом предприятии расшатать ситуацию, сделать из себя жертв режима. Сегодня все это купуруем, забываем, сегодня просто работаем. Надо забыть обиды для того, чтобы

семья воссоединилась. У меня была встреча и с одной первичкой, и с другой, неоднократно я встречался с руководителем предприятия. Но даже за пять, за десять встреч за один месяц это все не решить. За три-четыре месяца надо все разложить по полочкам, чтобы все немножко выдохнули, успокоились, стали друг с другом разговаривать как равные партнеры. Надо делать одно дело. Опять же – здоровая конкуренция, у кого-то это получится лучше, у кого-то хуже. Я разговариваю со всеми, у меня есть товарищи из одной и другой профорганизации. Владимир Ломакин, председатель Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства РФ:

– ЦК выступает за то, чтобы была первичка, у которой есть контакт с работодателем, потому что большинство всех конфликтов решаются на предприятии именно через этот контакт. Может быть, эта практика будет отходить с развитием малого бизнеса, когда все будет решаться только с помощью акций и требований. Хотя я не отвергаю их как инструмент. Но сейчас 90% конфликтов решаются именно путем взаимодействия. Его надо находить. Конечно, мы за то, чтобы профорганизация была сильной. Говорят, что новая первичка – “карманная”. Но даже если кажется, что председатель зависим от директора, он все равно будет выполнять волю тех людей, которые в эту первичку входят. Никуда ему не деться: люди в рабочих коллективах не стесняются говорить правду. В “Псковпассажиравтотрансе” всегда была очень активная и авторитетная первичка. Поэтому очень обидно, что именно на этом предприятии возникают такие распри внутри одной организации, между равными товарищами. Я считаю, что это неправильно.

**НЕГАТИВНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ** Ситуация противостояния между двумя первичками уже привела к негативным последствиям. Профчленство снижается. Люди, не понимая, что происходит, выходят из одной первички, но не вступают в другую. При увольнении члена одной профорганизации руководство почему-то запрашивает мотивированное мнение у председателя другой. Так, уволенная с согласия председателя второй первички член профкома первой Ольга Павлова сейчас судится за восстановление на работе. Ольга Павлова, бывшая старшая медсестра “Псковпассажиравтотранса”: – 10 июня 2020 года я официально уволена по статье 81 ТК, пункту 5, части 1, за ненадлежащее выполнение своих трудовых обязанностей. 31 января этого года я получила дисциплинарное взыскание в виде выговора, 15 мая этого же года я получила второе дисциплинарное взыскание, и потом идет уже сам факт увольнения. Меня уволили одним днем, до сих пор я не могу войти в кабинет, чтобы забрать личные вещи, и не подписан обходной лист. Суд по отмене первого взыскания призвал сторону работодателя к мировому соглашению, но они принципиально отказались. В августе должен начаться суд по поводу моего восстановления на работе. Сейчас я не работаю, потому что с увольнением по такой статье я вряд ли куда-то устроюсь, а у меня двое несовершеннолетних детей. Но самое главное, что профсоюзная сторона в лице председателя второй первички Кузьмина дала согласие на мое увольнение буквально за час. Однако я состояла и была членом профкома другой первички, у председателя которой Куприненко мотивированного мнения не запросили. Раиса Куприненко, председатель первички: – В марте у нас было 30 заявлений на вступление в профсоюз. Сейчас много сотрудников уволилось, идут сокращения, и из-за этого падает численность членов профсоюза. На сегодня в нашей первичке – 467 человек, в профорганизации Кузьмина – 100. Люди пока что ждут, что будет дальше, и готовы подавать заявления на выход из профсоюза, так как их активно призывают вступать в новую первичку. Но они из нашей могут выйти, а туда не войти. В итоге можно вообще потерять профорганизацию. Василий Дворниченко, председатель обкома: – Нужно все делать по уставу, а не шашку наголо, потому что нам ни к чему связываться с судами. Ну а численность не растет, а падает... Татьяна Иванова, зампред первички: – На встрече у председателя облсовпрофа, куда он пригласил нас и другую первичку, мы говорили, что готовы работать на благо предприятия и работников, пусть даже будет две

профсоюзные организации. Но представители другой первички сказали: вместе работать не будем, наша задача – как можно больше людей привлечь к себе. В ПОИСКАХ ВЫХОДА Все понимают, что наличие на одном предприятии двух первичек одного профсоюза, да еще в состоянии конфликта, – явление ненормальное. Руководители обкома, облсовпрофа и ЦК Роспрофтрандора ищут выход, который устроит все заинтересованные стороны и не навредит профсоюзному движению. Василий Дворниченко, председатель обкома: – В перспективе нужно, чтобы была одна профорганизация, потому что так работать невозможно. Мы соберем общую конференцию рабочего коллектива: как люди скажут – так и будет. Игорь Иванов, председатель облсовпрофа: – Через три-четыре месяца можно прийти к созданию единой профорганизации. Но для этого должны созреть и одни, и другие и понять, что вместе мы сильнее. Я вижу этот процесс так: профсоюзные комитеты обеих организаций принимают решение об объединении, и мы проводим общую конференцию. Но прежде юристы посмотрят, как это правильнее сделать. Я думаю, что все это реально, потому что профсоюз сохранять надо. Очень нестандартная ситуация, и до конца непонятно, к чему в итоге это может привести. Я даже думал прибегнуть к помощи медиаторов для разрешения этого конфликта. Владимир Ломакин, председатель профсоюза: – Будем стараться выходить из этого положения, находить общий язык, чтобы было уважение руководителя предприятия ко всем профорганизациям, которые сегодня действуют. Совершенно справедливо, что ни одна первичка не должна быть обделенной. Постепенно мы найдем выход. Две первички должны объединиться. Но так как они – юрлица, то, чтобы не проходить через Минюст и не плодить бумажную волокиту, хорошо было бы договориться и оставить одну первичку, а весь состав другой организованно перевести в нее. Однако минус этого пути в том, что возникает вопрос, какую первичку ликвидировать. Каждая будет считать себя обиженной. Здесь необходимо взять на себя политическую смелость, чтобы принять решение.

<https://www.solidarnost.org/articles/raz-pervichka-dva-pervichka.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; РЖД ОТМЕНИЛИ МАССОВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ НА ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА**

РЖД отменили запланированные массовые мероприятия на День железнодорожника на фоне COVID-19 и проведут онлайн-забег, сообщили журналистам в компании.

Железнодорожники России традиционно отмечают профессиональный праздник в первое воскресенье августа. С 2016 года РЖД отмечают День железнодорожника в формате благотворительного забега, средства от которого передаются тяжело больным пациентам – подопечным благотворительных фондов. Мероприятие проходило по всей стране. Ранее на сайте мероприятия ко Дню железнодорожника говорилось, что 2 августа состоится традиционный забег. В **пресс-службе РЖД РИА Новости** сообщали, что мероприятие пройдет с соблюдением всех необходимых мер безопасности из-за ситуации с коронавирусом.

«В связи с сохраняющимися ограничениями на проведение массовых мероприятий в ряде регионов, а также руководствуясь заботой о здоровье сотрудников компании, принято решение об отмене в этом году массовых мероприятий, приуроченных ко Дню железнодорожника, в том числе благотворительного забега «Достигая цели», – сообщили в РЖД в четверг.

Там отметили, что все собранные к настоящему моменту средства будут переданы благотворительному фонду «Линия жизни» и другим благотворительным организациям – партнерам мероприятий в разных городах.

«Забег пройдет в формате онлайн: участники смогут пробежать индивидуально, скачав соответствующее приложение на мобильный телефон. Сделать это можно будет не только 2 августа, а в течение всего месяца», – добавили в компании.

<https://ria.ru/20200730/1575147039.html>

### **ПОРТНЬЮС; 2020.30.07; МИНТРАНС РОССИИ НАМЕРЕН ДОБИВАТЬСЯ РАТИФИКАЦИИ РОССИЕЙ НАЙРОБИЙСКОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИИ ОБ УДАЛЕНИИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ; ВОПРОС О ПОДЪЕМЕ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ БЫЛ ПОДНЯТ В ХОДЕ СОВЕЩАНИЯ У ЮРИЯ ТРУТНЕВА**

Министерство транспорта Российской Федерации считает целесообразным вернуться к вопросу о ратификации Россией Международной конвенции об удалении затонувших судов (The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, текст конвенции на русском языке), которая была принята в 2007 году в Найроби и вступила в силу 14 апреля 2015 года. Как сообщил ИАА «ПортНьюс» источник в Минтрансе, такое предложение планируется направить в правительство РФ во исполнение поручения заместителя **председателя правительства РФ** Юрия Трутнева.

Согласно протоколу совещания, проведенного Юрием Трутневым (копия имеется в распоряжении ИАА «ПортНьюс»), **Минтрансу** в срок до 30 июля 2020 года поручено представить предложения по проблеме подъема затонувших судов.

Так, в частности, протоколом предлагается по истечению трехмесячного срока, если собственник судна не выполняет его подъем за счет собственных средств, признавать затонувшие суда «бесхозными». Подъем таких судов осуществлять силами уполномоченных органов с последующим возмещением расходов за счет собственника такого имущества. Собственнику судна установить финансовую ответственности за нарушение сроков подъема затонувших судов. Механизм подъема и утилизации затонувших судов уполномоченными органами проработать за счет субсидий, предоставляемых на конкурсной основе.

В **Минтрансе России** считают, что большинство вопросов, касающихся подъема затонувших судов могут быть решены посредством присоединения России к соответствующей международной конвенции. В настоящее время она не ратифицирована РФ.

Подъем и утилизация затонувших судов – дорогостоящая операция. Конвенция предусматривает дополнительные обязательные страховые выплаты судовладельцев, за счет которых в случае затопления судна оно будет поднято. Конвенция действует в морских акваториях. Особенностью РФ является распространение режима морской акватории на ряд устьевых портов, таких как Ростов-на Дону, Астрахань. В случае ратификации данной конвенции владельцы речных судов получают дополнительную финансовую нагрузку, так как будут вынуждены оплачивать дополнительную обязательную страховку.

Комментарий, предоставленный ИАА «ПортНьюс» заместителем генерального директора ЦНИИМФ по научной работе, по безопасности мореплавания и морскому праву, к.т.н. Владимира Васильева:

– Правила, применяемые к подъему, удалению и уничтожению имущества, затонувшего в пределах внутренних морских вод или территориального моря Российской Федерации, а также к подъему, удалению и уничтожению имущества, затонувшего в акватории Северного морского пути определяются главой VII – «Затонувшее имущество» Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации.

Глава раскрывает обязанности собственника поднять затонувшее имущество, его права на затонувшее имущество.

Также глава раскрывает обязанности подъем, удаления или уничтожение затонувшего имущества администрациями морских портов и на полное возмещение понесенных ею расходов, правила истребования поднятого затонувшего имущества его собственником и разъясняет ряд других вопросов.

Вопросы затонувшего имущества – одни из самых старых вопросов морского права, разъясненные на уровне римских законов и являющимися классическими вопросами естественного права.

Возможно, принятие ряда подзаконных актов могло бы способствовать усилению ответственности собственника и возможному сокращению сроков, которые в настоящее время даются на принятие собственником решения. Если затонувшее имущество представляет угрозу безопасности судоходства, находится вблизи морских путей, в акватории морского порта, или же представляет угрозу окружающей среде, все необходимое в настоящее время в законодательстве имеется. Тем не менее, аварийные происшествия с судами случаются, например, известный случай столкновения «СКФ Енисеей» с затонувшей баржей, перевозивший металлолом.

Что же касается Международной конвенции об удалении затонувших судов (The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks), которая вступила в силу 14 апреля 2015 года, то это один из тех инструментов ИМО, к которым Российская Федерация не присоединилась. Для формирования позиции по присоединению требуются серьезные исследования, в основном – с целью выяснения экономической целесообразности вступления, так как конвенция предусматривает ряд взаимных обязательств со странами-участниками.

Кроме изложенного, хотелось бы обратить внимание на то, что имеются затонувшие суда и корабли, также другие предметы, собственника которых установить невозможно, в том числе и по давности затопления.

В Российской Федерации установленные пути движения судов очищены от таких объектов, более полное удаление требует значительных затрат и может быть решено в рамках ФЦП, возможность проведения которой неоднократно рассматривалась, но решения принято не было.

<https://portnews.ru/news/299528/>

### **ЯКУТИЯ 24; 2020.30.07; АЙСЕН НИКОЛАЕВ: СОЗДАНИЕ АЛЬЯНСА СОКРАТИТ РАСХОДЫ И СДЕЛАЕТ УДОБНЫМИ ПЕРЕЛЕТЫ**

Вопрос о создании единого альянса авиакомпаний Дальнего Востока был поднят во время подведения итогов месяца с главой Якутии. Айсен Николаев поделился, что идея создания альянса авиакомпаний с единой сеткой продажи билетов обсуждается в **министерстве транспорта России**, передает телеканал «Якутия 24». «Мы за то, чтобы мы оставались отдельными юридическими лицами, но при этом образовали определенный альянс с единой сеткой продажи билетов. Это сократит расходы компаний, сделает удобным перелеты пассажиров. Вместе с тем юридически эти компании не будут зависеть друг от друга. Идея очень серьезно обсуждается в **Минтрансе**. Так что сейчас решение о создании компании будет приниматься после решения всех вопросов», – сказал глава. Глава рассказал, что от лица Якутии **помощнику президента Игорю Левитину**, полномочному представителю президента Юрию Трутневу были выдвинуты несколько предложений, касательно альянса. «Мы выступили с предложением обнулить сборы в аэропортах севера и заменить их субсидиями из федерального бюджета, увеличить субсидирование на отечественную авиатехнику, обозначить единую цену на всех аэропортах Дальнего Востока. Я считаю, что при финансировании из федерального и республиканского бюджета цену на перелеты из Арктических районов возможно сделать в два раза дешевле», – поделился Николаев.

<https://yk24.ru/index/obshhestvo/ajsen-nikolaev-sozdanie-alyansa-sokratit-rasxodyi-i-sdelait-udobnyimi-pereletyi>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; БРАЗИЛИЯ ОТКРЫВАЕТ ВОЗДУШНЫЕ ГРАНИЦЫ ДЛЯ ИНОСТРАНЦЕВ**

Власти Бразилии приняли решение открыть въезд через воздушные границы для иностранных граждан, следует из документа, опубликованного в официальной газете правительства.

Воздушные границы оставались закрытыми для всех иностранцев с конца марта из-за ситуации с коронавирусом.

«Иностранные пассажиры, прибывающие в страну на непродолжительный срок до 90 дней, должны до посадки представить транспортной компании подтверждение наличия медицинской страховки, действующей в Бразилии и покрывающей весь период поездки», – говорится в документе.

Отмечается, что запрет на въезд через сухопутные и водные границы остается в силе еще в течение 30 дней. Кроме того, закрытыми для международных полетов до дальнейшего уведомления останутся аэропорты пяти штатов: Мату-Гросу-ду-Сул, Параиба, Рондония, Риу-Гранди-ду-Сул и Токантинс.

<https://ria.ru/20200730/1575151054.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.07; СВЫШЕ 41 ТЫСЯЧИ РОССИЯН ПРИБЫЛИ В АЭРОПОРТЫ ПОДМОСКОВЬЯ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ**

Правительство Московской области в июле встретило более 41 тысячи граждан, прибывших вывозными рейсами из зарубежных стран в аэропорты Шереметьево, Домодедово и Жуковский, говорится в сообщении **пресс-службы министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры региона.

Ежедневно в аэропорты региона прибывает до четырех вывозных рейсов, на каждом находятся от 80 до 360 пассажиров.

«Всего с начала апреля областной **Минтранс** встретил из аэропортов более 41,3 тысяч пассажиров, которые прилетели из 69 стран. В июле в аэропорты Подмосковья прибыло 12,8 тысяч граждан, из них 6,4 тысяч жителей Москвы и области доставили из аэропортов до дома, а 3,7 тысяч человек размещены в областных обсерваторах для соблюдения двухнедельного карантина», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20200730/1575163840.html>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/3027661>

### **ТАСС; 2020.30.07; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ 200 РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ SSJ 100 И MC-21 К 2026 ГОДУ**

Группа «Аэрофлот» планирует к 2026 году использовать 200 российских самолетов SSJ 100 и MC-21, говорится в годовом отчете компании. Всего же планируется расширить флот с почти 360 воздушных судов (по данным на конец 2019 года) до примерно 520. Сейчас в парке группы 54 самолета SSJ 100, поставки MC-21 ожидаются в конце 2021 года.

«200 самолетов отечественного производства SSJ 100 и MC-21 «поставить на крыло» до 2026 года, – отмечается в отчете. – Для достижения целевого пассажиропотока численность парка должна составить примерно 520 воздушных судов».

Как сообщалось в июле, «Аэрофлот» планирует получить восемь самолетов Sukhoi Superjet в этом году и еще 14 в следующем в рамках контракта на поставку 100 самолетов этой модели, они должны быть поставлены до 2026 года.

Также у компании есть твердый контракт на 50 создаваемых самолетов MC-21 и опцион еще на 35 самолетов.

Также компания использует самолеты Boeing 777, 737 и Airbus A350, A330, A321 и A320.

<https://tass.ru/ekonomika/9083335>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.30.07; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ РАЗМЕЩЕНИЯ ГОСТИНИЦЫ В НОВОМ ТЕРМИНАЛЕ «АЭРОЭКСПРЕССА» В ДОМОДЕДОВО**

В новом терминале «Аэроэкспресса» в Домодедово разместят гостиницу на 84 номера, сообщили в **пресс-службе** ФАУ «Главное управление государственной экспертизы» (Главгосэкспертиза России).

«Главгосэкспертиза России рассмотрела представленные после корректировки проектную документацию и результаты инженерных изысканий на строительство железнодорожного терминала станции «Аэропорт». По итогам проведения государственной экспертизы выдано положительное заключение», – говорится в сообщении.

Как уточняется, предыдущее положительное заключение по итогам рассмотрения проектной документации и результатов инженерных изысканий Главгосэкспертиза выдала в июле 2018 года также после корректировки. Изменения касались увязки проектных решений со строительством объектов других застройщиков на территории аэропорта Домодедово.

В **пресс-службе** пояснили, что в настоящий момент строят новые железнодорожные платформы станции «Аэропорт» с навесом и четырьмя железнодорожными путями, проводят благоустройство прилегающей территории. С южной стороны от проектируемого терминала строится участок эстакады транспортной развязки и надземный пешеходный переход, связывающий терминал с аэровокзалом. Также продолжается строительство здания терминала «Аэроэкспресса» площадью 8 тыс. 913,40 кв. м, мобильного блока дизель-генераторной установки и подземного пожарного резервуара, прокладка сетей инженерного обеспечения, устройство подъездов к терминалу и другие работы.

«Рассмотренная корректировка проектной документации, получившей положительное заключение Главгосэкспертизы России, потребовалась в связи с устройством гостиницы на 84 номера (136 мест) в здании железнодорожного терминала для транзитных пассажиров или пассажиров задержанных рейсов аэропорта Домодедово. Проектную документацию переработали с учетом потребностей в дополнительном перекрытии и мансардном этаже, перепланировки помещений, а также необходимости в усилении колонн и устройстве дополнительного лифта. Также были дополнены технические отчеты и результаты инженерных изысканий в связи с актуализацией трассы прокладки инженерных сетей», – пояснили в ведомстве.

<https://www.mskagency.ru/materials/3027581>

**[Вернуться в оглавление](#)**