



Ежедневный мониторинг СМИ

5 ИЮНЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| ТАСС; 2020.04.06; НОВЫЙ МОСТ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ НА САМОЙ ЗАГРУЖЕННОЙ ТРАССЕ А-114 ЗАПУСТЯТ В КОНЦЕ ИЮНЯ..... | 6 |
| ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.05.06; ПРОКАТЯТ НА «ТРОЙКЕ»: В РФ УСТАНОВЯТ ЕДИНЫЕ СТАНДАРТЫ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА; МИНТРАНС АНОНСИРОВАЛ ПОЯВЛЕНИЕ УНИВЕРСАЛЬНОГО БИЛЕТА К КОНЦУ 2021 ГОДА | 6 |
| RNS; 2020.04.06; МИНТРАНС РАСКРЫЛ ДЕТАЛИ СОЗДАНИЯ ЕДИНОГО БИЛЕТА ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА | 9 |
| КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ИВАН БУРАНОВ, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.05.06; ШТРАФЫ ИДУТ ПО ПРИБОРАМ; В РОССИИ МОГУТ ВВЕСТИ ОНЛАЙН-ТАХОГРАФЫ..... | 9 |
| КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.05.06; ЗНАКИ НЕ ВПИСЫВАЮТСЯ В СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ; МВД ОТВЕРГЛО ПРЕДЛОЖЕНИЯ О НОВЫХ УКАЗАТЕЛЯХ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ КАМЕР | 11 |
| КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.04.06; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПОТЕРЯЛИ 57 МЛРД РУБЛЕЙ; В КОРОНАВИРУСНЫЕ МЕСЯЦЫ СНИЗИЛСЯ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ | 12 |
| КОММЕРСАНТЪ FM; ЯНА ПАШАЕВА; 2020.04.06; «КОГДА ТЫ ИДЕШЬ В БИЗНЕС, ТЫ БЕРЕШЬ НА СЕБЯ КАКИЕ-ТО РИСКИ»; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ S7 ТАТЬЯНА ФИЛЕВА – В ИНТЕРВЬЮ “Ъ FM” | 13 |
| РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.04.06; ПОСЛЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ «ПОБЕДА» ДОСТИГЛА ЗАГРУЗКИ САМОЛЕТОВ 90% | 15 |
| ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТРЕТЬЯКОВА МАРИНА; 2020.05.06; В РОСАВИАЦИИ ОБЪЯСНИЛИ, КУДА РАЗРЕШЕНО УЛЕТАТЬ ИЗ СТРАНЫ..... | 16 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.04.06; ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ; АЭРОПОРТЫ ПОЛУЧАТ СУБСИДИИ ДЛЯ ПОДДЕРЖАНИЯ СТАБИЛЬНОЙ РАБОТЫ | 17 |
| ТАСС; 2020.04.06; ГЛАВА МИНТРАНСА СЧИТАЕТ, ЧТО КРУИЗНЫЙ ТУРИЗМ МОЖЕТ СТАТЬ МОЩНЫМ ДРАЙВЕРОМ РАЗВИТИЯ КАРЕЛИИ | 18 |
| РЕГNUM; ГАЛИНА СМИРНОВА; 2020.04.06; АЭРОФЛОТ: УБЫТОК ГЛАВНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА СОРАЗМЕРЕН ОБЪЕМУ ГОСПОМОЩИ ОТРАСЛИ..... | 18 |
| КОММЕРСАНТЪ; КОНСТАНТИН ВОРОНОВ, ЮЛИЯ САСЕВИЧ; 2020.04.06; НА СОЛЯРКУ БРОСИЛИ АВИАЦИЮ; УСТРАНЕНИЕМ ПОСЛЕДСТВИЙ ЧС В НОРИЛЬСКЕ ЗАЙМУТСЯ СПАСАТЕЛИ РАЗНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ | 22 |
| ГУДОК; СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ; 2020.04.06; МОСТ ЗАМЕНЯТ ОБХОДОМ; ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ С МУРМАНСКОМ ДОСТРОЯТ НОВУЮ ДОРОГУ | 24 |
| ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.04.06; «ПОБЕДА» С ПЕРВЫХ ЖЕ РЕЙСОВ ДОБИЛАСЬ ДОКРИЗИСНОЙ ЗАГРУЗКИ КРЕСЕЛ; ЕЕ САМОЛЕТЫ ЗАПОЛНЕНЫ НА 90%, А У ДРУГИХ АВИАКОМПАНИЙ ПРИМЕРНО НАПОЛОВИНУ | 25 |
| ВЕДОМОСТИ; ДЕНИС СЧЕТКОВ; 2020.04.06; ЧЕМ ПЛОХА АУКЦИОННАЯ СИСТЕМА ЗАКУПОК..... | 26 |

| | |
|--|----|
| КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.04.06; ТЕХОСМОТР ДОЖДАЛСЯ КАДРОВЫХ РЕШЕНИЙ; МИНТРАНС УТВЕРДИЛ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОЦЕДУРЕ ТО | 27 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.04.06; ЧАСТНЫЕ ЛОЦМАНЫ ДРЕЙФУЮТ К БЕРЕГУ; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ ПЕРЕДАЧУ КОНТРОЛЯ НАД ПРОВОДКОЙ СУДОВ ГОСУДАРСТВУ | 29 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.04.06; ЭКСПЕРТ: РОССИЯ ВОЗОБНОВИТ ОДНИМ ИЗ ПЕРВЫХ АВИАСООБЩЕНИЕ С КИТАЕМ..... | 30 |
| ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.04.06; СЕНАТОРЫ ПРЕДЛОЖИЛИ УПРОСТИТЬ ВЫРУБКУ ЛЕСОВ НА ТЕРРИТОРИИ АЭРОПОРТОВ | 31 |
| РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА; 2020.04.06; МИНЭНЕРГО ПОРУЧИЛО НЕФТЯНИКАМ ПЕРЕНАПРАВИТЬ ТОПЛИВО НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК..... | 31 |
| ТАСС; 2020.04.06; МИШУСТИН УТВЕРДИЛ ПРАВИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СУБСИДИЙ АЭРОПОРТАМ..... | 33 |
| ТАСС; 2020.04.06; КАБМИН ВЫДЕЛИТ ПОРЯДКА 1,7 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОРОГИ РЯДА РЕГИОНОВ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА..... | 33 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; ОНФ НАПРАВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ДОРАБОТКЕ ПЛАНА ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ..... | 33 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; МИШУСТИН: ПРАКТИКУ ПРЕДПОЧТЕНИЯ ИНОСТРАННЫМ ПОСТАВЩИКАМ В ГОСЗАКУПКАХ И ЗАКУПКАХ ГОСКОМПАНИЙ НУЖНО МЕНЯТЬ | 34 |
| ТАСС; 2020.04.06; РОСАВИАЦИЯ ГОТОВА ПРИСТУПИТЬ К РАССМОТРЕНИЮ ЗАЯВОК АЭРОПОРТОВ НА ПОЛУЧЕНИЕ СУБСИДИЙ | 35 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАССКАЗАЛ О РАБОТАХ НА МЕСТЕ РАЗЛИВА ТОПЛИВА В НОРИЛЬСКЕ..... | 36 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; РОСТРАНСНАДЗОР СООБЩИЛ НССО О ПЛАНАХ КОНТРОЛЯ ЗА АВТОБУСНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ЧЕРЕЗ КАМЕРЫ СЛЕЖЕНИЯ - ЮРГЕНС | 36 |
| ТАСС; 2020.04.06; МИНКОМСВЯЗЬ ОБНОВИЛА ГРАФИК ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ ДО 11 ИЮНЯ..... | 37 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; В МИД ОЦЕНИЛИ СИТУАЦИЮ С ВЫВОЗОМ РОССИЯН ИЗ-ЗА РУБЕЖА | 37 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; РАСШИРЕНИЕ МТУ ДАСТ 3,5 МЛРД РУБЛЕЙ НАЛОГОВ ЕЖЕГОДНО, ЗАЯВИЛ ЧИБИС..... | 37 |
| ТАСС; 2020.04.06; ЧИБИС: РАСШИРЕНИЕ МУРМАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА ПОТРЕБУЕТ ЕЩЕ 220 МЛРД РУБЛЕЙ ИНВЕСТИЦИЙ..... | 38 |
| ЛОГИРУС; 2020.04.06; НОВЫЙ ЗАКОН О СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ЗАСТАВИТ ТРАНСПОРТНИКОВ «РАБОТАТЬ НА ДВЕ СТАВКИ» | 39 |
| ФОНТАНКА.РУ; НИКОЛАЙ КУДИН; 2020.04.06; КОМТРАНС НАБИРАЕТ ВЕС. «ПОДВЕДЫ» КРТИ ХОТЯТ ПЕРЕДАТЬ В ВЕДЕНИЕ КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ – «КАК В МОСКВЕ»..... | 40 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.04.06; ОСОБЫЙ РЕЖИМ НЕ ПОМЕШАЛ..... | 42 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2020.04.06; В СООТВЕТСТВИИ С ГРАФИКОМ..... | 47 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.04.06; ГРУЗОВОЙ ВАГОН ТЕРЯЕТ РАВНОВЕСИЕ | 48 |

| | |
|---|----|
| RNS; 2020.04.06; В МУРМАНСК НАПРАВИЛИ СПЕЦТЕХНИКУ МИНОБОРОНЫ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ | 51 |
| ТАСС; 2020.04.06; «АЭРОЭКСПРЕСС» В ИЮНЕ ВОССТАНОВИТ ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ВСЕХ НАПРАВЛЕНИЯХ..... | 52 |
| ТАСС; 2020.04.06; «РОЗА ХУТОР» РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ РАСШИРИТЬ ПРИСУТСТВИЕ В АРКТИКЕ..... | 52 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; 150 ТЫС. МОРЯКОВ ПО ВСЕМУ МИРУ ОКАЗАЛИСЬ ЗАБЛОКИРОВАННЫМИ НА СУДАХ ИЗ-ЗА КАРАНТИННЫХ МЕР..... | 53 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; КЛЕПАЧ: ЕВРОПЕЙСКИЙ БИЗНЕС МОГ БЫ ИНВЕСТИРОВАТЬ В ВСМ МОСКВА-ВАРШАВА | 53 |
| ТАСС; 2020.04.06; ЕВРОПЕЙСКИЕ БАНКИ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ ПРОЕКТОМ ВСМ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МИНСК - РАПОТА | 54 |
| ТАСС; 2020.04.06; ОБЩЕСТВЕННЫЕ НАБЛЮДАТЕЛИ НАЧАЛИ КОНТРОЛИРОВАТЬ ИСПОЛНЕНИЕ НАЦПРОЕКТОВ В ПРИМОРЬЕ..... | 54 |
| ТАСС; 2020.04.06; В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ САМЫЙ ПЕРВЫЙ ПРОСПЕКТ ГОРОДА..... | 55 |
| ТАСС; 2020.04.06; В НОВОРОССИЙСКЕ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 39 УЛИЦ..... | 55 |
| EASTRUSSIA; ИРИНА ДРОБЫШЕВА; 2020.04.06; МОРСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДОЛЖНО ОПЕРЕЖАТЬ В ОБУЧЕНИИ | 56 |
| ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.04.06; «МОРЕ – ДЕТЯМ!» РАСТИМ ПАТРИОТОВ ... | 59 |
| ПРАЙМ; 2020.04.06; ОКОЛО 120 ПАССАЖИРОВ ВЫЛЕТЕЛИ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ ВОРОНЕЖА В ЕРЕВАН | 61 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; В ПОСОЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ С КИПРА В РОССИЮ | 62 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; ЗАСТРЯВШИЕ В ПАРАГВАЕ РОССИЯНЕ ВЫЛЕТЯТ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ БУЭНОС-АЙРЕСА | 62 |
| ТАСС; 2020.04.06; В НОЧЬ НА 12 ИЮНЯ ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ПО МАРШРУТУ КАСАБЛАНКА-МОСКВА - ПОСОЛЬСТВО РФ | 62 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; МИД РФ: ОКОЛО 650 ГРАЖДАН БЕЛОРУССИИ ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ЧЕРЕЗ МОСКВУ | 63 |
| ИЗВЕСТИЯ; 2020.04.06; МИНСК ПОБЛАГОДАРИЛ МОСКВУ ЗА ПОМОЩЬ В ВЫВОЗЕ БЕЛОРУСОВ ИЗ ТРЕТЬИХ СТРАН..... | 63 |
| ТАСС; 2020.04.06; ПОСОЛЬСТВО РФ В ТАДЖИКИСТАНЕ ПРОСИТ ГРАЖДАН РЕГИСТРИРОВАТЬСЯ НА ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ В РОССИЮ | 64 |
| AUTONEWS; 2020.04.06; ШТРАФЫ ЗА СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ: ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ ГОТОВЯТ ИЗМЕНЕНИЯ | 64 |
| РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.04.06; ХУСНУЛЛИН: УЧАСТОК ЦКАД ОТ МОЖАЙКИ ДО НОВОЙ РИГИ ОТКРОЮТ В ИЮНЕ..... | 67 |
| Ъ ПРИВОЛЖЬЕ; АНДРЕЙ РЕПИН; 2020.04.06; НИЖЕГОРОДСКАЯ МЭРИЯ ЖДЕТ ОТ ОБЛБЮДЖЕТА 188 МЛН РУБЛЕЙ НА ПОДДЕРЖКУ ПЕРЕВОЗЧИКОВ..... | 67 |
| ПРАЙМ; 2020.04.06; ХОЛДИНГ РЖД С ПАРТНЕРАМИ ЗАПУСТИЛ НОВЫЙ ГРУЗОВОЙ ПОЕЗД ИЗ ВОСТОЧНОГО КИТАЯ В ПАРИЖ..... | 68 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; В ПОДМОСКОВЬЕ ПРОВЕРИЛИ СОСТОЯНИЕ СТАНЦИЙ ГОРЬКОВСКОЙ Ж/Д..... | 68 |
| АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.05.06; КОЛИЧЕСТВО НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ С НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМИ НА МЖД СНИЗИЛОСЬ НА 23% С НАЧАЛА ГОДА | 69 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТОЧНИЛО ПОРЯДОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ ПРИ КАБОТАЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ | 69 |

| | |
|---|----|
| ТАСС; 2020.04.06; БИЗНЕС-ОМБУДСМЕН МОСКВЫ ПРЕДЛАГАЕТ РАЗРЕШИТЬ РАБОТУ ЧАСТИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА | 70 |
| ТАСС; 2020.04.06; РЕКУ АМУР ОЧИСТИЛИ ОТ ШЕСТИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ ПОСЛЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВА ПРОКУРАТУРЫ..... | 70 |
| ВЕСТИ; 2020.04.06; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ВВОДИТ НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ | 71 |
| ТАСС; 2020.04.06; UTAIR НАЧАЛА ВЫДАВАТЬ ПАССАЖИРАМ ВАУЧЕРЫ ПРИ ОТМЕНЕ РЕЙСОВ..... | 71 |
| ТАСС; 2020.04.06; ТУРОПЕРАТОРЫ ОТКЛАДЫВАЮТ ПРОГРАММЫ В СОЧИ С ПЕРЕЛЕТОМ AZUR AIR НА 1 ИЮЛЯ | 72 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» С 2021Г ХОЧЕТ НАЧАТЬ VIP-ПЕРЕВОЗКИ НА SSJ-100 - ВАНЦЕВ | 73 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; СОВЛАДЕЛЕЦ ВНУКОВО ВАНЦЕВ ЧЕРЕЗ 2-3 ГОДА ХОЧЕТ СОЗДАТЬ ПРЕДПРИЯТИЕ ПО РЕМОНТУ АВИААГРЕГАТОВ..... | 73 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; ПРОДАЖА 25% «ВНУКОВО» КОМПАНИИ QATAR AIRWAYS ОЖИДАЕТСЯ В ТЕЧЕНИЕ 2 ЛЕТ - ВАНЦЕВ | 74 |
| RNS; 2020.04.06; ВО ВНУКОВО ДАЛИ ПРОГНОЗ ПО ВОЗВРАЩЕНИЮ К ДОКРИЗИСНОМУ ПАССАЖИРОПОТОКУ | 74 |
| RNS; 2020.04.06; ВНУКОВО ПЛАНИРУЕТ ВНЕДРИТЬ СИСТЕМУ БЕСКОНТАКТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ..... | 74 |
| RNS; 2020.04.06; СОВЛАДЕЛЕЦ ВНУКОВО НАДЕЕТСЯ НА СКОРОЕ ОТКРЫТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ | 74 |
| ТАСС; 2020.04.06; В АЭРОПОРТУ ИЖЕВСКА ОБНОВЯТ РАДИОМАЯЧНУЮ СИСТЕМУ ПОСАДКИ | 75 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; АЭРОПОРТ «КАЗАНЬ» НАЧАЛ ЕЖЕДНЕВНО ПРИНИМАТЬ ГРУЗОВЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ РЕЙСЫ | 75 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; ВС РФ ОТКАЗАЛ АЭРОПОРТУ «СИМФЕРОПОЛЬ» В ПЕРЕСМОТРЕ ДЕЛА О ВЗЫСКАНИИ 3 МЛН РУБ. В ПОЛЬЗУ АВИАКОМПАНИИ | 76 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; АЭРОПОРТ СОЧИ ПРИЗНАЛИ ЛУЧШИМ В ЕВРОПЕ ПО КАЧЕСТВУ ОБСЛУЖИВАНИЯ | 78 |
| ПРАЙМ; 2020.04.06; АЭРОПОРТ В ЧЕЛЯБИНСКЕ НАЧАЛ ПОЭТАПНЫЙ ВЫХОД ИЗ РЕЖИМА ОГРАНИЧЕНИЙ ПО COVID-19 | 78 |
| ПЕРВЫЙ КАНАЛ; ДМИТРИЙ КУЛЬКО; 2020.04.06; ПОД НОРИЛЬСКОМ ЛИКВИДИРУЮТ ПОСЛЕДСТВИЯ РАЗЛИВА НЕФТЕПРОДУКТОВ..... | 79 |
| РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ИГОРЬ АГЕЕНКО; 2020.04.06; ВОССТАНОВИТЬ ДВИЖЕНИЕ ПО ОБРУШИВШЕМОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ КОЛУ ОБЕЩАЮТ К 23 ИЮНЯ..... | 80 |
| РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.04.06; ДАЙДЖЕСТ НОВОСТЕЙ. АЭРОПОРТЫ ПОД КРЫЛОМ ГОСУДАРСТВА, ПРИЗРАК ДЕФИЦИТА НА РЫНКЕ НЕФТИ И ВРЕМЯ НА РАСКАЧКУ ДЛЯ БИЗНЕСА..... | 80 |
| РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.04.06; МИШУСТИН: ПЯТЬ РЕГИОНОВ ПОЛУЧАТ 1,7 МЛРД РУБЛЕЙ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДОРОГ ПОСЛЕ ПАВОДКОВ..... | 80 |
| РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.04.06; НАРЬЯН-МАР ОТКРЫЛ ЛЕТНЮЮ НАВИГАЦИЮ: КАКИЕ ПРАВИЛА РАЗРАБОТАНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ..... | 81 |
| ТАСС; 2020.04.06; AUSTRIAN AIRLINES ПЛАНИРУЕТ С ИЮЛЯ НАЧАТЬ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ | 81 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; В АЗЕРБАЙДЖАНЕ ПРОДЛИЛИ ЗАКРЫТИЕ АЭРОПОРТОВ ДО 1 ИЮЛЯ..... | 81 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; КИРГИЗИЯ ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С 15 ИЮНЯ | 81 |

Министерство транспорта РФ

| | |
|--|----|
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; ОАЭ ВОЗОБНОВЯТ ТРАНЗИТНЫЕ РЕЙСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ АВИАКОМПАНИЙ..... | 82 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; ТУРЦИЯ НЕ НАМЕРЕНА ВОССТАНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ В ИЮНЕ | 82 |
| ПРАЙМ; 2020.04.06; СПЕЦСЛУЖБА УЗБЕКИСТАНА С 1 ИЮЛЯ БУДЕТ ПОЛУЧАТЬ ДАННЫЕ О ПАССАЖИРАХ ЗАРУБЕЖНЫХ АВИАКОМПАНИЙ | 82 |

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.04.06; НОВЫЙ МОСТ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ НА САМОЙ ЗАГРУЖЕННОЙ ТРАССЕ А-114 ЗАПУСТЯТ В КОНЦЕ ИЮНЯ

Новый мост через реку Шексну в Шекснинском районе Вологодской области запустят в конце июня. Объект ценой в 2 млрд рублей создается в рамках масштабного проекта расширения до четырех полос самой загруженной в области федеральной трассы А-114 Вологда - Новая Ладога, соединяющей столицу региона Вологду и промышленный центр Череповец, сообщил в четверг губернатор области Олег Кувшинников.

В прошлом году инициативу области о расширении до двух полос участка трассы А-114 между Вологодой и Череповцом поддержал **министр транспорта России Евгений Дитрих**. В августе прошлого года проект одобрил президент **Владимир Путин**.

«Заканчивается строительство нового мостового сооружения через реку Шексна, который связывает районы, регионы на федеральной трассе А-114 (Вологда - Новая Ладога). Расположенный рядом с ним старый мост требует немедленного капитального ремонта, поэтому в конце июня мы запускаем новый мост, ставим на капремонт старый. А к концу года инвестиции в 2 млрд рублей дадут нам самый главный эффект - четыре полосы движения на трассе А-114 в Шекснинском районе», - рассказал Кувшинников в видеоролике, который выложил со стройплощадки на свою страницу во «ВКонтакте».

По данным пресс-службы губернатора, за два года работы строители возвели новый мост длиной 290 м вплотную к существующему. Сейчас завершены работы по надвигке мостового перехода, гидроизоляции полотна, уложен нижний слой покрытия из асфальтобетонной смеси. В завершающей стадии находится строительство двухуровневой транспортной развязки перед мостом. В связи с увеличением числа полос в 1,5 км от моста ведется строительство надземного пешеходного перехода через трассу А-114.

По словам начальника Упрдор «Холмогоры» Константина Чупрова, движение по новой части моста планируется запустить 20 июня. Одновременно старая часть будет перекрыта для проведения капитального ремонта. «В отличие от многих других регионов, мы приняли решение не останавливать работу строительных организаций в период пандемии. И мы видим, что оно было оправдано. Все строительные организации четко соблюдают санитарные требования, поэтому очаговых вспышек ни среди мостостроителей, ни среди дорожных строителей не зафиксировано», - сказал губернатор.

Кроме того, добавил руководитель региона, по решению президента России выделяются дополнительные средства и начинается строительство четырех полос трассы А-114 от станции Дикая до поворота на деревню Стризнево, где уже идет вырубка придорожной полосы. К осени начнется реконструкция до четырех полос участка автодороги от Шексны до поворота на аэропорт Череповца. Это значит, что через два-три года практически весь участок трассы А-114 от Вологды до Череповца, 120 км, будет четырехполосным.

<https://tass.ru/ekonomika/8652659>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.05.06; ПРОКАТЯТ НА «ТРОЙКЕ»: В РФ УСТАНОВЯТ ЕДИНЫЕ СТАНДАРТЫ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА; МИНТРАНС АНОНСИРОВАЛ ПОЯВЛЕНИЕ УНИВЕРСАЛЬНОГО БИЛЕТА К КОНЦУ 2021 ГОДА

В России разработают единые стандарты для оплаты проезда на всех видах общественного транспорта, сообщили «Известиям» в **Минтрансе**. Это позволит к концу

2021 года внедрить универсальный билет, которым можно будет воспользоваться в любом регионе страны. Сегодня во многих российских городах есть возможность рассчитаться за проезд с помощью банковской карты или смартфона. Но такая форма оплаты не позволяет сэкономить при разовой поездке, в отличие от единого билета. Правда, его запуск по всей России, по мнению экспертов, требует много времени, при этом имеет смысл объединять транспортные карты в соседних регионах, а не по всей стране.

Всех под одни стандарты

Минтранс разработает единые стандарты платежных сервисов пассажирских перевозок для российских регионов, рассказали «Известиям» в ведомстве. Это позволит внедрить билет для всех видов городского общественного транспорта, который в перспективе можно будет использовать при поездках по всей стране.

Перед **Минтрансом** стоит задача реализовать это мероприятие до конца 2021 года, сообщил «Известиям» **директор департамента цифровой трансформации ведомства Дмитрий Баканов**.

Как заявили в министерстве, для этого в регионах планируется внедрить передовые цифровые технологии, включая и бесконтактные способы оплаты проезда.

– Перевозчики смогут не только оснастить транспортные средства современным бортовым оборудованием (стационарными валидаторами, мобильными терминалами), но и воспользоваться цифровыми сервисами мониторинга пассажиропотока и выручки, учета выпадающих доходов, контроля оплаты проезда, – сказали в **Минтрансе**.

По мнению ведомства, это также поможет регионам оптимизировать расходы местных бюджетов и собирать больше налогов.

Проездные на все виды общественного транспорта уже работают в мегаполисах – например, в Москве («Тройка») и Санкт-Петербурге («Подорожник»). «Тройкой» можно оплатить и походы в некоторые музеи и на выставки. Универсальные проездные есть также в Московской и Ленинградской областях.

Как уточнили «Известиям» в **Минтрансе** Московской области, в январе-мае пассажиры приобрели более 150 тыс. транспортных карт «Стрелка», всего их выпущено 2,9 млн штук. В пресс-службе комитета по транспорту Санкт-Петербурга напомнили о продающихся с 2017 года объединенных картах «Тройка-Подорожник», которыми можно рассчитаться в общественном транспорте в обеих столицах. Там добавили, что до начала эпидемии коронавируса доля поездок, оплачиваемых электронными билетами, достигала 90%, в январе-апреле было продано почти 580 тыс. бесконтактных карт и брелоков «Подорожник».

Жителям Москвы и области доступна объединенная «Тройка-Стрелка». В департаменте транспорта столицы на запрос «Известий» на момент публикации не ответили.

Эквайринг порядочный

Автоматизация платежей – выгодный бизнес, на который ранее уже обратили внимание крупнейшие банки и платежные системы. Первые обеспечивают эквайринг (поступление денег со счета клиента на счет перевозчика), вторые – процессинг (обработку информации по платежам). Пока чиновники раздумывают над универсальными стандартами оплаты проезда, они уже формируются рынком.

Созданная в 2014 году отечественная НСПК (оператор системы «Мир») вместе с банками-партнерами реализовала проект по оплате проезда в наземном транспорте и метро с помощью бесконтактных банковских карт в более чем 70 регионах страны, рассказали «Известиям» в компании. Оплатить можно не только разовую поездку, но и проезд с учетом льгот пассажира.

В НСПК добавили, что готовы как подключиться к созданию федеральных стандартов для единого билета, так и предоставить свою экспертизу в реализации технологии оплаты проезда.

Платежная система Visa, по словам старшего директора департамента цифровых технологий компании в РФ Алексея Денисова, разработала Mass Transit Transactions – свод правил для всех участников экосистемы общественного транспорта, которые позволяют учитывать гибкие тарифы. Многие банки, работающие в сфере транспортного эквайринга, решили включить функционал МТТ в свои системы, добавил он.

В Mastercard сказали «Известиям», что первыми начали внедрять в России безналичные платежи на транспорте. При поддержке этой платежной системы такие проекты реализованы в 120 городах, в том числе в крупнейших метрополитенах.

В **Минтрансе** Мособласти отметили, что Подмосковье стало первым субъектом в стране, где в 2017 году для оплаты проезда стали массово принимать банковские карты. Сегодня свыше 45% пассажиров рассчитываются картами и мобильными устройствами с функцией бесконтактной оплаты, добавили там.

Впрочем, банковская карта не может считаться полноценной заменой электронному проездному, поскольку не позволит получить скидку за большое количество поездок, сказал директор Института экономики транспорта НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. Цена разовой поездки, как правило, выше на 20–25%, чем по проездному, сказал он.

Также в случае с картами кому-то придется оплатить и услуги посредников – банков и платежных систем. Сейчас эти расходы берут на себя перевозчики. В НСПК, Visa, MasterCard не раскрыли размер комиссии за процессинг.

В банке «Открытие» сообщили, что комиссия при оплате на транспорте составляет 2,5–3% в зависимости от стоимости билета. По словам директора департамента эквайринга кредитной организации Александра Дынина, ее можно снизить за счет использования системы быстрых платежей ЦБ. В Сбербанке отметили, что обеспечивают эквайринг в 114 городах и готовы «продолжить развитие этой услуги во всех территориях».

В пресс-службе ВТБ сказали, что готовы обеспечить проведение операций на транспорте в рамках проекта создания единого проездного. Там добавили, что активно сотрудничают с транспортным комплексом Москвы, в том числе метрополитеном.

По словам директора департамента платежных карт ПСБ Александра Петрова, сегодня в каждом регионе есть собственные стандарты взаимодействия валидатора на турникете с платежным средством, будь то банковская или транспортная карта либо смартфон. Как правило, проездной в одном городе не работает в другом. Для решения проблемы, по его словам, нужно выработать единый технологический стандарт, который будет применяться по всей стране. Если он появится, то обеспечить эквайринг таких операций станет несложно, добавил топ-менеджер.

При этом Александр Петров считает, что в случае внедрения общенационального техстандарта по таким операциям нужно установить и единый размер комиссии для всех категорий общественного транспорта во всех регионах.

В других крупных кредитных организациях на запросы «Известий» не ответили.

Сейчас в среднем комиссия для перевозчика составляет 3–4%, включая процессинг, долю банков и оператора, сказал «Известиям» совладелец и разработчик приложения «Элпасс» Руслан Завгородский. Она зависит от стоимости проезда и типа перевозки – к примеру, поездки по городу в регионах могут стоить 20–25 рублей, а междугородний маршрут – от 500 рублей и выше. В то же время, по его словам, внедрение безналичной оплаты резко повышает собираемость. Потери перевозчика в выручке из-за зайцев, а также сговора водителя с контролерами, могут достигать 25–30%.

Единый билет для всей страны можно сделать, но это долго и дорого, уверен Михаил Блинкин. Транспортные предприятия, по словам эксперта, не получают от этого существенной выгоды. Развивать нужно универсальные проездные на все виды транспорта для сопредельных регионов, как это уже сделано в Москве и Подмосковье – они будут гораздо более востребованы, считает эксперт.

С ним согласен главный инвестиционный стратег «БКС Брокер» Максим Шеин: приезжие пользуются такси либо платят картой. Оборудовать общественный транспорт валидаторами город-миллионник может себе позволить. В среднем такие устройства стоят около 14 тыс. рублей, на каждый автобус нужно 1–3 штуки. Чтобы оборудовать весь общественный транспорт города (без учета маршруток) такими устройствами, потребуется примерно 30 млн рублей без учета работ по установке, подсчитал эксперт.

<https://iz.ru/1019771/aleksandr-volobuev/prokatiat-na-troike-v-rf-ustanoviat-edinye-standarty-oplaty-proezda>

RNS; 2020.04.06; МИНТРАНС РАСКРЫЛ ДЕТАЛИ СОЗДАНИЯ ЕДИНОГО БИЛЕТА ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Минтранс России до конца 2021 года планирует внедрить в России единые стандарты платежных сервисов для всех видов городского общественного транспорта, в том числе с применением бесконтактной оплаты для обеспечения возможности применения единого билета, рассказали RNS в пресс-службе ведомства.

«**Минтранс России** в целях развития общественного транспорта предложены меры, направленные на перевод региональных транспортных систем на единые стандарты оплаты проезда и обеспечение возможности применения «единого билета» на всех видах общественного транспорта в субъектах. Для реализации этих мер **Минтранс** планирует разработать единые стандарты платежных сервисов пассажирских перевозок», – сообщили в **пресс-службе**.

Реализовать инициативу планируется до конца 2021 года, уточнили там.

В частности, планируется внедрить бесконтактные способы оплаты с помощью валидаторов и мобильных терминалов, а также цифровые сервисы мониторинга пассажиропотока и выручки, учета выпадающих доходов перевозчиков и контроля оплаты проезда, уточнили в министерстве.

Такая программа была включена в проект общенационального плана по восстановлению экономики России, представленного президенту.

<https://rns.online/transport/Mintrans-raskril-detali-sozdaniya-edinogo-bileta-dlya-obshchestvennogo-transporta--2020-06-04/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8652971>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ИВАН БУРАНОВ, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.05.06; ШТРАФЫ ИДУТ ПО ПРИБОРАМ; В РОССИИ МОГУТ ВВЕСТИ ОНЛАЙН-ТАХОГРАФЫ

В России начинается тестирование онлайн-тахографов, на которые в перспективе переведут все новые грузовики и автобусы. На смену инспекторам, фиксирующим превышение скорости или нарушение режима труда и отдыха водителей, должна прийти автоматизированная система, которая фиксирует нарушения в онлайн-режиме. Пока онлайн-тахографы планируют установить на пассажирский транспорт в 20 крупнейших агломерациях. Однако у юристов и участников рынка есть сомнения в том, что показатели тахографа в принципе могут корректно применяться для дистанционного назначения штрафов.

Как стало известно “Ъ”, началось тестирование онлайн-тахографов, внедрение которых позволит выписывать штрафы за нарушение скоростного режима и режима труда и отдыха (РТО) водителей на основании данных, переданных с такого прибора онлайн.

Минтранс разработал проект закона об онлайн-тахографии, его внесение в правительство запланировано на осень, пояснили в министерстве. Документ предполагает отлагательный срок вступления в силу: год – для Москвы и Московской области, два года – для остальных регионов.

Сейчас решение о штрафах за нарушение принимает инспектор. При введении онлайн-тахографов процесс будет автоматизирован, система сама выставит штраф.

В **Минтрансе** уточняют, что принятие решений все же будет не полностью автоматическим: «К должностному лицу будут попадать только сведения, однозначно свидетельствующие о нарушении, но решение о назначении наказания будет принимать должностное лицо». Задумывается мера, рассказывают собеседники “Ъ” в отрасли, чтобы сократить нагрузку на инспекторов на дорогах, уменьшить их количество и автоматизировать обработку данных.

Законопроект предполагает оборудование онлайн-тахографами только новых машин. Уже установленные тахографы могут быть использованы до конца срока службы, пояснили в **Минтрансе**.

Система начнет вводиться через пилотный проект при комплектации автобусов и троллейбусов в рамках обновления пассажирского транспорта в городских агломерациях, пояснил “Ъ” гендиректор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных. В **Минтрансе** сообщили, что в «пилоте» будет участвовать пассажирский транспорт в 20 крупнейших агломерациях. По словам господина Двойных, сейчас идет проработка установки устройств и взаимодействие с системой передачи данных, предварительный прогноз по завершению – конец 2020 года. На ГАЗе подтвердили участие в проекте ЛиАЗа. На КамАЗе на запрос “Ъ” не ответили. Гендиректор «Мострансавто» Владислав Мурашов говорит, что предложений о тестировании новых тахографов не поступало, но компания готова обсудить вопрос, предложить специалистов и «полевые условия для интенсивного тест-драйва».

Для обработки данных по заказу **Минтранса** уже разработана автоматизированная информационная система «Тахографический контроль» (АИС ТК, в 2017 году тендер на ее создание выиграло петербургское ООО «Интек», принадлежит Геннадию Головастикову и Евгению Столярову). Функциональная часть системы, позволяющая принимать, расшифровывать и обрабатывать данные, создана и проходит «процедуру расширения», поясняют в **Минтрансе**. Алексей Двойных уточняет, что опытно система еще не эксплуатировалась, это запланировано в рамках «пилота». Как пояснила “Ъ” замгендиректора по автоматизации транспорта АО «Штрих» (производитель тахографов) Валентина Усачева, готовится проверка передачи информации с онлайн-тахографа в АИС ТК. Господин Двойных уточняет, что в период «пилота» штрафная система онлайн действовать не будет, а для расширения системы на всю страну нужно «решение на законодательном уровне».

Внедрить тахографы для наказания водителей за превышение скорости будет сложно, считает юрист движения «Свобода выбора» Сергей Радько. Оштрафовать водителя, подчеркивает он, можно в автоматическом режиме (постановление приходит по почте) и в ручном. Для обоих случаев тахографы должны иметь сертификаты и быть приравнены к средству измерения скорости по аналогии с применяемыми ГИБДД камерами.

Точность измерения должна быть безупречной, но в этом есть сомнения, – поясняет эксперт. – Для замера будет использоваться только спутниковый сигнал, который дает большие погрешности, особенно в условиях плотной застройки».

Возникает также вопрос, что будет, если стационарная камера на столбе показала нарушение, а тахограф – нет, продолжает Сергей Радько: «У какого прибора приоритет?» Даже если удастся подобную систему наладить, каждый тахограф обойдется перевозчикам в несколько сотен тысяч рублей, уверен он: «Перевозчиков, конечно, можно вынудить это оборудование поставить, но, боюсь, отрасль не выдержит». «Камера – это однопараметрический измеритель, которая напрямую получает значение скорости, поясняет глава ассоциации «Рустахоконтроль» Геннадий Мирошин. – Тахограф – прибор непрямого измерения, его показания зависят от настройки параметров специалистами мастерской. Перевозчик становится заложником работы мастера».

Господин Мирошин добавляет, что есть вопросы к онлайн-контролю РТО водителей. Сейчас, говорит он, инспектор собирает все данные и принимает решение, имело ли место нарушение. Например, на МКАД автомобиль вынужден стоять в пробке и не может остановиться на отдых, и инспектор может принять это во внимание. Если же показания прибора будут передаваться в онлайн-режиме, такие обстоятельства вряд ли будут учтены. Кроме того, отмечает эксперт, если инспекторов уберут, относительно подконтрольными в первый год окажутся только те 100 тыс. новых автомобилей, которые будут оснащены онлайн-тахографами, тогда как остальные 4 млн грузовиков и порядка 1 млн автобусов останутся безнадзорными. Он отмечает, что в Европе из системы тахографического контроля инспектора решили не исключать.

<https://www.kommersant.ru/doc/4366868>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.05.06; ЗНАКИ НЕ ВПИСЫВАЮТСЯ В СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ; МВД ОТВЕРГЛО ПРЕДЛОЖЕНИЯ О НОВЫХ УКАЗАТЕЛЯХ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ КАМЕР

Руководство МВД назвало «необоснованной и избыточной» идею введения в РФ новых знаков, предупреждающих водителей о зоне, в которой камеры измеряют среднюю скорость движения. С такой инициативой выступили ранее члены рабочей группы «Защита прав автомобилистов» «Общероссийского народного фронта» (ОНФ). Предложения общественников противоречат Венской конвенции о дорожных знаках и правительственной методике установки камер, отметили в полицейском ведомстве.

Первый заместитель главы МВД Александр Горовой ответил на предложения представителей ОНФ о введении в ПДД новых дорожных знаков. Речь, в частности, шла о знаке «Зона автоматического контроля» для обозначения мест расположения мобильных и стационарных комплексов. Инициаторами стали члены рабочей группы «Защита прав автомобилистов» ОНФ, куда входят «Синие ведерки», Общество защиты прав автомобилистов и независимые юристы, которые в мае направили предложение в полицию. Такой знак, говорят они, требуется устанавливать в населенных пунктах за 150–300 м до камеры, за городом – за 300–500 м. Знак «Конец зоны автоматического контроля» должен информировать водителей через 50–100 м после границы зоны. Новая информационная табличка была предложена для участков дорог, где камеры измеряют среднюю скорость.

Предложения, пишет Александр Горовой, «не корреспондируются» с методикой, утвержденной правительством в конце 2019 года.

Этот рекомендательный документ, разработанный Минтрансом и ГИБДД, устанавливает, что камеры должны обозначаться знаками за 50–100 м в населенных пунктах и за 150–300 м на загородных трассах. Введение зональных (действующих на участке дороги) знаков, обозначающих начало и конец зоны автоматического контроля, не соответствует Венской конвенции о дорожных знаках 1968 года, указывает господин Горовой. «Зональные знаки применяют для обозначения зон ограничений, запрещений или предписаний», – поясняет замминистра, в то время как предлагаемые ОНФ указатели, по его словам, информационные. Идею обозначения «конструктивных особенностей и принципов работы» камер (имеется в виду измерение средней скорости) в МВД назвали «необоснованной и избыточной».

По действующим правилам, напомним, автоматические комплексы обозначают табличкой 8.23 «Фотовидеофиксация». В июне 2019 года Владимир Путин заявил, что комплексы «не надо специально скрывать и прятать», поручив подготовить новую систему их обозначения. В марте 2020 года ГИБДД предложила закрепить в ПДД новый знак, который будет устанавливаться за 150–300 м до зоны контроля вне населенного пункта, в населенном пункте – на въезде в него (повторив, по сути, содержание правительственной

методики). К этим поправкам ОНФ и предложил свои идеи, но МВД их отвергло, отметив, что общественное обсуждение документа уже завершено.

«Предлагаемое МВД решение не приведет к изменению конфликтной ситуации с камерами,— заявил “Ъ” глава рабочей группы «Защита прав автомобилистов» ОНФ, координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.— В результате поручение президента будет выполнено формально. Мы же нацелены на то, чтобы ситуация на дорогах изменилась, чтобы камеры перестали прятать в кустах, чтобы с дорог исчезли ловушки, провоцирующие водителей на нарушения. Предложения способны резко улучшить ситуацию с безопасностью на опасных участках, где водитель должен быть максимально внимателен, поэтому мы будем продолжать отстаивать их».

В конце 2019 года, напомним, Госдума приняла в первом чтении законопроект, запрещающий ГИБДД штрафовать водителей за превышение средней скорости на контролируемом участке дороги. Депутаты указывают, что, поскольку в ПДД нет понятия «средняя скорость», нельзя и наказывать водителей за ее нарушение. Законопроект должны были доработать еще в начале года ко второму чтению, но работа над ним заморозилась. Приоритет отдан законопроектам, направленным на урегулирование последствий пандемии, пояснил “Ъ” первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков. «Как только все это закончится, вернемся к работе над поправками»,— сказал он. Свои идеи в Госдуму и Минюст направила ассоциация производителей и операторов систем фотовидеофиксации ОКО (в нее входят компании «МВС Групп», «Симикон», «Технологии распознавания», «Ольвия», «Вокорд»), предложив, напротив, разработать порядок и правила контроля средней скорости, а также конкретизировав процедуру привлечения к ответственности за это нарушение.

<https://www.kommersant.ru/doc/4366812>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.04.06; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПОТЕРЯЛИ 57 МЛРД РУБЛЕЙ; В КОРОНАВИРУСНЫЕ МЕСЯЦЫ СНИЗИЛСЯ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Как подсчитал Институт проблем естественных монополий, железнодорожники потеряли с марта по май порядка 57 млрд руб., из этой суммы свыше 20 млрд руб. составили майские потери. Основная причина – спад погрузки и снижение ставок операторов на фоне этого спада и профицита парка на сети. Операторы и железная дорога поделили этот убыток между собой в пропорции 60% к 40%. Смягчение строгости карантинных мер позитивно скажется на отрасли, стимулируя рост перевозок, полагают эксперты.

Выручка железнодорожного сектора в связи с падением погрузки в мае сократилась на 20,7 млрд руб., подсчитал Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ). По данным института, объем снижения выручки ОАО РЖД в мае от сокращения груженых вагоноотправок составил не менее 6,7 млрд руб., порожних – 1,5 млрд руб.

Потери операторов от снижения погрузки оцениваются ИПЕМ в сумму не менее 2,3 млрд руб., от снижения ставок – в 10,2 млрд руб., сообщает институт.

С марта общее падение выручки достигло 56,8 млрд руб.

Примерно половина потерянной выручки связана со снижением ставок операторов, на которые воздействуют профицит парка на сети и снижение перевозок, поясняет замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук. «Эффект коронакризиса для железнодорожного транспорта остается значительным и вряд ли быстро нивелируется после преодоления пандемии,— отмечает он.— Тем не менее мы прогнозируем, что сокращение строгости мер противодействия вирусу окажет положительный эффект на работу отрасли, постепенно восстанавливая объемы перевозок».

В мае погрузка ОАО РЖД сократилась на 5,4% к маю 2019 года, до 100,5 млн тонн. Погрузка за пять месяцев упала на 4,5% к уровню января–мая 2019 года.

Нарастает снижение погрузки угля: в мае ее спад составил 13,8%, общее снижение за пять месяцев – 11%. Погрузка нефтепродуктов сократилась на 8,5% в мае и на 5,3% за пять месяцев года, на 20% и 10,9% соответственно упала погрузка черных металлов, на 14,3% и 10% – лома. При этом заметно выросла погрузка зерна: в мае на 50% к уровню мая 2019 года, за пять месяцев – на 14,9%. Выросли перевозки железной руды (на 2,9% в мае и на 0,4% за январь–май), удобрений (на 5,9% и 1,9% соответственно), строительных грузов (на 5,1% и 4,2% соответственно).

<https://www.kommersant.ru/doc/4366628>

КОММЕРСАНТЪ FM; ЯНА ПАШАЕВА; 2020.04.06; «КОГДА ТЫ ИДЕШЬ В БИЗНЕС, ТЫ БЕРЕШЬ НА СЕБЯ КАКИЕ-ТО РИСКИ»; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ S7 ТАТЬЯНА ФИЛЕВА – В ИНТЕРВЬЮ “Ъ FM”

В авиакомпании S7 ждут восстановления прежнего пассажиропотока не раньше 2023 года. Об этом сообщила председатель совета директоров перевозчика Татьяна Филева в интервью в рамках первого экономического форума “Ъ FM”. При этом для того, чтобы выйти на докризисный уровень по международным перевозкам, бизнесу может потребоваться еще больше времени. Рейсы за границу в каком-то виде могут возобновиться уже в июле, не исключила Филева.

– Как вы оцениваете сейчас ситуацию на рынке?

– В апреле и мае падение авиационного пассажиропотока составило 90% от прошлого года, по сути, осталось 10% объема апреля и мая 2019-го. Такого падения я не помню. На рынке ситуация непростая. Некоторые авиакомпании останавливали работу на время.

– Вы уже получили субсидии от правительства?

– Правительство создало различные программы поддержки, мы участвуем в них. Авиакомпаниям было выделено 23 млрд на поддержку, мы уже получили из них 523 млн руб., за март и апрель. А программа действует по июль включительно. Далее есть программа для системообразующих предприятий, куда мы тоже входим. В рамках нее мы взяли заем на один год, 3 млрд, у банка ВТБ. Так же есть программа для пострадавших отраслей, там было два постановления. В рамках первого мы взяли кредит на фонд оплаты труда – это 600 млн руб. И постановление, в рамках которого мы также взяли кредит на фонд оплаты труда на две компании, общая сумма – 950 млн.

В итоге мы взяли где-то 5 млрд, но, опять же, большую часть денег мы будем возвращать через год.

– Как вы оцениваете государственную поддержку и рассчитываете ли еще на какую-то помощь от правительства?

– У нас расходы в месяц были более 10 млрд руб. Я думаю, что максимальная поддержка, на которую сейчас можно будет рассчитывать с учетом займов, которые потом нужно возвращать, доходит до 7 млрд, наверное. Это, конечно, несоизмеримо даже с расходами в месяц, но, тем не менее, никто не обещал, что авиакомпаниям должны покрыть все расходы. Когда ты идешь в бизнес, ты берешь на себя какие-то риски. Государство уже достаточно многое делает.

– По вашим прогнозам, много ли российских авиакомпаний переживет кризис? И кто останется на рынке?

– Кризис сейчас тяжелый, мы ожидаем восстановления не ранее 2023 года. Обычно авиакомпании зарабатывают летом и теряют зимой. Заработать этим летом не получится, следовательно, надо дотянуть до лета 2021 года. Это, конечно, непросто, и, наверное, не всем удастся. Не готова делать прогнозы пока. Но это нормально, потому что должно быть какое-то оздоровление рынка. Что, мне кажется, даже более важно – это поддержание уровня безопасности. Сейчас пилоты мало летают, также очень многие авиакомпании в тяжелом финансовом положении, что влияет, конечно, и на поддержание летной годности, и на техническое обслуживание воздушных судов. Будет важно

выбирать авиакомпании, которые действительно могут поддерживать в тяжелые времена высокий уровень безопасности, почему мы и не прекращали полеты и почему считали, что нужно держать налет на определенном уровне и давать его пилотам.

– Вы считаете, что пассажиропоток восстановится до докризисного уровня к 2023 году?

– Я думаю, что внутренний выйдет пораньше, международный, может быть, даже позже. Общий пассажиропоток российских авиакомпаний, нам кажется, вернется на уровень 2019-го к 2023 году.

– Владислав Филев прогнозировал, что международное авиасообщение могут открыть только весной следующего года, при этом в «Аэрофлоте» и в «Уральских авиалиниях» более оптимистично настроены. У вас не изменились прогнозы?

– Наверное, Владислав говорил, что они восстановятся хотя бы в каком-то достаточном объеме, и я, на самом деле, с этим прогнозом согласна. Мы думаем, что в каком-то виде с июля могут начать что-то открывать, какие-то международные направления, но это будет с такими ограничениями, что, скорее всего, речь идет об очень маленьком объеме. Даже сейчас сложно прилететь в Сочи или Крым. Насколько же будет сложно прилететь оттуда, например, в Россию.

– Как могут измениться международные перелеты после пандемии?

– Есть меры безопасности авиакомпании, они не изменятся. Уже сейчас очень много сделано, например, мы запустили в Домодедово бесконтактную сдачу багажа. Также в зоне регистрации по всему порту установили диспенсеры с дезинфицирующей жидкостью. Мы увеличили до максимально возможной долю посадок через телетрап, чтобы у пассажиров была возможность соблюдать социальное дистанцирование при посадке в самолет. Она начинается с задних рядов, чтобы минимизировать контакты.

Если позволяет загрузка, сейчас на борту в среднем человек 60, то мы автоматически рассаживаем всех через ряд и через кресло. На борту раз в три минуты воздух полностью обновляется – сейчас мы начали чаще менять фильтры.

Пассажиры, по предписанию Роспотребнадзора, обязаны использовать средства индивидуальной защиты на борту. И мы также выдаем бесплатные маски, перчатки. Проводится полная дезинфекция салона после каждого полета. Мне кажется, авиация сейчас – самый безопасный транспорт. Меры безопасности уже принимаются, и я не думаю, что они сильно будут пополняться.

Что касается требований Роспотребнадзора, государства к человеку, например, по тестированию при возвращении в страну, мы пока не знаем, какими именно они будут, но они однозначно будут достаточно жесткими. Поэтому не рассчитываем на какое-то быстрое восстановление пассажиропотока.

– Насколько рекомендации Роспотребнадзора усложняют работу авиакомпаний?

– Сейчас не ввели обязательную меру по блокированию среднего места. Остальные, я думаю, авиакомпании в состоянии выполнять.

– Многие перевозчики возобновили полеты по России в июне, при этом спрос снизился. Обострится ли конкуренция между авиакомпаниями и к чему это может привести?

– У нас сейчас переизбыток емкостей на рынке, как в супермаркете – можно зайти и взять что угодно. Но на выходе все равно стоит касса. Так и с этим – сейчас кто-то быстро взлетел, дешево продал, много емкостей, но за это все равно придется в конце платить. Я думаю, со временем рынок должен прийти к какому-то балансу спроса емкостей и предложения на рынке. Июнь будет тяжелым для авиакомпаний в этом смысле. Мы все это время летали, и мы понимаем спрос. Он не такой высокий, как ожидали еще два месяца назад. Некоторые авиакомпании, которые только залетели, переоценили, на наш взгляд, этот спрос.

– В июне билеты подешевели. Что дальше будет с ценами?

– В июне был пик дешевых билетов, цены снизились у всех. Но далее, я не думаю, что будет такое же значимое снижение. Сейчас просто взлетали авиакомпании, которые

стояли на земле, которым тяжело продаться, таким образом демпингуя рынок. Но долго так продолжаться не может, так никто не проживет.

– Сейчас бизнесу тяжело, особенно топ-менеджерам. Изменился ли как-то график вашей работы в связи с коронавирусом?

– Я не была в изоляции дома, я работала. Мы – предприятие непрерывного цикла. Мой рабочий день начинается примерно в 8 утра, заканчивается, как получится. Больших изменений по сравнению с тем, что было до, нет, только офис у нас сильно более пустой. Мы сейчас не даем возможность загружать офис более чем на определенный процент, чтобы обеспечить дистанцию между работниками.

– Удастся сейчас отдохнуть? И как вы восстанавливаете силы?

– Мне бабушка всегда говорила, что отдых – это смена вида деятельности. Я с ней согласна. Я же летаю на самолете – для меня это отдых. В выходные могу в другой город отправиться, за штурвалом сама. Я одна в самолете – полная изоляция.

– Появились ли у вас какие-то новые привычки в самоизоляции, которые вы хотели бы сохранить и после?

– У меня ребенок, и так как в центре города сейчас дети не могут гулять на улице, ничего, я жила за городом с ним. Появилась привычка бегать по лесу. Я, правда, уже вернулась в город. Но привычка бегать мне понравилась. Я сейчас думаю, как это внедрить в жизнь в городе.

<https://www.kommersant.ru/doc/4366813>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.04.06; ПОСЛЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ «ПОБЕДА» ДОСТИГЛА ЗАГРУЗКИ САМОЛЕТОВ 90%

Авиакомпания «Победа» после двухмесячного перерыва возобновила полеты. За несколько дней заполняемость самолетов достигла докризисного уровня – 90%. Правда, летают всего пять лайнеров из 30

Авиакомпания «Победа» («дочка» «Аэрофлота») с 1 июня возобновила полеты после двухмесячного перерыва. Сейчас заполняемость кресел составляет у нее 90%. Об этом говорится в отчете аналитиков Газпромбанка и ВТБ, которые ссылаются на данные перевозчика.

В пресс-службе «Победы» отказались от комментариев.

В январе–феврале 2020 года заполняемость кресел лоукостера составляла 94%, то есть сейчас компании почти удалось достичь докризисного уровня. Первыми на это обратили внимание «Ведомости». Сейчас у авиакомпании открыта продажа билетов по 34 направлениям, в зимнем расписании у «Победы» было 85 рейсов. Всего задействовано, по данным аналитиков, пять самолетов из 30.

Такие результаты показательны на фоне общего падения отрасли. В апреле российские авиакомпании перевезли всего 771,2 тыс. пассажиров, что на 91,8% меньше уровня прошлого года. Из них «Аэрофлот» перевез 147,7 тыс. человек (на 95,2% меньше, чем годом ранее), S7 – 213,9 тыс. (минус 78,9%). Занятость пассажирских кресел упала в 2,6 раза, примерно с 80 до 31%.

Генеральный директор «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов говорил РБК, что заполняемость кресел его компании на регулярных рейсах составляет только 36%. В случае отмены карантина для приезжающих из Москвы и Санкт-Петербурга в регионах Скуратов ожидает рост показателя до 65–70%. Данных за май он не представил.

По словам источника РБК, знакомого с руководством нескольких авиакомпаний, возможный результат такой загрузки самолетов «Победы» – низкие цены. Авиакомпания снизила цены в три раза, более 60% всех билетов на июнь предложено по 499–2999 руб. Это вынудило отреагировать и другие компании.

По итогам первого квартала 2020 года «Победа» ожидала серьезные убытки, но 3 июня стало известно, что выручка компании выросла на треть, до 11,1 млрд руб. Чистая прибыль составила 492 млн руб. против убытка на 1,78 млрд руб. годом ранее.

«Победа» сообщила 27 марта о приостановке полетов с 1 апреля до 31 мая. Тогда ее гендиректор Андрей Калмыков отмечал, что решение было принято в связи с постановлением правительства о запрете всех полетов за рубеж, за исключением вывоза российских граждан. Отмена всех полетов позволит авиакомпании сосредоточить усилия на антикризисной программе, уточнял тогда представитель «Победы». Позднее Калмыков заявил, что одной из причин приостановки всех полетов стали также случаи заражения коронавирусом среди сотрудников компании.

<https://www.rbc.ru/business/04/06/2020/5ed90ab09a7947abece93022>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТРЕТЬЯКОВА МАРИНА; 2020.05.06; В РОСАВИАЦИИ ОБЪЯСНИЛИ, КУДА РАЗРЕШЕНО УЛЕТАТЬ ИЗ СТРАНЫ

Пока эпидемия COVID-19 не побеждена, границы России большинства других государств остаются полностью или частично закрыты. Тем не менее международное сообщение нельзя назвать парализованным. Кто и в какой ситуации сегодня может выехать за рубеж, разбиралась «Парламентская газета».

27 марта, согласно поручению Правительства, были введены ограничения на выполнение регулярных и чартерных полетов из России в другие страны и обратно. Исключение сделано для **рейсов**, на которых возвращают россиян, остающихся за рубежом (**вывозные рейсы**). Еще возможны грузовые, почтовые, санитарные и гуманитарные **рейсы**, а также полеты по отдельным решениям кабмина.

Предписаний закрыть воздушные границы для выезда не было. «На выезд ограничений не установлено. Есть временные ограничения на ввоз пассажиров из иностранных государств в связи с распространением COVID-19», - подтвердили «Парламентской газете» в пресс-службе **Росавиации**.

Но регулярные международные авиaperевозки из России сейчас не выполняются, летают только чартеры. Как правило, это так называемые **вывозные рейсы**, уточнили в федеральном агентстве. «Например, смоделируем ситуацию: утвержден **вывозной рейс** Нью-Йорк - Москва. Соответственно, «**Аэрофлот**» летит из Москвы в Нью-Йорк пустым. Чтобы частично компенсировать свои расходы, компания имеет право открыть продажу билетов на этот **рейс** и доставить пассажиров в Нью-Йорк», - рассказали в **Росавиации**.

Но и такие билеты довольно редкие птицы. Например, на 5 июня у «**Аэрофлота**» запланирован **рейс** из столицы в Париж, на 7 июня - в Бишкек. Это весь международный ассортимент на ближайшую неделю. Большинство дат и направлений совпадают с предварительным списком **вывозных** авиарейсов для россиян. На те же дни планируются и обратные **рейсы**.

Так что, если очень захотеть, за границу можно улететь. Но с возвращением будут проблемы, предупреждают в **Росавиации**. Ведь для этого нужно зарегистрироваться на портале госуслуг и ожидать **вывозной рейс** (других-то нет). А они, как мы уже увидели, бывают довольно редко, причем не из любой точки мира и не в любой город России, а только в несколько городов - Москву, Владивосток, Новосибирск и ряд других. Кроме того, по прилете придется провести еще две недели в изоляции.

На автомобиле, поезде, речном пароходе или на своих двоих пересечь границу России сейчас нельзя. Движение через соответствующие **пункты пропуска** остановлено с 30 марта. Это определено в распоряжении Правительства от 27 марта. Однако для некоторых россиян сделаны исключения. Согласно документу, граждане России могут выехать из страны, если они едут на похороны близкого родственника. Жители Калининградской области, а также граждане России, проживающие в Донецкой и Луганской народных республиках, также имеют право пересечь границу. Выезд из страны позволен и

россиянам, которые имеют еще одно гражданство или вид на жительство в другой стране. Кроме того, выезжать и возвращаться в Россию могут люди, которые работают в структурах, закрепленных за рубежом, например работники дипломатического корпуса. При этом власти настоятельно рекомендуют оставаться дома, в родной стране. «Мы помним, что коронавирусная инфекция была ввезена из-за границы, поэтому мы считаем целесообразным воздержаться от туристических поездок за рубеж», - отмечал 25 мая премьер-министр **Михаил Мишустин**.

30 мая президент **Владимир Путин** на заседании Совета Безопасности предложил продумать, какие шаги наше государство будет принимать для открытия границ. Он уточнил, что решения должны приниматься с учетом мнения санитарных врачей.

При этом, по данным исполнительного директора Ассоциации туроператоров России Майи Ломидзе, снятия запретов на продажу заграничных туров не стоит ожидать раньше сентября.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.04.06; ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ; АЭРОПОРТЫ ПОЛУЧАТ СУБСИДИИ ДЛЯ ПОДДЕРЖАНИЯ СТАБИЛЬНОЙ РАБОТЫ

Российские аэропорты получают субсидии для поддержания стабильной работы в условиях пандемии. На эти цели выделено 10,9 млрд рублей. Правила предоставления господдержки утвердил премьер-министр **Михаил Мишустин**.

Аэропорты уже могут начинать подавать заявки на получение субсидий, отметили в пресс-службе правительства. Ранее решение выделить из резервного фонда кабмина средства на поддержку аэропортов принял президент России **Владимир Путин**.

За счет субсидий будут частично компенсированы расходы, понесенные во II квартале этого года, на фоне снижения доходов из-за падения объема пассажирских перевозок. По правилам, аэропорты могут направить субсидии на поддержание бесперебойной работы и сохранение численности персонала.

Для получения средств аэропорт обязан иметь российскую прописку. Для компаний с иностранным участием установлено ограничение: доля юрлиц, зарегистрированных в низконалоговых юрисдикциях или офшорных зонах, не должна превышать 50%.

«Субсидии поддержат аэропорты в условиях снижения объемов пассажирских перевозок на фоне ситуации с коронавирусом», - отметили в правительстве.

Ранее правительство также выделило из своего Резервного фонда **Росавиации** 23,4 млрд рублей для предоставления в этом году субсидий российским авиакомпаниям, пострадавшим из-за пандемии. Средства распределяет **Росавиация** по заявкам авиакомпаний. С 14 мая положительные решения уже приняты по заявлениям восемнадцати авиакомпаний на общую сумму 9,5 млрд рублей, сообщили ранее в ведомстве.

Аэропорты первоначально остались за рамками поддержки. Между тем у некоторых из них есть серьезные проблемы по оплате труда сотрудников, по аренде, рассказывал ранее министр транспорта **Евгений Дитрих**.

По мнению экспертов, выделенная сумма не покрывает все убытки аэропортов, но окажет им поддержку.

Аэропорты, также как и авиакомпании, столкнулись со снижением пассажиропотока, хотя в чем-то им проще пережить сложные времена, отметил замдиректора Института инженерной экономики и гуманитарных наук Даниил Квон. Увольнять сотрудников аэропорты не хотят, так как подобрать квалифицированный персонал очень непросто, подчеркивает глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. «Аэропорты вводят вынужденный простой, неполную занятость. При этом людям все равно нужно выплачивать зарплаты», - сказал он.

Потому помимо прямой финансовой поддержки для аэропортов на первое место выходит снижение отчислений в социальные фонды. Например, можно было бы установить ставку отчислений в 7%, считают эксперты.

<https://rg.ru/2020/06/04/aeroporty-poluchat-subsidii-dlia-podderzhaniia-stabilnoj-raboty.html>

ТАСС; 2020.04.06; ГЛАВА МИНТРАНСА СЧИТАЕТ, ЧТО КРУИЗНЫЙ ТУРИЗМ МОЖЕТ СТАТЬ МОЩНЫМ ДРАЙВЕРОМ РАЗВИТИЯ КАРЕЛИИ

Минтранс РФ нацелен на содействие властям Карелии в развитии круизного туризма, который способен стать мощным драйвером роста для всего региона. Об этом заявил **министр транспорта Евгений Дитрих**, возглавляющий также профильную рабочую группу Госкомиссии по подготовке к празднованию 100-летия Республики Карелия.

8 июня в Карелии отмечается День Республики, празднующей в этом году столетний юбилей.

Как отметил министр, круизные маршруты из Санкт-Петербурга и Петрозаводска к музею-заповеднику «Кижы» и острову Валаам входят в тройку самых популярных круизных направлений России.

«**Минтранс России** приветствует активную позицию руководства Карелии, стремящегося максимально использовать уникальный потенциал республики для развития круизного туризма. Эта форма туризма способна стать мощным драйвером комплексного развития всего региона, мы всегда готовы помочь Карелии в этой работе», - сказал министр. Он отметил, что в Карелии более 60 тыс. озер, соединенных 27 тыс. рек, общая протяженность внутренних водных путей составляет 2,7 тыс. км, и ко множеству популярных природных, культурных и исторических достопримечательностей доступ возможен только по воде.

Поэтому, как считает **Дитрих**, «при всем богатстве карельского туристического меню наиболее перспективным и экономически значимым направлением представляется уникальный круизный потенциал» республики. «При этом **Минтранс России** и **Росморречфлот** обеспечивают необходимые условия для роста эффективности судоходства на туристских маршрутах в Карелии», - сказал глава министерства, отметив, что вся протяженность внутренних водных путей региона была переведена в категорию освещаемой, которая позволяет осуществлять круглосуточное судоходство.

Глава **Минтранса** подчеркнул, что для развития круизного судоходства с навигации 2020 года возобновлено круглосуточное движение судов по Беломорско-Балтийскому каналу. В прошлом году, по его словам, по Беломорканалу совершили путешествие более 3 тыс. человек.

Как сообщил **Дитрих**, в ближайшее время будут построены пассажирские причалы вблизи города Сортавала, в населенных пунктах Лахденпохья и Хийденсельга, возможно также создание комплекса причальных и волнозащитных сооружений в Деревянской бухте Онежского озера для швартовки маломерных судов и круизных теплоходов. Он напомнил также о планирующемся в рамках государственно-частного партнерства проекте «Онего-Холидей», который предполагает строительство современного туристического комплекса и является ядром инвестиционного проекта создания туристско-рекреационного кластера «Южная Карелия».

<https://tass.ru/ekonomika/8644147>

РЕГNUM; ГАЛИНА СМИРНОВА; 2020.04.06; АЭРОФЛОТ: УБЫТОК ГЛАВНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА СОРАЗМЕРЕН ОБЪЕМУ ГОСПОМОЩИ ОТРАСЛИ

Негативнее всего из всех перевозчиков коронакризис сказался именно на «**Аэрофлоте**» вовсе неслучайно. Помимо существующей именно у этой компании большой доли международных перевозок, компания является преемником советского «**Аэрофлота**», тем

самым автоматически получив в наследство взимание платы за транзит – пролет иностранных самолетов над российской территорией.

Негативнее всего из всех перевозчиков коронакризис сказался именно на «Аэрофлоте» вовсе неслучайно. Помимо существующей именно у этой компании большой доли международных перевозок, компания является преемником советского «Аэрофлота», тем самым автоматически получив в наследство взимание платы за транзит – пролет иностранных самолетов над российской территорией.

В представленном правительством РФ предварительном плане восстановления экономики страны, в котором предусмотрены как уже действующие меры и средства поддержки, так и будущие, содержится блок секторальных мер, в рамках которого планируется стимулировать спрос через госзакупки, а также помогать субсидиями и госгарантиями. В частности, Минфин предоставит 23,4 млрд руб. в этом году на поддержку российских авиакомпаний через компенсацию понесенных расходов. Авиационная промышленность получит госгарантии по кредитам на закупку 59 самолетов Sukhoi Superjet 100 в объеме 139,6 млрд рублей. Однако уже понятно, что рынку авиаперевозчиков предстоит пройти через структурные реформы, необходимость пересмотреть маршрутную сеть и авиапарк, а также смириться со снижением маржи, как и со снижением дивидендов.

Можно, конечно, оставить всё как есть, положившись на рыночные механизмы, которые самоурегулируют этот рынок, однако рыночные процессы могут сильнее ударить по потребителям услуг. На это уже намекали авиаперевозчики, когда Роспотребнадзор в середине мая выпустил рекомендации, в которых помимо требований для пассажиров быть в масках говорилось о необходимости соблюдения социальной дистанции и рассадки людей в салоне в шахматном порядке, для чего от авиакомпаний требовалось ограничить наполняемость салонов вдвое. Тогда такая постановка задачи по загрузке пассажирских авиарейсов вызвала негативную реакцию авиаперевозчиков. Они заявили, что при текущих ценах на билеты для окупаемости рейсов требуется загрузка не менее 70%, мол, и так работают себе в убыток, начиная с ноября, и лишь с марта начинают получать средства за билеты, проданные на летний сезон. А из-за пандемии, остановившей передвижение в международном направлении и самоизоляции, всплеска спроса на внутрироссийские рейсы не произошло.

По данным авиакомпаний, спад пассажиропотока в апреле и мае резко привел к рекордным для данного периода года убыткам. В **Минтрансе** и **Росавиации** не поддерживали требование по введению лимита заполняемости салонов бортов. **Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** заявлял, что в этом случае цена самых дешевых билетов будет начинаться от 70 тыс. руб. Как сообщали собеседники издания «Коммерсант», авиакомпании согласны заполнять самолеты на 50% только при условии субсидирования второй половины мест.

Озвучивая журналистам сценарии развития событий на рынке авиаперевозок, основанный на международной организации гражданской авиации (ИКАО – специализированное учреждение ООН, устанавливающее международные нормы гражданской авиации и координирующее её развитие), глава **Минтранса** говорил, что половину пассажиропотока за счет его спада в целом в середине года отрасль потеряет, что скажется на итогах года и, следовательно, на сравнительных объемах по прошлому году. Тем не менее даже двойное снижение пассажиропотока всё-таки будет являться оптимистичным прогнозом. Данный прогноз можно расценивать как факт того, что дела авиаперевозчиков будут не катастрофичными, если в этом году они обслужат всего 60 млн пассажиров при прежних ценах на билеты.

Тем временем на днях вышли данные об убытках крупнейшего российского государственного перевозчика – компании «Аэрофлот». По итогам первого квартала года авиакомпания нарастила чистый убыток почти в полтора раза – до 22,5 млрд рублей. К потерям перевозчик относит убытки из-за ограничения транзитного пассажиропотока, из-

за закрытия всех международных направлений и ограничений на передвижение по России. Даже несмотря на то, что именно этой компании были разрешены полеты в Китай, как отмечает издание «Коммерсант», потока бизнес-пассажиров из Китая оказалось недостаточно, что вынудило компанию сократить количество рейсов в города Китая. Одновременно упал и внутренний пассажиропоток, поскольку часть китайских туристов через хаб «Аэрофлота» в Шереметьево летало в другие российские города по маршрутной сети авиакомпании.

Между тем, как говорится в отчетности компании, в 1-м квартале группа «Аэрофлот» перевезла 11,2 млн пассажиров, на 12,3% ниже результата аналогичного периода 2019 года. Однако если вспомнить прогноз **Дитриха** с оптимистичными цифрами для всей отрасли, то из 60 миллионного годового потока всей отрасли, обслуживание 11 миллионов не самый худший показатель. Другое дело, что при снижении пассажиропотока у компании остаются операционные расходы, некоторые из которых никуда не деть. Как указывается в отчетности, компания принимала меры по их сокращению. Правда, некоторые расходы сокращались сами по себе, как говорится, нет пассажиров – нет и расходов на их обслуживание и заодно воздушных судов. Здесь же произошло снижение амортизационных расходов и таможенных пошлин, как уточняется в отчетности, за счет сокращения парка группы в течение 12 месяцев на 11 воздушных судов.

Интересно, что операционные расходы компании на обслуживание воздушных судов и пассажиров снизились в первом квартале на 4,9%, на авиационное топливо снизились на 11%, а на техническое обслуживание авиабортов расходы выросли на 49,4%. При оценке сокращения прямой выручки российских авиакомпаний от закрытия только европейских направлений (Германия, Франция, Испания и Италия), где за основу были взяты объем перевозок по семи крупнейшим российским перевозчикам в эти страны с марта до конца сентября 2019 года и средний уровень дохода от перевозок на кресло-километр, эксперт авиационной практики консалтинговой компании **Vain & Company** Сергей Зайцев заявлял изданию РБК, что приостановка эксплуатации самолетов, задействованных на данных направлениях, позволит не нести переменные затраты, размер которых изменяется за счет объема предоставленных услуг и товаров. По заверению эксперта, такие затраты обычно составляют около 40–50%, в том числе керосин, аэропортовые сборы, обслуживание пассажиров, переменная часть зарплат экипажей, привязанная к количеству полетов. При этом приостановка полетов приведет к потере доходов от трансферных пассажиров, которые могут составлять от 5 до 20% выручки в зависимости от масштабов сети авиакомпании. Надо сказать, что долю таких пассажиров и, соответственно, убытков по их обслуживанию компания в отчете не выделяет. Заработная плата в «Аэрофлоте» снизилась на 6,4% по сравнению с уровнем прошлого года, правда, указывается, что произошло это снижение за счет оплаты труда управленческого персонала. Административные, общехозяйственные и коммерческие расходы снизились на 7,2%.

В ответ на коронавирусные сдерживания рынка пассажирских авиаперевозок «Аэрофлот» приступил к оптимизации множества процессов: помимо сокращения общехозяйственных, управленческих, консультационных, маркетинговых расходов, включая полный отказ от рекламных мероприятий, сократили выставленные емкости воздушных судов, что позволило сократить убыток в ситуации снижения спроса, когда пассажиры массово начали отменять и переносить даты бронирований; инициировали переговоры по реструктуризации обязательств компании; с учетом стабильной динамики грузового рынка переориентировали ряд широкофюзеляжных воздушных судов под грузовые перевозки, что обеспечило положительную динамику по грузовой выручке.

Негативнее всего из всех перевозчиков коронакризис сказался именно на «Аэрофлоте» вовсе неслучайно. Помимо существующей именно у этой компании большой доли международных перевозок, компания является преемником советского «Аэрофлота», тем самым автоматически получив в наследство взимание платы за транзит – пролет

иностранных самолетов над российской территорией. В отчетности компании и говорится, что наиболее сильно пострадали показатели международных перевозок в результате фактического закрытия международного сообщения в марте. Остановка же международных рейсов повлияла и на показатели внутренних линий вследствие выпадения трансфера из/в российские регионы со стыковкой в Москве.

С закрытием сообщения практически всеми странами мира из-за пандемии на таком доходе как транзитная плата можно поставить крест. Поэтому если брать во внимание данный отчет, то, вероятно, рассматривая поддержку авиационной отрасли, правительство должно учесть необходимость возмещения госкомпаниями недополученных доходов. С учетом тех 23,4 млрд рублей, которые Минфин предоставит в этом году на поддержку всех российских авиакомпаний через компенсацию понесенных расходов, этих денег явно будет недостаточно. Либо львиная их доля должна пойти на возмещение расходов «Аэрофлота», как ключевого системообразующего государственного оператора рынка, либо государство должно взять на себя роль оператора по взиманию платы за транзит через другого государственного игрока, правда, непонятно, как это скажется на дальнейшем развитии компании, если данная плата как доход использовалась в обороте, например, при покупке и дальнейшем обслуживании судов.

Параллельно обратив внимание на долгосрочную программу мотивации директоров (ДПМ) «Аэрофлота», то, как сообщалось в июне прошлого года, тогда акционеры утвердили новую ДПМ, где основным показателем для получения вознаграждения членами совета директоров является «доля международного транзита от общего потока и доходность перевозок». Видимо, сейчас со значительным снижением транзитного дохода и в целом из-за падения пассажирских перевозок, встанет вопрос о выплате дивидендов. Как сообщал на днях портал Finmarket, «Аэрофлот» ждет позицию государства по вопросу выплаты дивидендов за 2019 год, о чем в ходе телефонной конференции для инвесторов и аналитиков, заявил замгендиректора компании по коммерции и финансам Андрей Чиханчин. Дивидендная политика «Аэрофлота» предполагает выплату от 25% от чистой прибыли по МСФО. В 2019 г. консолидированная прибыль группы составила 13,5 млрд руб. Как сообщает издание, по итогам работы в 2018 году «Аэрофлот» выплатил 2,6877 руб. на одну акцию, всего – 2,857 млрд руб. или 50% от чистой прибыли по МСФО. Напомним, что через Росимущество государство владеет в «Аэрофлоте» 51,17% акций, 35,7% – у институциональных инвесторов, 5,1% принадлежат физлицам, 4,3% составляют пакет казначейских акций, 3,5% – у госкорпорации «Ростех» и 0,1% – у менеджмента компании.

Как минимум, пересмотра стратегий развития авиакомпаниями, безусловно, с привязкой к стратегии развития аэропортовой инфраструктуры, не избежать по определению. Сегодняшний кризис авиаотрасли не одноразовый. Уже говорится о возможности повторения пандемии. Следовательно, будет требоваться всё большая поддержка государства. Совершенно непонятно, как мир выйдет из кризиса, восстановятся ли в полном объеме транзитные перевозки, насколько будут востребованы пассажирские услуги. Но и без биологических угроз, ситуация в мировой экономике на ближайший довольно длительный период повлечет неизбежное падение уровня доходов населения во всем мире, и не последнюю роль в этом будут также играть торговые войны отдельных неугомонных зарубежных политиков, так или иначе, вынуждая любой бизнес пересматривать стратегии развития, при этом именно авиаотрасль сильнее других будет страдать от негативных глобальных процессов в экономике и всё больше приобретать зависимость от внутренних перевозок, которые в России по большому счету только предстоит развивать.

Так, эксперты РБК заявляли, что текущий кризис гораздо сильнее масштабного падения финансовых результатов отрасли при кризисе 2001 года и точные цифры сегодняшнего спада зависят от сценария развития событий. Но, заметим, уже понятно, что с каждым

годом игроков авиарынка будут ожидать всё новые сюрпризы. Как считает Сергей Зайцев, для оптимизации затрат при сокращении полетов авиакомпании должны будут провести работу как со всеми внешними контрагентами и провайдерами услуг, включая лизингодателей и аэропорты, так и с персоналом. По словам заместителя исполнительного директора Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ, объединяет крупнейшие российские авиакомпании, кроме «Аэрофлота») Бориса Шокурова, авиакомпании будут сокращать издержки при аренде самолетов, договариваясь с лизинговыми компаниями о снижении лизинговой ставки и рассрочке платежей. К тому же идут переговоры о сдвиге поставок новых самолетов на более поздний срок.

Вероятно, что российские авиаперевозчики должны по возможности пересмотреть состав парков в пользу отечественной техники, но и российские авиапроизводители должны пересмотреть свою ценовую политику, так как сравнивая цены на новенькие «Боинги» 737–800, являющихся, как и Sukhoi Superjet 100, ближнемагистральными лайнерами, но вдвое вместительнее по числу пассажирских кресел, то цена российского «суперджета» практически одинаковая.

<https://regnum.ru/news/economy/2972291.html>

КОММЕРСАНТЪ; КОНСТАНТИН ВОРОНОВ, ЮЛИЯ САСЕВИЧ; 2020.04.06; НА СОЛЯРКУ БРОСИЛИ АВИАЦИЮ; УСТРАНЕНИЕМ ПОСЛЕДСТВИЙ ЧС В НОРИЛЬСКЕ ЗАЙМУТСЯ СПАСАТЕЛИ РАЗНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

МЧС определилось с методикой устранения последствий разлива топлива ТЭЦ-3 Норильско-Таймырской энергетической компании. В частности, выжигать солярку не предполагается. Об этом стало известно по результатам совещания, которое на месте ЧП провел глава МЧС России Евгений Зиничев. Тем временем Следственный комитет России (СКР) возбудил дело по факту несвоевременного информирования об этом ЧП. Губернатор Красноярского края Александр Усс утверждает, что узнал об инциденте из соцсетей и только через два дня после разлива. Компания-собственник ТЭЦ заявляет, что «своевременно и должным образом информировала о происшедшем» компетентные органы.

Как теперь известно, авария произошла 29 мая. Из поврежденного пятого резервуара ТЭЦ-3 Норильско-Таймырской энергетической компании (НТЭК, входит в группу «Норникель») вылилось свыше 21 тыс. тонн дизельного топлива. Солярка пропитала грунт на несколько метров рядом с Надежинским металлургическим заводом, попала в реки Далдыкан и Амбарная, их притоки, площадь загрязнения составила свыше 180 тыс. кв. м. По данным главы Росприроднадзора Светланы Радионовой, побывавшей на месте происшествия, примерно 6 тыс. тонн горюче-смазочных материалов (ГСМ) попали в грунт, около 15 тыс. тонн – в водные объекты. Greenpeace оценил ущерб от разлива топлива в 6 млрд руб.

Как сообщали в «Норникеле», предположительно, разлив на электростанции мог случиться из-за таяния грунтов вечной мерзлоты. По этой причине могли сдвинуться опоры с цистернами топлива, которые «служили более 30 лет без нареканий».

В операции по сбору нефтепродуктов задействовали значительные силы. Кроме МЧС, к операции привлекли подразделения заполярного филиала «Норникеля», а также мурманскую Морскую спасательную службу.

Ее работники доставили к устью реки Амбарная несколько тонн сорбента для сбора нефтепродуктов и боновые заграждения. Толщина поверхностного слоя дизельного топлива достигает 20 см. Уже к утру 30 мая из низменностей, где скопилась солярка, успели откачать и собрать более 100 тонн нефтепродуктов. По руслам рек были направлены группы, распыляющие абсорбент вдоль береговой линии. На площадке нефтехранилища бульдозеры сняли загрязненный грунт, который после обработками отвозили на отвал, устроенный на территории ТЭЦ-3. 1 июня в связи с инцидентом глава

Красноярского края Александр Усс ввел в Норильске и Таймыре режим ЧС межмуниципального уровня.

В среду ситуация вышла на федеральный уровень. Президент РФ **Владимир Путин** провел совещание по ЧП, после чего в Заполярье вылетел глава МЧС России Евгений Зиничев, губернатор Александр Усс и заместитель генпрокурора Николай Шишкин. Чтобы понять, каковы масштабы бедствия, они с борта вертолета осмотрели зону разлива нефтепродуктов, площадь которого приблизительно составила 180 тыс. кв. м.

В мэрии Норильска глава спасательного ведомства провел координационное совещание по вопросам ликвидации ЧС. «Мы проводим практически 15 проб в сутки. Мониторим ситуацию, чтобы не допустить попадание нефтепродуктов дальше. Мы будем здесь присутствовать до конца, следить за утилизацией. И не уйдем отсюда до полного восстановления экологической обстановки в регионе. Сегодня мы не видим способа утилизации путем сжигания, регион и так участвует в программе “Чистый воздух”. Нефтепродукты будут собираться, помещаться в резервуары, очищаться от водной среды и утилизироваться иными способами», – заявила руководитель Росприроднадзора Светлана Радионова.

Что потянется за аварией под Норильском

Как сообщили “Ъ” в пресс-службе МЧС России, для устранения последствий аварии в Норильск будет направлен аварийно-спасательный отряд «Газпром нефти». Для контроля развития ситуации и наблюдения два раза в день применяются беспилотные средства и вертолет. «К месту сбора нефтепродуктов также будут дополнительно передислоцированы шестнадцатитонные нефтесборные системы. Их количество увеличат с четырех до десяти», – рассказали в ведомстве. Для работы также привлекут два вертолета Ми-8 и самолет Ан-74.

Кроме того, сегодня утром в Норильск прибыла следственная группа из четырех сотрудников 5-го управления СКР, дислоцированного в Новосибирске. Им поручено вести дело по факту утечки нефтепродуктов, которое расследуется по трем статьям УК – ст. 254 (порча земли), ст. 246 (нарушение правил охраны окружающей среды при производстве работ) и ст. 250 УК РФ (загрязнение вод). Уже сегодня горсуд Норильска рассмотрел ходатайство силовиков о заключении под стражу начальника котлотурбинного цеха ТЭЦ-3 Норильска Вячеслава Старостина, который отвечал за техническое состояние резервуара с топливом, и удовлетворил это прошение. В СИЗО он проведет два месяца. Давать показания начальник цеха отказался, воспользовавшись ст. 51 Конституции РФ.

К уже имеющемуся уголовному делу следователи завели новое – о несвоевременном информировании о ЧС в Норильске.

Основанием для этого стали расхождения в данных властей региона, МЧС и руководства энергокомпании о времени аварии. Особо остро этот вопрос встал на совещании у **Владимира Путина**. «В подразделения МЧС России информация о происшедшей чрезвычайной ситуации поступила по линии ЕДДС (Единая дежурно-диспетчерская служба) только 31 мая. Все это время предприятие пыталось собственными силами локализовать последствия разлива. В тот же день информация была доведена до губернатора», – рапортовал президенту глава МЧС Евгений Зиничев. Выступавший по видео-конференц-связи губернатор Усс заявил, что о ситуации на норильской ТЭЦ узнал якобы из соцсетей спустя два дня после аварии.

После этого глава государства раскритиковал действия директора НТЭК Сергея Липина: «Почему органы власти узнали об этом только через два дня? Мы что, будем узнавать о чрезвычайных ситуациях из социальных сетей что ли? У вас там все в порядке со здоровьем?» Отметим, что в НТЭК с самого начала заявляли, что «своевременно и должным образом информировали о происшедшем и даже направили правоохранителям копии официальных сообщений об инциденте». «Сообщение об утечке дизтоплива поступило 29 мая в 12:55 от диспетчера, в 12:57 оно было подтверждено специалистами

ТЭЦ... В 13:10 оперативная информация передана в Единую дежурную диспетчерскую службу управления по делам ГО и ЧС администрация Норильска», – восстановили хронологию событий в НТЭК.

<https://www.kommersant.ru/doc/4366782>

ГУДОК; СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ; 2020.04.06; МОСТ ЗАМЕНЯТ ОБХОДОМ; ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ С МУРМАНСКОМ ДОСТРОЯТ НОВУЮ ДОРОГУ

3 июня генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, **заместитель министра** транспорта – руководитель **Росжелдора** Владимир **Токарев** и губернатор Мурманской области Андрей Чибис обсудили возможности скорейшего восстановления движения в Мурманск после обрушения моста через реку Колу и перспективы развития Мурманского транспортного узла. Решено быстро завершить недостроенный участок проекта развития Мурманского транспортного узла. Запланировано, что поезда по новому маршруту пойдут уже через 20 дней.

Утром Олег Белозёров с Владимиром **Токаревым** и Андреем Чибисом побывали на месте обрушения моста, осмотрели ход работ по разборке конструкций. Мост, построенный в 1930 году, обрушился в понедельник из-за сильного паводка. Железнодорожники своевременно заметили подмыв опор и остановили движение, благодаря этому при обрушении никто не пострадал.

«Движение поездов в обход барьерного места по временному участку будет организовано до 23 июня, – сообщил Олег Белозёров. – Что касается возведения нового железнодорожного моста, то эти работы планируется выполнить к началу октября, чтобы восстановить движение грузовых и пассажирских поездов по прежнему участку».

О том, как ОАО «РЖД» организовало перевозку пассажиров с помощью автотранспорта от станции Выходная на центральный вокзал в Мурманск, «Гудок» рассказывал в номере от 2 июня.

На месте уже работают проектировщики АО «Ленгипротранс», которые составляют план демонтажа повреждённого моста, а также занимаются проектированием нового искусственного сооружения. Предполагается, что новое пролётное строение моста будет иметь длину 110 м – от берега до берега, чтобы исключить воздействие воды на опоры. После проведения исследований грунта будет принято решение, какой фундамент будет закладываться в основу моста, а также определят точные сроки строительства.

Как пояснил «Гудку» генеральный директор АО «Ленгипротранс» Дмитрий Голубовский, для того чтобы быстро восстановить движение поездов из центра страны до Мурманска, необходимо проложить соединительную линию со станции Выходная, которая расположена по направлению из центра страны ещё до рухнувшего моста, на старый участок железной дороги Мурманск-Мурмаши – Лавна, которая ведёт из города через реку Колу на западный берег Кольского залива. Ближайшая к Мурманску точка на этой дороге – Блокпост 9-й км, через который и можно добраться в город через ещё один мост. «Этот участок в 5,7 км планируется построить по проекту развития Мурманского транспортного узла для увеличения перевозок в Лавну, и в нём уже есть проект от Выходной до Блокпоста 9-й км, а строит этот участок «Ямалтрансстрой», – объяснил Дмитрий Голубовский.

Андрей Чибис сообщил, что на ближайшие 20 дней в городе достаточно топлива, продовольствия и других запасов для обеспечения жизнедеятельности, есть возможность доставлять мобильные грузы, поэтому никаких рисков здесь нет. Со своей стороны, Олег Белозёров дал задание логистическому блоку холдинга рассмотреть и предложить все альтернативные возможности перевозок, потому что до окончания строительства нового моста пропускные возможности инфраструктуры всё равно будут ограничены. Также дано поручение и пассажирскому блоку организовать наиболее удобную доставку пассажиров

в Мурманск и на станцию Выходная, чтобы на всех этапах этой перевозки выполнялись правила Рос-транснадзора по противодействию распространению коронавирусной инфекции.

Затем у губернатора области состоялось совещание, посвящённое перспективам развития Мурманского транспортного узла. Первоначально, ещё в 2011 году, планировалось, что для развития терминалов на западном берегу Кольского залива потребуется увеличить провозную способность железной дороги на 28 млн тонн. Но Мурманская область теперь включена в Арктическую зону опережающего развития, бизнесменам предоставлены льготы и налоговые преференции, мурманский порт станет отправной точкой Северного морского пути, поэтому уже сейчас получено заявок на 44 млн тонн до 2023 года, сообщил Андрей Чибис. До 2030 года этот объём может вырасти до 100 млн тонн.

«В перспективе и мы тоже оцениваем увеличение объёма грузов до 100 млн тонн, – сказал на совещании Олег Белозёров. – В Мурманскую область пойдут грузы с высокой доходностью и с высокой добавленной стоимостью, которые улучшат не только региональную экономику, но и экономику РЖД».

В ближайшее время администрация Мурманской области и ОАО «РЖД» договорились определиться с техническими решениями по наращиванию пропускной способности и рассмотреть перечень потенциальных инвесторов и грузов.

<https://gudok.ru/content/infrastructure/1506367/>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.04.06; «ПОБЕДА» С ПЕРВЫХ ЖЕ РЕЙСОВ ДОБИЛАСЬ ДОКРИЗИСНОЙ ЗАГРУЗКИ КРЕСЕЛ; ЕЕ САМОЛЕТЫ ЗАПОЛНЕНЫ НА 90%, А У ДРУГИХ АВИАКОМПАНИЙ ПРИМЕРНО НАПОЛОВИНУ

Лоукостер «Победа» после двух месяцев простоя возобновил полеты 31 мая. Уже в первые дни загрузка кресел на его рейсах превысила 90%, говорится в отчетах аналитиков «ВТБ капитала» и «Газпромбанка» со ссылкой на топ-менеджеров «Аэрофлота».

Представитель «Победы» от комментариев отказался. Средняя загрузка рейсов составляет 90%, подтверждают два сотрудника головной компании лоукостера – «Аэрофлота».

«Это впечатляющий результат», – отмечает аналитик «ВТБ капитала» Елена Сахнова. В апреле перевозки российских авиакомпаний упали в 12,5 раза до 739 500 человек, средняя загрузка составила 39%. Для сравнения, за весь 2019 г. этот показатель по отрасли составил 84%, а у «Победы» – 94%.

Правда, после простоя в апреле и мае «Победа» эксплуатирует лишь четверть парка. У нее 30 судов Boeing-737–800 вместимостью 189 человек. 3 июня, согласно данным flightradar24, летало 7 самолетов. Всего за 4 дня лайнеры компании совершили 101 рейс.

За май данных по авиаперевозкам еще нет. «Загрузка в мае составила около 40%, заметного роста этого показателя в первые дни июня также нет», – говорит исполнительный директор Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Борис Шокуров.

Загрузка «Аэрофлота» сейчас составляет около 50%, примерно такая же – у других крупных регулярных авиакомпаний, говорит сотрудник национального перевозчика. «Средняя загрузка наших судов в мае – 54%, за июнь еще нет данных», – говорит представитель Utair. Количество пассажиров в первые дни июня относительно мая выросло примерно в полтора раза, но загрузка выросла меньше, так как авиакомпании увеличили количество самих рейсов, говорит сотрудник другой крупной авиакомпании. «Ведомости» отправили запросы в «Аэрофлот» и S7.

Такая высокая загрузка на рейсах лоукостера сейчас – результат сверхнизких цен, признает сотрудник «Аэрофлота». «Победа» в середине мая возобновила продажи билетов. При этом средние цены на полеты в июне были снижены примерно втрое. Такое снижение средней цены обеспечивается за счет того, что очень много билетов будет

продаваться по минимальным ценам, объяснял ранее сотрудник «Победы». Обычно система бронирования выставляет по минимальной цене определенное количество билетов, после продажи этой квоты переходит к более дорогим и так далее. В докризисных условиях количество дешевых билетов в высокий летний сезон стремилось к нулю.

Средняя цена билетов «Победы» с учетом купленных дополнительных услуг (например, выбор кресла или покупка дополнительного места багажа) в 2019 г. составила около 5000 руб., а в январе – марте (самый низкий сезон) 2020 г. – около 4400 руб., рассказывал ранее сотрудник лоукостера. Сейчас на июнь по многим направлениям в продаже есть билеты за 999 руб. даже за несколько дней до вылета. «Победа» – признанный и бессменный ценовой лидер России, но мы понимаем, что сейчас даже по нашим привычным тарифам у людей нет возможности купить билеты», – рассказывал ранее гендиректор «Победы» Андрей Калмыков.

Другие перевозчики – «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии» и Utair – во второй половине мая примерно вдвое снизили стоимость перелетов в июне, прежде всего из-за возвращения «Победы» с ее низкими ценами.

«Победа» была прибыльной все годы работы, в 2019 г. получила рекордную прибыль в 4,9 млрд руб. В этом году лоукостер впервые сумел получить прибыль в I квартале, традиционно убыточным для всей мировой гражданской авиации. При выручке 11,1 млрд руб. прибыль в январе – марте составила 664 млн руб., сообщил «Аэрофлот». «С учетом снижения цены авиакеросина на 30% «Победа» при снижении цен на треть может оставаться прибыльной, при снижении вдвое может быть в плюсе без учета лизинга, ведь лизинговые платежи перенесены, их, правда, придется выплачивать позже», – говорит Сахнова из «ВТБ капитала».

Но при снижении цен втрое рейсы «Победы» будут убыточными, выручка не будет покрывать даже операционных затрат, работу в таком режиме лучше ограничить парой недель, предупреждает Сахнова. Рейсы «Победы» сейчас действительно убыточны, признают два сотрудника «Аэрофлота».

Период низких цен у «Победы» ограничен июнем, билеты на июль продаются уже в 2–3 раза дороже, следует из информации на сайте лоукостера.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/06/04/831877-pobeda-s-pervih-zhe-reisov-dobilas-dokrizisnoi-zagruzki-kresel>

ВЕДОМОСТИ; ДЕНИС СЧЕТКОВ; 2020.04.06; ЧЕМ ПЛОХА АУКЦИОННАЯ СИСТЕМА ЗАКУПОК

Конкурсы вместо аукционов по выбору подрядчиков по госконтрактам нужны, чтобы мы навсегда помахали рукой демпингу, который портит рынок

Денис Снетков, Заместитель генерального директора СРО «Уральское объединение строителей»

Построить здание по госконтракту в одном из регионов стоит 38 млн руб. Подрядчик, взявшийся сделать это за 22 млн руб., приходит к заказчику и, показывая на окно в проекте, спрашивает: «Что это за квадратик?» Этот реальный пример демонстрирует: система аукционов по строительным госконтрактам требует замены. Уральское объединение строителей вместе с Национальным объединением строителей (НОСТРОЙ) внесли в Госдуму законопроект, который, по нашему мнению, необходим малому и среднему бизнесу в строительстве и производителям качественных стройматериалов.

На аукционе государственные и муниципальные заказчики вправе выбрать подрядчика, предложившего наименьшую цену. Это зачастую приводит к появлению на стройке неквалифицированных рабочих и контрафактных материалов. А что остается делать, если ты падаешь в цене ниже себестоимости? Только привлекать бездомных, как это случилось в крупном уральском городе, и покупать некачественную продукцию. Да, в 44-ФЗ (закон о

контрактной системе) есть антидемпинговые меры, но заказчики по-прежнему голосуют рублем.

Наши исследования показали, что демпинг со стороны нечестных подрядных компаний – первый вызов для строительной отрасли. Более 90% подрядчиков и заказчиков жалуются на аукционную систему закупок. Причины очевидны: профессиональные подрядчики платят налоги, хорошие зарплаты рабочим и им не нравится, когда их многолетний опыт, бесспорная квалификация проигрывают тем, кто готов работать за кусочек хлеба. Добросовестные заказчики не рады, когда демпингующие подрядчики срывают сроки и качество работ.

Второй вызов – отсутствие нормальной прибыли у подрядчиков. 63% компаний говорят о нехватке оборотных средств и достаточной прибыли, потому что заказчики переходят на постоплату (доходит до 120 дней), работают без авансов – это получило практически повсеместное распространение. В результате малый бизнес теряет около 30% от того, что мог бы заработать.

Ситуация с оборотными средствами усложняется еще и тем, что подрядчики должны платить гарантийное обеспечение и обеспечение по исполнению контракта. В результате госконтракты становятся все менее популярными среди подрядных организаций.

Мы предлагаем, во-первых, сместить баланс при выборе подрядчика с критерия «цена» к учету качества, квалификации, компетенции исполнителей. Способ простой – проводить конкурсы, а не аукционы, внедрить рейтинг участников закупок. Порядок ведения такого рейтинга может установить правительство РФ.

Во-вторых, отменить предоставление обеспечения государственных и муниципальных контрактов. Третье – ввести обязательное авансирование, от 20 до 50% от стоимости работ. Кстати, пока добились того, что в 44-ФЗ недавно увеличена доля аванса с 30 до 50%. Сейчас важно предусмотреть минимальный размер авансирования. Безусловно, всегда есть риск, что с деньгами сбегут. Но на этот случай работают уголовные законы. И наконец, сократить сроки приемки и оплаты строительных работ до 10 дней.

Обязательное авансирование, отмена денежного обеспечения позволят подрядчику иметь оборотные средства. Требование к точному и минимальному сроку постоплаты даст возможность подрядной компании вовремя выплатить зарплату и налоги. А переход в конкурсы важен для того, чтобы демпингу, который портит рынок для добросовестных и опытных подрядчиков, мы навсегда помахали рукой.

<https://www.vedomosti.ru/realty/blogs/2020/06/01/831629-bolee-90-stroitelnih-podryadchikov-zhaluyutsya-na-sistemu>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.04.06; ТЕХОСМОТР ДОЖДАЛСЯ КАДРОВЫХ РЕШЕНИЙ; МИНТРАНС УТВЕРДИЛ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОЦЕДУРЕ ТО

Автомобили, мотоциклы и грузовики во время техосмотра будут дважды фотографировать, фиксируя координаты и время снимков. МВД будет хранить данные пять лет. Соответствующий приказ утвердил **Минтранс**. Документ заработает в 2021 году вместе с «большой реформой» ТО, предполагающей тотальное ужесточение контроля за состоянием автопарка и исключение возможности покупки диагностических карт. Эксперты документ раскритиковали: приказ позволит автовладельцам избежать обязательных проверок за взятки.

Опубликованный на портале правовой информации приказ **Минтранса** №97 устанавливает «требования к фотографическому изображению транспортного средства, в отношении которого проводилось диагностирование», а также «к порядку и срокам его хранения в единой автоматизированной информационной системе техосмотра».

Транспортное средство будут фотографировать в начале и в конце процедуры ТО.

На каждом снимке должны быть видны номер автомобиля, его марка и цвет.

Если техосмотр проходит фура, на первой фотографии должна быть запечатлена передняя часть грузовика, на второй – задняя часть прицепа. Файлы будут содержать дату, время (с погрешностью не более 3 сек.) и координаты (с погрешностью определения до 15 м) и не должны «весить» более 700 килобайт.

Минимальное разрешение – 1280 на 720 пикселей, при этом высота символа на госномере не может быть меньше 8 пикселей.

Каждый снимок будет подписываться усиленной квалифицированной электронной подписью техэксперта, проводившего диагностику, и передаваться в единую информационную систему техосмотра ЕАИСТО (курирует МВД) для хранения в течение пяти лет.

В первой версии приказа **Минтранс** планировал ввести обязательное фотографирование идентификационного номера транспортного средства. «Данное требование исключено в целях минимизации временных и трудовых затрат, а также автоматизации процесса фотофиксации», – пояснили “Ъ” в пресс-службе **Минтранса**. Если требования приказа не выполняются, оператор ТО не сможет оформить диагностическую карту, пояснили в ведомстве.

Приказ **Минтранса** вступит в силу 1 марта 2021 года вместе с масштабной реформой техосмотра, о которой “Ъ” неоднократно рассказывал. Речь идет об ужесточении требований к операторам ТО и используемому оборудованию. МВД потратит 80 млн руб. на модернизацию ЕИСТО в рамках заключенного в апреле контракта с ООО «Программный продукт». Отбить охоту торговать диагностическими картами без проверки автомобиля призваны повышенные штрафы.

Техосмотр усилят криптографией

Для водителей, которые ездят без ТО, вводится штраф 2 тыс. руб. (сейчас действует штраф 500–800 руб. за отсутствие полиса ОСАГО; он остается). Нововведения должны были вступить в июне 2020 года, но из-за коронавируса перенесены на 2021 год. В качестве послаблений с апреля действует следующая периодичность ТО: новые легковые автомобили, легкие грузовики и мотоциклы первые четыре года процедуру не проходят, транспортные средства до десяти лет – один раз в два года, остальные – один раз в год. До 30 сентября заключать договоры ОСАГО можно вообще без диагностической карты, соответствующий закон вступил в силу 25 мая.

Если сегодня диагностическую карту можно купить не выходя из дома, после того как приказ заработает, водителям все-таки придется приезжать на пункты ТО, отмечает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

«Но это не значит, что машина будет проверена, – считает он. – Думаю, большая часть пунктов ТО будет представлять собой пункты по продаже полисов ОСАГО. Если соглашаешься купить полис, то делают пару фотографий машины и продают страховку. Если нет, вместе с фотографиями делают полноценный техосмотр, придираясь к разным мелочам. Это такая форма шантажа». Гендиректор союза операторов ТО «Техэксперт» Сергей Зайцев называет приказ **Минтранса** «пустышкой». «При допустимой погрешности координат в 15 м можно даже не заезжать в здание пункта ТО, фотографируя машину на улице. По сути, сохранится существующая порочная система покупки диагностических карт, только в несколько другой форме, – говорит он. – На этапе разработки приказа мы предлагали автоматически фотографировать машину в момент заезда на тормозной стенд, такое требование обойти будет гораздо сложнее. Усиленную электронную подпись должен ставить также руководитель пункта ТО и нести уголовную ответственность за подделку».

Минтранс тем временем готовит к выпуску еще один документ, необходимый для реформы ТО: обновленные правила техосмотра, которые будут закреплены постановлением правительства. 1 июня закончилось общественное обсуждение проекта на regulation.gov.ru. В постановлении подробно описан процесс аннулирования

диагностических карт, уточняются случаи отказа в проведении ТО, расписан порядок применения мобильных диагностических линий для проведения проверок в отдаленных районах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4366240>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.04.06; ЧАСТНЫЕ ЛОЦМАНЫ ДРЕЙФУЮТ К БЕРЕГУ; МИНТРАНС ПОДДЕРЖАЛ ПЕРЕДАЧУ КОНТРОЛЯ НАД ПРОВОДКОЙ СУДОВ ГОСУДАРСТВУ

Министерство транспорта поддержало создание единой государственной лоцманской службы, дискуссии о которой идут годами. Очередной законопроект о создании службы скоро рассмотрит Госдума.

Образование такой службы, подведомственной **Росморречфлоту**, как это предусмотрено законопроектом, соответствует наилучшим международным практикам и «позволит создать эффективный механизм, который сможет гарантировать предоставление лоцманских услуг во всех морских портах РФ», говорится в письме (есть у «РГ»), направленном за подписью директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Юрия Костина в адрес бывшего президента Ассоциации морских лоцманов Владимира Егоркина.

В «РГ» подтвердили, что письмо было подготовлено в рамках работы с обращениями граждан.

Создание единой лоцманской службы предусматривает проект поправок в Кодекс торгового мореплавания РФ, который был внесен в Госдуму группой сенаторов в январе. Рассмотреть его в первом чтении планируется в ближайшие дни.

Лоцманы обеспечивают безопасный проход судов, в том числе иностранных, к портам, их работа может влиять, например, на развитие экспорта, поскольку либо повышает, либо снижает их привлекательность для судоходных компаний. Проектом предполагается контроль над лоцманами полностью передать государству.

Идея создания государственной лоцманской службы обсуждалась еще в начале 2000-х годов. Дискуссии тогда даже привели к расколу лоцманского движения.

Для создания единой лоцманской -организации бюджету придется -закупить более 60 судов общей -стоимостью 10-15 млрд рублей

В 2016 году свой законопроект об этом готовил **Минтранс**. Тогда в министерстве отмечали, что частные лоцманы работают только в тех портах, где можно хорошо заработать, - их всего 15. А в портах, куда заходят лишь несколько небольших судов в месяц, лоцманские функции выполняет государство, и эта деятельность убыточна.

Финансовая часть проблемы понятна. Ежегодно лоцманский сбор в России составляет 3,5-4 млрд рублей. Сторонники национализации лоцманского дела считают, что государство могло бы направить часть этих средств на развитие инфраструктуры портов. Авторы законопроекта также считают, что появление в сфере обеспечения лоцманских проводок частных компаний разбалансировало и затормозило развитие всей системы и нарушило международные обязательства России по обеспечению безопасности мореплавания в своих портах.

Частные компании приводят свои контраргументы. Для создания единой государственной лоцманской организации бюджету придется закупить более 60 судов общей стоимостью около 10-15 млрд рублей, говорит директор Национального объединения лоцманских организаций (НОЛО) Виктор Рябоконт. В организации также полагают, что законопроект противоречит нормам о недопустимости сдерживания экономически оправданного перехода сфер естественных монополий в состояние конкурентного рынка. Что касается безопасности, то она не зависит от формы собственности, считают в НОЛО.

В конечном итоге критики идеи единой лоцманской службы указывают на риски ее неэффективности. В этой части с ними солидарны в Федеральной антимонопольной службе (ФАС). «Введение законодательных ограничений на оказание лоцманских услуг частными компаниями не столько может привести к ограничению конкуренции, сколько ограничить предложение таких услуг для судовладельцев и поставить морские порты в зависимость от эффективности или неэффективности единой лоцманской службы», - пояснил «РГ» замруководителя ФАС России Александр Редько. Он также отметил, что действующая система снижает коррупционные риски и положительно сказывается на пропускной способности морских портов.

Каким бы ни было в итоге решение Госдумы, эксперты указывают, что в мировой практике есть оба варианта организации деятельности лоцманов. «В целом ряде морских стран с рыночной экономикой - в Норвегии, Швеции, Латвии, Литве, Эстонии, Греции, у лидера мировой экономики - Китая и других стран лоцманские службы сегодня государственные», - отметила координатор проекта «Морская политика» Центра стратегических оценок и прогнозов Анна Горнова.

<https://rg.ru/2020/06/04/mintrans-podderzhal-peredachu-kontroliia-nad-provodkoj-sudov-gosudarstvu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.04.06; ЭКСПЕРТ: РОССИЯ ВОЗОБНОВИТ ОДНИМ ИЗ ПЕРВЫХ АВИАСООБЩЕНИЕ С КИТАЕМ

Россия, скорее всего, будет восстанавливать международное авиасообщение поэтапно, открывая маршруты в отдельные страны, Китай будет в числе первых, рассказал в беседе с «РГ» глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

«Россия будет открывать международное авиасообщение последовательно, одна страна за другой или группами стран. Когда Россия сочтет возможным открыть международное авиасообщение, то Китай будет одним из первых направлений, куда возобновятся полеты», - сказал он.

Накануне стало известно, что Китай с 8 июня разрешил полеты иностранным компаниям. Ограничения были введены в ситуации распространения коронавируса.

Как отметил Пантелеев, принципиальным вопросом для Китая сейчас является возобновление полетов в США, и решение об открытии международного авиасообщения было принято на фоне недавнего решения американских властей о запрете полетов китайским компаниям в США. «Думаю, что стоит увязывать именно эти события», - сказал эксперт. Он пояснил, что Китай до недавнего времени не вводил запрета на международные полеты вообще, но выдвигал ряд требований к авиакомпаниям. Американские перевозчики этим требованиям не соответствовали, а потому не смогли выполнять полеты в Китай. В ответ американские власти запретили полеты китайским авиакомпаниям в США.

Что касается российско-китайского международного авиасообщения, то в его возобновлении заинтересованы и КНР и Россия. «После того как на уровне правительств двух стран будут сняты ограничения на международные полеты, восстановление авиасообщения не заставит себя долго ждать. Авиакомпании заинтересованы в восстановлении маршрутной сети, это направление востребовано, как для китайской, так и для российской стороны», - сказал Пантелеев.

В Минтрансе ранее заявляли, что надеются на восстановление внутреннего авиасообщения в июне, а международного - в июле этого года. По словам **министра транспорта Евгения Дитриха**, международные перелеты откроют, если соответствующее разрешение будет получено от правительства. Зависеть это будет, в первую очередь от эпидемиологической обстановки в других странах.

В авиакомпании «Уральские авиалинии» заявили «РГ», что готовы поставить рейсы в Китай, если будет соответствующее разрешение от российских властей. В S7 воздержались от прогнозов, отметив, что пока их давать преждевременно и стоит дождаться открытия границ.

Ранее стало известно, что о восстановлении международного сообщения с 1 июля заявили власти Таиланда, Сербия уже открыла международное сообщение с некоторыми странами в мае.

<https://rg.ru/2020/06/04/ekspert-odno-iz-pervyh-aviasoobshchenij-rossiia-vozobnovit-s-kitaem.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.04.06; СЕНАТОРЫ ПРЕДЛОЖИЛИ УПРОСТИТЬ ВЫРУБКУ ЛЕСОВ НА ТЕРРИТОРИИ АЭРОПОРТОВ

В Госдуму внесён законопроект, упрощающий администрациям аэропортов вырубку лесов и кустарников на приаэродромных территориях для безопасности полётов. Документ есть в распоряжении «Парламентской газеты».

Как говорится в пояснительной записке, в состав приаэродромной территории могут входить земли лесного фонда. При этом в Воздушном и Лесном кодексе не прописаны нормы, регламентирующие порядок рубки и обрезки лесных насаждений на такой территории, что не отвечает требованиям безопасности полётов.

Однако администрация аэропортов организовать их вырубку по закону не может – для этого необходимо переводить земли лесного фонда в земли промышленности или оформлять право аренды на лесные участки, что несёт дополнительные расходы.

«В целях обеспечения транспортной безопасности и создания необходимых условий для эксплуатации аэропортов представляется целесообразным внести изменения <...>, предусматривающие возможность осуществления выборочных и сплошных рубок <...> без предоставления лесных участков, установления сервитута на приаэродромных территориях в зоне взлёта и посадки воздушных судов», – указывается в пояснении.

Авторы законопроекта – члены Совета Федерации Алексей Майоров, Сергей Лисовский, Сергей Митин, Татьяна Гигель, Людмила Талабаева, Сергей Белоусов, Елена Зленко и другие.

<https://www.pnp.ru/economics/senatory-predlozhili-uprostit-vyrubku-lesov-na-territorii-aeroportov.html>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА; 2020.04.06; МИНЭНЕРГО ПОРУЧИЛО НЕФТЯНИКАМ ПЕРЕНАПРАВИТЬ ТОПЛИВО НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК

Нефтяные компании должны в существенной мере переориентировать экспорт нефтепродуктов на внутренний рынок уже в июне, заявили в Минэнерго. Крупные игроки рынка подтвердили готовность выполнить эту рекомендацию.

Нефтяные компании должны «в существенной мере» переориентировать экспорт нефтепродуктов на внутренний рынок уже в июне, сообщила пресс-служба Минэнерго по итогам совещания у **замминистра** Павла Сорокина, посвященного рынку автомобильного бензина. «На совещании представители нефтяных компаний подтвердили готовность выполнить рекомендации Минэнерго России в полном объеме», – указано в сообщении.

Помимо менеджеров крупных нефтяных компаний в совещании приняли участие представители независимых сетей АЗС Московского региона, Татарстана, Воронежа, Саратова, Башкирии, Новосибирска, Омска и Алтайского края, Российского топливного союза (РТС), а также Федеральной антимонопольной службы (ФАС).

Минэнерго разработало рекомендованные балансы автомобильного бензина на июнь 2020 года, предусматривающие суммарный уровень производства на уровне прошлого года (более 3,1 млн т в месяц), увеличение отгрузок на внутренний рынок с темпами,

опережающими ожидаемый рост потребления, в том числе для восстановления уровня коммерческих запасов топлива на НПЗ и нефтебазах, говорится в сообщении.

«На совещании обсуждали рост производства нефтепродуктов с учетом тенденции восстановления спроса в июне, включая ограничение экспорта топлива на этот период вплоть до его прекращения некоторыми участниками рынка. Это условие не затронет поставки топлива на собственные АЗС нефтяников за рубежом», – пояснил РБК один из участников совещания президент РТС Евгений Аркуша.

«Для «Газпром нефти» безусловным приоритетом является обеспечение российских потребителей моторным топливом. Экспортные поставки моторных топлив компании осуществляются по остаточному принципу», – сообщил РБК представитель «Газпром нефти». Он подтвердил, что компания «выполняет все соответствующие рекомендации регуляторов». РБК направил запросы в пресс-службы «Роснефти» и ЛУКОЙЛа.

Консенсус-прогноз предполагает снижение спроса на бензин в июне в среднем по стране на 10%. Но восстановление потребления топлива со стороны населения, связанное со снятием ограничений из-за коронавируса, наблюдается неравномерно по разным регионам. Это потребовало обсуждения ситуации в регионах, указывает пресс-служба Минэнерго.

Для снятия неопределенностей при планировании закупок независимые АЗС получили необходимую информацию о выходах отдельных НПЗ из ремонтов. «Результатом совещания явился вывод о достаточности запланированного производства и отгрузок для создания профицитного предложения на внутреннем рынке автомобильного бензина, что позволит в том числе стабилизировать ценовую ситуацию в оптовом сегменте на фоне восстановления спроса и котировок на мировых рынках», – отмечено в сообщении пресс-службы. Минэнерго исключает рост розничных цен темпами, превышающими уровень инфляции.

«Мы получили понимание, что ситуация с объемом предложения топлива на бирже и по всем внутренним каналам сбыта должна улучшиться. Если нефтяники выполняют договоренности, то мы считаем, что этих мер достаточно для того, чтобы сбалансировать внутренние цены на топливо», – отмечает Аркуша. По его словам, уже в четверг, 4 июня, виден рост продаж бензина и дизельного топлива и снижение цен на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже. По данным торгов биржи, на 14:30 мск индекс бензина Регуляр-92 снизился на 0,81%, до 49,118 тыс. руб. за тонну, а Премиум-95 – на 0,38%, до 53,445 тыс. руб.

На прошлой неделе стало известно, что ограничения добычи в рамках сделки ОПЕК+ могут привести к нехватке сырья на Хабаровском нефтеперерабатывающем заводе, который выпускает больше половины моторных топлив, необходимых Дальнему Востоку. Этот завод, принадлежащий экс-президенту «Роснефти» Эдуарду Худайнатову, перерабатывает почти 5 млн т нефти в год, или 416 тыс. т в месяц. Но самый крупный поставщик сырья для завода – Иркутская нефтяная компания (ИНК), как и другие российские нефтяные компании, должна снизить добычу на 19% от уровня февраля. Кроме того, некоторые добывающие компании Восточной Сибири экспортируют нефть сверх нормативов, заявлял представитель владельца завода, не указав конкретных компаний-экспортеров.

Дефицита топлива на Дальнем Востоке не будет, ответил на это источник, близкий к Минэнерго. С одной стороны, проблема с поставкой сырья на Хабаровский НПЗ почти решена, с другой – в регионе хватает запасов бензина и дизеля, чтобы их использовать, если завод будет вынужден снизить переработку. Глава Российского топливного союза сказал РБК 4 июня, что совещание в Минэнерго по ситуации на рынке топлива Дальнего Востока будет проведено отдельно.

<https://www.rbc.ru/business/04/06/2020/5ed8c0c89a79477cfe4579bf>

ТАСС; 2020.04.06; МИШУСТИН УТВЕРДИЛ ПРАВИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СУБСИДИЙ АЭРОПОРТАМ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин утвердил правила предоставления субсидий аэропортам для поддержания стабильности их работы в условиях распространения коронавируса, говорится в сообщении пресс-службы правительства. Ранее президент РФ Владимир Путин принял решение выделить из резервного фонда правительства на эти цели 11 млрд рублей.

«Российские аэропорты могут начинать подавать заявки на получение субсидий. Правила предоставления финансовой поддержки утвердил **председатель правительства Михаил Мишустин**», - отмечается в сообщении. В пресс-службе уточнили, что субсидии должны быть направлены на поддержание бесперебойной работы и сохранение численности персонала.

Поддержку смогут получить не все аэропорты. «Для получения субсидии аэропорт обязан иметь российскую прописку. Для компаний с иностранным участием установлено ограничение: доля юрлиц, зарегистрированных в низконалоговых юрисдикциях или офшорных зонах не должна превышать 50%», - говорится в документе.

Ранее правительство выделило из своего резервного фонда Федеральному агентству воздушного транспорта 23,4 млрд рублей для предоставления в 2020 году субсидий российским авиакомпаниям, пострадавшим из-за пандемии.

<https://tass.ru/ekonomika/8644199>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200604/1572438850.html>

ТАСС; 2020.04.06; КАБМИН ВЫДЕЛИТ ПОРЯДКА 1,7 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОРОГИ РЯДА РЕГИОНОВ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Правительство выделит порядка 1,7 млрд рублей на восстановление автодорожной инфраструктуры ряда регионов Сибири и Дальнего Востока. Об этом заявил **премьер-министр России Михаил Мишустин** на заседании кабмина в четверг.

«Следующий вопрос касается состояния дорог на Дальнем Востоке и в Сибири. Инфраструктура там заметно пострадала от прошлогодних паводков. Мы выделяем на восстановление автодорожной инфраструктуры почти 1 млрд 700 млн рублей», - сказал он.

Мишустин пояснил, что эти деньги получают пять регионов: Амурская, Иркутская области, Приморский и Хабаровский края, а также Еврейская автономная область.

Как ранее сообщала пресс-служба кабмина, речь идет о переносе не использованных в 2019 году ассигнованиях, выделенных Федеральному дорожному фонду на дорожные работы в регионах, где произошли чрезвычайные ситуации природного характера.

<https://tass.ru/ekonomika/8646919>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200604/1572453700.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; ОНФ НАПРАВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ДОРАБОТКЕ ПЛАНА ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ

Общероссийский народный фронт направит предложения по доработке общенационального плана восстановления экономики страны, сообщает пресс-служба движения.

Ранее во вторник **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** представил проект плана восстановления экономики президенту России Владимиру Путину.

«Более 70 представителей делового сообщества приняли участие в первом рабочем совещании координационного центра ОНФ по восстановлению экономики в формате видеоконференции. Эксперты обсудили общенациональный план действий по

восстановлению занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения. Озвученные инициативы будут оформлены в пакет предложений Народного фронта по доработке данного документа», - говорится в сообщении.

Как отметил директор координационного центра ОНФ, член Общественной палаты РФ Илья Семин, общенациональный план должен ставить перед собой «более амбициозные задачи»: не просто восстановить экономику, а «как можно скорее перейти к экономическому росту». По его словам, для этого нужно предложить меры поддержки граждан в части занятости и социальных программ, чтобы они могли покупать товары и услуги российских компаний. Тем самым они будут поддерживать потребительский спрос и чувствовать себя защищенными.

«С другой стороны, необходим мощный инвестиционный блок, чтобы обеспечить приток новых инвестиций и создание высокопроизводительных рабочих мест. Это сложная задача. Мы учтем мнения промышленных предприятий, экспертных сообществ и бизнес-ассоциаций и направим в правительство наши предложения», – цитирует Семина пресс-служба.

Директор Российской ассоциации электронных коммуникаций, член центрального штаба ОНФ Сергей Плугодаренко также предложил ряд мер для поддержки и восстановления цифрового сегмента экономики.

«Чтобы восстановление нашей отрасли было более плавным, нужны государственные субсидии, а также поддержка спроса со стороны госкорпораций и поддержка экспорта», – заявил Плугодаренко, слова которого приводятся в сообщении.

<https://ria.ru/20200604/1572486426.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; МИШУСТИН: ПРАКТИКУ ПРЕДПОЧТЕНИЯ ИНОСТРАННЫМ ПОСТАВЩИКАМ В ГОСЗАКУПКАХ И ЗАКУПКАХ ГОСКОМПАНИЙ НУЖНО МЕНЯТЬ

Председатель правительства РФ Михаил Мишустин указал на необходимость изменить практику госзакупок, когда заказчики отдают предпочтение иностранным поставщикам.

«Практику предпочтения иностранным поставщикам в госзакупках и закупках госкомпаний нужно менять», - сказал **Мишустин** в ходе заседания правительства в четверг.

На этом заседании рассматриваются поправки к закупочному законодательству, предусматривающие введение квот на закупку российской продукции.

Внесенные на рассмотрение правительства поправки к законам «О контрактной системе» (44-ФЗ) и «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» (223-ФЗ) предусматривают, что правительство получит право утверждать перечень товаров, на которые будет распространяться норма о квотировании. Также правительство будет устанавливать размер квоты.

Стоит отметить, что действие положений о квотировании закупок будет распространяться не только на российскую продукцию, но и на товары, произведенные в странах ЕАЭС.

«Если на данный момент промышленность бежит за заказчиком, пытаясь выиграть хотя бы часть конкурсных процедур, то с введением отраслевых квот для российских производителей заказчики будут вынуждены ориентироваться на отечественное, - говорится в пояснении аппарата вице-преьера РФ Юрия Борисова к рассмотрению этих поправок - Разумеется, речь идет исключительно о конкурентоспособных товарах и услугах. Преференции российским производителям должны быть в тех отраслях, в которых Россия достигла определённого уровня компетенции по критерию цена-качество».

Для каждой из отраслей правительство установит индивидуальные квоты, подчеркнули в аппарате вице-преьера.

Как сообщалось, эти законопроекты были подготовлены в январе-феврале текущего года Минпромторгом РФ. Тогда эти предложения не получили одобрения со стороны Минфина РФ.

«Те вопросы и опасения, которые нами озвучиваются, касаются порядка реализации и достижения соответствующего показателя, - говорила в феврале руководитель департамента бюджетной политики в сфере закупок Минфина Татьяна Демидова. - У нас нет концептуальных возражений по самой цели законопроекта - она понятна и правильна, но предложенный законопроект удлиняет закупочные процедуры, что противоречит основным указаниям правительства об оптимизации и ускорении закупок».

Дело в том, что по предложению Минпромторга при проведении котируемых закупок заказчики должны будут продлевать срок подачи заявок на участие в закупке и признавать закупку несостоявшейся, если на участие в ней не подано ни одной заявки с предложением российской продукции. Закупить же импортную продукцию или услуги госзаказчики смогут только в том случае, если по итогам продления опять не будет подано ни одной заявки с предложением товаров, услуг российского происхождения.

Это не первое такое предложение (о котирувании закупок российской продукции) Минпромторга. Так, летом прошлого года Минпромторг подготовил проект правительственного постановления, которым для товаров российского производства предлагалось установить долю в закупках государственных заказчиков в размере не менее 30% от годового объема закупок в 2020 году и не менее 50% - в 2021 году.

Тогда предложение Минпромторга не поддержали Минфин и ФАС России.

ТАСС; 2020.04.06; РОСАВИАЦИЯ ГОТОВА ПРИСТУПИТЬ К РАССМОТРЕНИЮ ЗАЯВОК АЭРОПОРТОВ НА ПОЛУЧЕНИЕ СУБСИДИЙ

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) готово незамедлительно приступить к рассмотрению заявок аэропортов на получение субсидий в условиях снижения объемов пассажирских перевозок.

«**Росавиация** готова незамедлительно приступить к рассмотрению заявок аэропортов», - сообщили ТАСС в агентстве

Ранее пресс-служба правительства сообщила, что **премьер-министр Михаил Мишустин** утвердил правила предоставления субсидий. Получить их имеют право только аэропорты, чьи юрлица зарегистрированы в России. Для компаний с иностранным участием установлено ограничение: доля юрлиц, зарегистрированных в низконалоговых юрисдикциях или офшорных зонах, не должна превышать 50%, отмечали в пресс-службе. Как следует из постановления правительства, размер субсидии будет рассчитываться исходя из ставки в 195,4 рубля за одного потерянного пассажира.

В пресс-службе уточнили, что субсидии должны быть направлены на поддержание бесперебойной работы и сохранение численности персонала. Во Внуково и Шереметьево ТАСС уже сообщили, что планируют обратиться за получением субсидий.

Ранее правительство выделило из своего резервного фонда Федеральному агентству воздушного транспорта 23,4 млрд рублей для предоставления в 2020 году субсидий российским авиакомпаниям, пострадавшим из-за пандемии.

По данным **Росавиации**, на фоне коронавируса только в московских аэропортах пассажиропоток снизился на 95% в апреле этого года по сравнению с апрелем 2019 года - до 388 тыс. человек.

<https://tass.ru/ekonomika/8645959>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200604/1572452545.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАССКАЗАЛ О РАБОТАХ НА МЕСТЕ РАЗЛИВА ТОПЛИВА В НОРИЛЬСКЕ

Свыше 120 тонн дизтоплива извлечено с места разлива в Норильске, к работе подключились 100 спасателей МЧС, ожидается прибытие 75 специалистов «Газпромнефти», сообщила пресс-служба **Росморречфлота**.

Один из резервуаров хранения дизельного топлива на ТЭЦ-3 Норильска 29 мая получил повреждения, произошла утечка около 21 тысячи тонн топлива. Как поясняли в «Норникеле», основная причина аварии - потепление в условиях вечной мерзлоты, которое привело в движение опоры под топливными цистернами. На территории Красноярского края введен режим ЧС федерального уровня. Глава МЧС России Евгений Зиничев заявил, что найдено решение по способам ликвидации последствий ЧП.

ЧС федерального масштаба: разлив топлива в Норильске

«К спасателям Морспасслужбы присоединились 100 спасателей МЧС, ожидается прибытие еще 75 спасателей компании «Газпромнефть». Предполагается, что все специалисты, привлеченные для ликвидации последствий аварии, будут поделены на группы, во главе каждой будет назначен спасатель Морспасслужбы как наиболее подготовленный специалист в сфере борьбы с нефтеразливами на водных акваториях и обводненных поверхностях», - сообщает **Росморречфлот**.

Пресс-служба ведомства уточняет, что извлечено с места разлива уже свыше 120 тонн дизтоплива, все собранное топливо собирают в резервуары временного хранения.

<https://ria.ru/20200604/1572478032.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; РОСТРАНСНАДЗОР СООБЩИЛ НССО О ПЛАНАХ КОНТРОЛЯ ЗА АВТОБУСНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ ЧЕРЕЗ КАМЕРЫ СЛЕЖЕНИЯ - ЮРГЕНС

Ространснадзор проинформировал Национальный союз страховщиков ответственности (НССО) о планах реализации проекта внедрения системы контроля за междугородными автобусными перевозками с помощью камер слежения на дорогах, сообщил «Интерфаксу» президент НССО Игорь Юргенс.

По его словам, «о планах разработки дополнительной автоматической системы контроля за автобусными перевозчиками сообщил в ходе годового собрания НССО заместитель начальника управления Госавтонадзора министерства транспорта РФ Валерий Николаев». «О сроках реализации планов речь не шла, проект в разработке», - пояснил Юргенс.

Глава НССО отметил, что в обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами именно на междугородные автобусные перевозки приходится значительный объем выплат пострадавшим пассажирам. «Введение дополнительной системы контроля на дорогах направлено на снижение аварийности, позволит не только регулятору, но и страховым компаниям лучше понимать и анализировать дорожные происшествия, которые становятся причиной ущерба для пассажиров и основанием для последующих выплат страховщиков. Также страховщики смогут лучше оценивать техническое состояние автобусных автопарков с запуском подобного проекта», - считает он.

В ходе годового собрания НССО участники утвердили новые редакции четырех правил профессиональной ответственности членов союза, говорится в сообщении НССО по итогам собрания.

Как сообщила «Интерфаксу» вице-президент НССО Светлана Гусар, «в основном внесенные изменения касались порядка формирования фонда компенсационных выплат НССО».

Кроме того, «участники собрания утвердили годовой отчет союза, годовой бухгалтерский баланс, отчеты ревизора и аудитора, приоритетные направления деятельности НССО».

Собрание утвердило аудитора и ревизора Союза на следующий период», говорится в сообщении НССО.

Национальный союз страховщиков ответственности провел годовое собрание участников в очной форме. Учитывая ограничительные меры, члены союза делегировали полномочия для участия в собрании одному из четырех представителей, что позволило принять участие в собрании 100% представителей членов союза. Дистанционно подключились к собранию участники НССО представители Минфина, Ространснадзора и Ростехнадзора, аудитор союза, а также ряд страховых организаций, пожелавших участвовать в трансляции, сообщил союз.

ТАСС; 2020.04.06; МИНКОМСВЯЗЬ ОБНОВИЛА ГРАФИК ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ ДО 11 ИЮНЯ

Минкомсвязь обновила график вывозных рейсов до 11 июня - всего с 4 по 11 июня на данный момент запланировано 11 рейсов, следует из сообщения в Telegram-канале для вывоза пассажиров из-за рубежа, созданном Минкомсвязью.

Так, на 4 июня запланирован рейс из Тель-Авива в Москву, на 5 июня - сразу семь рейсов в Москву: из Парижа, Сан-Паулу, Буэнос-Айреса, Сантьяго, Гаваны, Эр-Рияда и Бейрута.

6 июня планируется рейс из Ташкента в Новосибирск, 7 июня - из Бишкека в Москву и Оша в Новосибирск.

9, 10 и 11 июня запланировано по одному вывозному рейсу в день в Москву: из Тель-Авива, Каира и Кейптауна.

В конце мая в Минкомсвязи сообщали, что более 60 тыс. граждан РФ все еще находятся на территории других стран и подали заявки на вывозные рейсы. Наибольшее количество россиян находятся в Таиланде, США и в Индии.

<https://tass.ru/ekonomika/8648079>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; В МИД ОЦЕНИЛИ СИТУАЦИЮ С ВЫВОЗОМ РОССИЯН ИЗ-ЗА РУБЕЖА

Около 25 тысяч россиян, которые находятся за границей, с конца мая обратились в российские загранучреждения с просьбой вывезти их на родину, сообщила официальный представитель МИД РФ Мария Захарова.

«На конец мая в российские загранучреждения с просьбой о вывозе обратились около 25 тысяч человек. Списки делаются порталом госуслуг, но при этом и российские загранучреждения находятся на связи с нашим ведомством, с Минкомсвязью, ведут работу по выверке, сверке этих заявлений», - сказала Захарова на брифинге в четверг.

При этом, по ее словам, очевидно, что число людей, которым нужна помощь с возвращением, увеличится, например, после того, как завершится учебный год.

<https://ria.ru/20200604/1572471464.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; РАСШИРЕНИЕ МТУ ДАСТ 3,5 МЛРД РУБЛЕЙ НАЛОГОВ ЕЖЕГОДНО, ЗАЯВИЛ ЧИБИС

Проекты, которые сегодня прорабатываются инвесторами в связи с расширением мощности железной дороги и освоением западного берега Кольского залива, дадут 3,5 миллиарда рублей дополнительных налогов в бюджет Мурманской области ежегодно, сообщила пресс-служба правительства региона со ссылкой на губернатора Андрея Чибиса.

«В первую очередь речь идет о росте налога на имущество. Прогноз составлен с учетом льгот, предоставляемых резидентам территории опережающего развития (ТОР)», - говорится в сообщении.

Отмечается, что сегодня объем инвестиций в строительство объектов инфраструктуры мурманского транспортного узла (МТУ) уже составляет более 45 миллиардов рублей,

проект создает около 2 тысяч новых рабочих мест на пике строительства. Помимо инвестиционных планов по строительству портовых терминалов, которые изначально были заложены в проекте, в последние полгода регион получил ещё пять заявок от инвесторов на реализацию проектов на участках, примыкающих к глубоководной акватории Кольского залива.

«После создания ТОР «Столица Арктики» интерес инвесторов возрос, на сегодняшний день в работе уже семь проектов, связанных с МТУ, – это 240 миллиардов (рублей) инвестиций и 16 тысяч рабочих мест», - пояснили в правительстве.

Как отметил губернатор, радикальное увеличение мощности МТУ – это объективная необходимость. Дополнительный спрос на логистику через Мурманскую область создали поставленные президентом России задачи по ускорению всех проектов, связанных с перевозками по Севморпути.

«Мы говорим про высокотехнологичные и совершенно новые проекты: это создание современных экологичных терминалов мирового уровня, а также реализация проектов, обеспечивающих стратегические задачи по освоению Арктического шельфа. Уже сегодня снабжение всей разведки и добычи на шельфе Арктики ведётся с разрозненных площадок в Мурманске, а в связи с созданием ТОР и развитием Мурманского транспортного узла нефтегазовые компании готовы строить единую комплексную базу обеспечения шельфовых проектов мирового уровня», – подчеркнул Чибис.

По словам главы региона, реальная перспектива перевалки грузов через Мурманский транспортный узел – до 100 миллионов тонн в год. При увеличении грузопотока необходимо будет дополнительно построить сортировочную станцию и расширить дальние подходы, что, по предварительным расчетам, потребует около 220 миллиардов рублей инвестиций. Вопрос строительства сортировочной станции уже проработан компанией РЖД – она может появиться в одном из поселков области, что, по словам Чибиса, даст населенному пункту новую жизнь, обеспечив порядка 1 тысячи новых рабочих мест.

<https://ria.ru/20200604/1572482155.html>

ТАСС; 2020.04.06; ЧИБИС: РАСШИРЕНИЕ МУРМАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА ПОТРЕБУЕТ ЕЩЕ 220 МЛРД РУБЛЕЙ ИНВЕСТИЦИЙ

Увеличение пропускной способности железнодорожной части мурманского транспортного узла до 100 млн тонн в год потребует дополнительно 220 млрд рублей инвестиций на прокладку второго пути и создание сортировочной станции, сообщил ТАСС губернатор Мурманской области Андрей Чибис. По его словам, на данный момент инвестиции в существующий проект оцениваются в 45 млрд рублей.

В рамках проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» планируется создать действующий круглогодичный глубоководный морской порт на западном берегу Кольского залива для переработки нефтеналивных грузов и перевалки угля, интегрированного в международный транспортный коридор «Север-Юг». Мощности железнодорожной части Мурманского транспортного узла (МТУ) планируется увеличить до 100 млн тонн грузоперевозок.

«При увеличении провозной способности до 100 млн тонн в год необходимо будет построить дополнительно сортировочную станцию и расширить дальние подходы. Это потребует, по предварительным расчетам, еще около 220 млрд инвестиций», - сообщил Чибис, уточнив, что 140 млрд рублей, по предварительным расчетам, потребуются на вторые пути, и 80 млрд рублей - на строительство сортировочной станции.

Часть строящейся ветки Мурманского транспортного узла (участок «Ямалтрансстрой»), протяженностью 5,7 км планируется задействовать для восстановления железнодорожного сообщения с Мурманском после обрушения старого железнодорожного моста в Кольском районе.

Гендиректор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров заявил, что компания поддерживает планы по расширению пропускной способности железнодорожной части МТУ до 100 млн тонн.

Вопрос строительства станции уже проработан РЖД, она может появиться в одном из мурманских поселков, что позволит создать около тысячи новых рабочих мест. В РЖД уже нашли несколько мест для размещения сортировочной станции, которая сможет обеспечить не только объем переработки грузов до 2025 года, но и до 2030-2035 годов.

<https://tass.ru/ekonomika/8649365>

ЛОГИРУС; 2020.04.06; НОВЫЙ ЗАКОН О СМЕШАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ЗАСТАВИТ ТРАНСПОРТНИКОВ «РАБОТАТЬ НА ДВЕ СТАВКИ»

Минтранс доработал проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», который определяет порядок взаимодействия транспортных организаций железнодорожной, морской и автомобильной отраслей. Документ опубликован на федеральном портале нормативно-правовых актов.

– Данный вид перевозок востребован за счет того, что он позволяет оптимизировать ряд логистических издержек. Поэтому важно поддерживать развитие комбинированного сервиса на законодательном уровне, – заявил изданию Gudok.ru руководитель департамента железнодорожных перевозок группы компаний AsstrA Андрей Сулла. – То, что накладную можно будет оформить в электронном формате, оптимизирует документарное сопровождение перевозки и упростит взаимодействие между грузоотправителем, экспедитором и перевозчиком.

Но важно, чтобы все страны приняли этот проект, добавил эксперт. Так как использование единой транспортной накладной (ЭТН) только на территории России значительно снижает значимость принятия законопроекта.

Доработанный **Минтрансом** документ предполагает, что при организации смешанных перевозок все участвующие в процессе транспортные организации должны заключить между собой соглашение для распределения обязанностей и ответственности, определения механизма расчета, порядка передачи груза с одного вида транспорта на другой и рассмотрения претензий от заказчиков.

В то же время грузоотправитель или грузополучатель должен заключить договор – разовый или регулярный – с основным перевозчиком, который выполняет роль экспедитора. Данное правило регламентируется статьей «договор прямой смешанной перевозки» федерального закона.

Основной перевозчик обязан организовать доставку груза разными видами транспорта и выдать его в пункте назначения. Для этого он сможет привлекать сторонних перевозчиков, с которыми подписано соответствующее соглашение. На нем же лежит ответственность за повреждение или утрату груза, а также возмещение ущерба. Только после произведения выплат перевозчик сможет обратиться с обратным требованием к тому, на чьем участке маршрута случилось происшествие.

Статья «плата за перевозки» говорит о том, что отправитель или получатель груза осуществляет расчет, расплачивается за весь путь доставки с основным перевозчиком, после чего тот рассчитывается с другими транспортными компаниями.

Ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов полагает, что закон будет способствовать всеобъемлющему страхованию прямых смешанных перевозок.

Необходимо добавить, что **Минтранс РФ** также разработал проект (ЭТН), которая будет содержать информацию о размере провозных платежей на каждом участке пути. Это сократит объем документации, ускорит процесс оформления перевозки и сделает расчеты более прозрачными для заказчика услуг, уверены в министерстве.

Однако с новой версией законопроекта согласны не все участники рынка.

– Сегодня мы видим, что действующее законодательство, в том числе Гражданский кодекс РФ, позволяет транспортным организациям заключать соглашения об организации прямых смешанных (комбинированных) перевозок. При этом статистические данные или иные материалы, подтверждающие наличие каких-либо проблем, сопряженных с отсутствием регулирования, предлагаемого проектом акта, разработчиками законопроекта предоставлены не были, – поясняет исполнительный директор Союза участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава (СОЖТ) Алексей Дружинин.

Он также добавил, что в законопроекте отсутствуют положения, направленные на принятие каких-либо экономических мер. В то время как «в каждом виде сообщения уже применяются транспортно-логистические технологии и определен свой размер провозной платы, остается неясным, за счет чего перевозчики могут снизить стоимость при прямых смешанных (комбинированных) перевозках».

Руководитель отдела интермодальных перевозок логистической компании «Даксер» Михаил Русаков напоминает, что уже сейчас многие экспедиторские компании, осуществляющие смешанные грузовые перевозки, используют предназначенный для грузовладельцев и таможенного оформления грузов документ («домашний коносамент»), который отображает движение груза из пункта «А» в пункт «Б» с использованием нескольких видов транспорта.

– При издании такого «сквозного документа» экспедитор не освобождается от необходимости оформления транспортных накладных на каждый отдельный участок перевозки, поэтому при необходимости может предоставлять их грузовладельцам или иным лицам, представляющим их интересы. Логично предположить, что и при введении ЕТН данная практика сохранится, – резюмировал Михаил Русаков.

Предыдущая версия законопроекта о смешанных перевозках была опубликована в 2018 году.

https://logirus.ru/news/transport/po_obnovlennomu_zakonu_o_smeshannykh_perevozkakh_zastavit_transportnikov_rabotat_na_dve_stavki.html

ФОНТАНКА.РУ; НИКОЛАЙ КУДИН; 2020.04.06; КОМТРАНС НАБИРАЕТ ВЕС. «ПОДВЕДЫ» КРТИ ХОТЯТ ПЕРЕДАТЬ В ВЕДЕНИЕ КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ – «КАК В МОСКВЕ»

В Смольном обсуждается реорганизация транспортного блока правительства. Основная идея – разделить стройку и все, что имеет отношение к организации движения; исполнителей подбирают.

По информации «Фонтанки», 4 июня в Смольном должно было состояться совещание транспортного блока в недавно обновленном составе. Помимо вице-губернатора Максима Соколова и председателей двух профильных комитетов, были приглашены руководители Дирекции организации дорожного движения, Центра транспортного планирования и Центра управления парковками. Это не случайно: трем этим учреждениям, возможно, предстоит скоро сменить куратора и уйти от КРТИ к комтрансу.

Совещание, по словам собеседников «Фонтанки» в Смольном, в итоге сняли с графика – но по организационным причинам, а не по идейным. Вопрос перераспределения полномочий активно обсуждается на протяжении последней пары месяцев, говорят они, и активизировался после окончательных назначений в комитетах.

«Мы в постоянном режиме работаем над тем, чтобы улучшить все операционные процессы внутри транспортного и дорожно-строительного блоков, – неопределенно ответили «Фонтанке» в аппарате вице-губернатора Соколова. – Это важно в первую очередь для обеспечения комфортного и безопасного передвижения наших пассажиров и всех участников дорожного движения. В связи с чем, для достижения данной цели, организационные структуры могут быть разные. В настоящий момент пока ещё рано говорить о конкретных решениях».

Чем занимается Центр транспортного планирования (ЦТП), понятно из названия: помимо собственно планирования, это также мониторинг работы транспортного комплекса, проведение исследований, разработка целевых программ и предложений по развитию отрасли. С Дирекцией организации дорожного движения тоже интриги особой нет: знаки, светофоры, объезды, ограничения, разметка – все это епархия ДОДД. Соответственно, и объем расходов у ДОДД куда больше: если ЦТП заключает контрактов на пару десятков миллионов в год, то дирекция – на миллиард-полтора. В бюджете на 2020 год субсидии этим двум учреждениям прописаны в размере 80 млн и 260 млн соответственно.

С Центром управления парковками (субсидия – 360 млн) не все так просто. Изначально он тоже занимался непосредственно тем, что велит название, – в том числе пилотной зоной платной парковки в центре. Многострадальный проект наконец стал равен самому себе лишь этой весной, когда после нескольких лет вольницы КРТИ получил возможность штрафовать неплательщиков. Параллельно на ЦУП повесили еще и велодорожки. Это направление развивалось, может быть, не в таком абсурдном ключе, как платная парковка, но тоже противоречиво. Настолько, что прошлой осенью КРТИ решил забрать строительство и ремонт велополос и передать его своему «тяжелому» подведомству – Дирекции транспортного строительства. Но процесс застопорился, а новая жизнь платной парковки, по данным «Фонтанки», придала и новый аппаратный вес ЦУП.

Собеседники «Фонтанки» рассказывают, что разделение предложено делать по столичной модели. Напомним, департамент транспорта Москвы берет на себя всё касающееся собственно общественного транспорта, а также парковки, выделенные полосы, велопрокат, организацию движения и так далее. Со стройкой и ремонтом в столице все более запутанно, их делят между собой департамент строительства, департамент ЖКХ и благоустройства и департамент по капремонту.

Есть и еще одно сходство, оно же – сложность. В Петербурге хотят передать от МВД комитету по развитию транспортной инфраструктуры рассмотрение дел об административных правонарушениях, связанных с неправильной парковкой и предусмотренных ч. 5 ст. 12.16 КоАП.

Совещания идут с февраля, уже получено согласование от профильных ведомств и, как говорят источники, даже есть приблизительный макет униформы. Процесс предполагается организовать так: Городской мониторинговый центр с помощью парконов на общественном транспорте и Центр управления парковками в лице двух дюжин автоэкипажей возьмут на себя фиксацию. Комитет на основании этого будет автоматически выносить постановления о правонарушении. Тот же КРТИ должен будет предоставить три десятка инспекторов, чтобы вместе с 160 эвакуаторами комитета по вопросам законности обеспечить эвакуацию автомобилей. Всего структуру комитета и ЦУП потребуется нарастить более чем на 200 человек, в устав центра внести соответствующие изменения, закупить оборудование, форму, подобрать помещения для людей и техники. Не говоря уже о межведомственном сотрудничестве и модернизации информационных систем.

В общих чертах это опять же повторяет столичную систему: там при дептрансе создана Московская административная дорожная инспекция, которой МВД и передало полномочия по ч. 5 ст. 12.16 КоАП. Другое дело, что в петербургском проекте сейчас значится именно вертикаль КРТИ – Центр управления парковками. Если ЦУП передадут комтрансу, то возникает развилка. Либо, по московскому варианту, место КРТИ в этой модели займет комитет по транспорту; либо при КРТИ надо будет создавать новую структуру для фиксации нарушений вместо ЦУП.

Напомним, с приходом бывшего министра транспорта Максима Соколова в Смольный началась волна назначений. Председателем КРТИ стал Андрей Левакин, знакомый Соколову по работе в федеральной «Ространсмодернизации»; отсюда же в комитет пришли позже несколько заместителей. В комитет по транспорту, после долгих

согласований, все-таки назначили Кирилла Полякова. Он успел побывать советником Соколова, а также плотно работал с ним в Дирекции по организации транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Почти одновременно Денис Минкин был назначен директором одного из главных «подведов» комитета – «Горэлектротранса».

В тех учреждениях, что пока курирует КРТИ, тоже начались изменения. С руководителем Дирекции транспортного строительства Владимиром Урусовым не продлили контракт, сейчас его обязанности исполняет Руслан Зайцев. Это как раз менее принципиально – строительный ресурс никто у КРТИ не забирает. На местах остаются глава Центра транспортного планирования Рубен Тертерян и Дирекции организации дорожного движения Валерий Мушта. А вот в Центре управления парковками снова перемены: у Сергея Куканова в апреле закончился контракт, теперь и. о. директора – Дмитрий Ваньчков. Раньше он был заместителем директора петербургского филиала ФГКУ «Росгранстрой», и работал как с Соколовым (потому что «Росгранстрой» находится в подчинении **Минтранса**), так и с Кириллом Поляковым (так как именно этот филиал обеспечивает организацию пограничных **пунктов пропуска** в Ленобласти).

Напомним, летом прошлого года Смольный отчитался о невыполнении программы по развитию транспортной системы города. Среди всех индикаторов самое большое отставание было по трем: развитие велосипедных полос, велопроката, а также удовлетворенность петербуржцев качеством обслуживания на городском пассажирском транспорте.

<https://www.fontanka.ru/2020/06/04/69297763/>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.04.06; ОСОБЫЙ РЕЖИМ НЕ ПОМЕШАЛ

Дорожники активно включились в реализацию **нацпроекта БКАД**.

Особый режим работы для дорожников – мера отнюдь не исключительная. Сколько раз в зимнюю пору многим из них приходилось заступать на круглосуточную вахту – в метель и снегопады расчищать дороги, обеспечивая проезд грузовому и пассажирскому транспорту! Сколько раз после весенних паводков и селей приходилось людям этой профессии в экстремальных условиях восстанавливать разрушенные тальми водами мосты, размытые коммуникации!

Но борьба с природными катаклизмами – для российского климата, можно сказать, привычная вахта. Есть осознание долга: надо! Ведь никто, кроме дорожников, не поможет отрезанным в распутицу от благ цивилизации сельчанам. Поэтому в такое время они, не раздумывая, выдвигаются навстречу стихии на своей современной (а порой и изрядно изношенной) технике, помогая добраться в отдаленные села машинам скорой помощи, выбраться из снежного или ледяного плена автомобилистам.

Другого не дано

В таких случаях все ясно. А как быть, когда расплзлась по российским городам и весям незримая зараза? Конечно, хочется спрятаться, отсидеться дома. Но кто тогда обеспечит бесперебойный и безопасный проезд по дорожным артериям автомобилей с продуктами питания, медикаментами, другими товарами первой необходимости, в которых так нуждаются находящиеся в режиме самоизоляции люди? То–то и оно. Вот и получается, что и в условиях непростой эпидемиологической ситуации организации, занимающиеся эксплуатацией и ремонтом автодорог, мостов и тоннелей, вновь были обязаны перейти на особый режим работы. Такова миссия представителей этой профессии. Это как клятва Гиппократова для медиков. Другого не дано.

Обеспечить дорожникам максимально безопасные условия труда на объектах, где порой работают десятки, а то и сотни людей, – задача непростая. В первую очередь она предполагает неукоснительное следование предписаниям медиков. Вот как, к примеру,

эти меры реализованы в дорожных организациях Московской области. По данным пресс-службы министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья, налажен постоянный контроль самочувствия сотрудников. Они обеспечиваются индивидуальными средствами защиты и антисептиками. В служебных помещениях проводится уборка с использованием хлорактивных средств. Стали нормой ежедневные медосмотры работников перед началом смены. В качестве дополнительных мер на дорожных объектах проводится санобработка транспортных средств, в которых перевозят рабочих.

Примерно такие же обязательные профилактические меры, включающие ежедневную дезинфекцию на объектах строительства и содержания автодорог, создание изоляторов для минимизации распространения коронавируса, организацию дежурств медицинских работников, были введены на ремонтируемых и строящихся объектах подрядных организаций в других субъектах РФ. Таковы требования специалистов-вирусологов, и они в подавляющем числе случаев соблюдаются.

Особый режим работы дорожников подразумевает возможность проживания сотрудников, задействованных на производстве, в режиме изоляции на объектах, при этом продолжительность вахты может быть увеличена. Такие меры относятся к основному и вспомогательному персоналу и предусматривают ограничение внешних контактов, минимизацию контактов между сменами, снабжение материально-техническими и продовольственными ресурсами, а также медицинскими и иными средствами. По мнению члена Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Александра Васильева, дорожные работы чаще всего ведутся на удалении от населенных пунктов, и никакой опасности по распространению инфекции они не представляют.

Эпидемия обострила проблемы

Сложности, связанные с соблюдением предписаний медиков, естественно, не освобождают дорожников от реализации задач **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, других программ. Но заметно поредевший в период карантинных мер поток автомобилей на трассах оказался на руку подрядным организациям. К примеру, на участке федеральной автодороги А-181 «Скандинавия», ведущей от Санкт-Петербурга к границе с Финляндией, специалисты приступили к капитальному ремонту моста через реку Вуокса. На период работ возвели временную переправу, а большую часть старого мостового сооружения разобрали. К декабрю 2021 года на этом месте появится новый мост.

По словам главного инженера строительной компании «Балтийский берег» Николая Даляева, ширина проезжей части обновленного моста составит 10,5 м.

Проект предусматривает два тротуара по обе стороны мостового полотна и, поскольку объект находится в населенном пункте, дополнительные площадки для разъезда средств передвижения маломобильных граждан.

Отличительная особенность нынешнего дорожного сезона в том, что в первую очередь подрядчики ремонтируют дороги, ведущие к лечебным учреждениям – больницам, поликлиникам, медицинским центрам. **Нацпроект БКАД** включает приведение в нормативное состояние более 800 участков таких трасс. Так, в Крыму будет приведено к нормативу 38 дорог, ведущих к медучреждениям, в Новосибирской области – 27, в Свердловской – 24, в Ставропольском крае и Нижегородской области – по 23, в Самарской – 22, в Хабаровском крае и Костромской области – по 21, в Северной Осетии – 20.

Конечно, сложности эпидемиологической ситуации в ряде регионов наложились на существующие проблемы дорожной отрасли. Одна из наиболее острых касается формирования цен на строительные материалы, ГСМ и другие ресурсы. Дальнейшее распространение коронавирусной инфекции может нарушить ритмичность их поставок на объекты, высказали опасения в правительстве Забайкальского края. Эту озабоченность

разделяет депутат Госдумы РФ Александр Васильев. В то же время, по его словам, в нижнюю палату парламента не поступало никаких предложений по сокращению финансирования дорожных работ и этот вопрос нигде официально не обсуждался. Деньги, выделяемые на дорожное строительство, являются защищенными, и без изменения законодательных решений изъять их невозможно.

Александр Васильев высказал опасение, что в связи с падением мировых цен на нефть может измениться стоимость битума и дизельного топлива, которые широко используются в дорожном строительстве. «Вряд ли эти изменения будут в сторону снижения цен, поскольку наши нефтяники уже научились компенсировать выпадающие доходы за счет внутреннего рынка», – добавил депутат.

На стыке двух регионов

Несмотря на упомянутые сложности, дорожный сезон 2020 года набирает обороты. К примеру, в Архангельской области ведется капремонт шестикилометрового участка (253–259-й км) региональной дороги Долматово – Няндомы – Каргополь – Пудож. Работы идут в рамках **нацпроекта БКАД**. Это единственная автотрасса, связывающая Архангельскую область и Карелию и соединяющая три федеральные дороги. Тем не менее некоторые ее участки в период распутицы месяцами были фактически непроезжими.

По словам главы Каргопольского района Натальи Бубенчиковой, этот участок действительно очень важен. Он является транзитным для многих водителей – туристов, посещающих Кенозерский национальный парк, тех, кто едет в Карелию. Интенсивность движения по дороге составляет около 1300 автомобилей в сутки. И именно этот отрезок трассы, который дорожники капитально отремонтируют в текущем году, был для водителей наиболее проблемным.

На объекте развернут вахтовый поселок, где живут более 80 человек. Подрядчик постарался максимально обезопасить коллектив на время пандемии. Меры предосторожности – максимальные, перед выходом на смену проводится обязательный медосмотр, у работников измеряется температура.

Дорога была построена в 70-е годы прошлого века. Отсыпка земляного полотна тогда велась прямо поверх болот. По этой причине трасса имела просадки. Специалисты произвели выторфовку, замену слоев песка и щебня, устройство новой дорожной одежды. Старые водопропускные трубы заменены на новые, они защитят дорогу от пагубного воздействия дождей и талых вод. В итоге проезд по этому участку станет круглогодичным. Сдача объекта намечена на август 2020 года. А всего в этом году в планах на ремонт по **нацпроекту** – 103 км региональных дорог Архангельской области.

В Омской области дорожники приступили к ремонту участка региональной трассы Новоселецк – Таврическое – Нововаршавка протяженностью 11 км. Работы проводятся в рамках **нацпроекта БКАД**. В настоящее время подрядная организация ведет фрезерование асфальтобетонного покрытия. Затем специалистам предстоит выполнить работы по выемке пучинистого грунта и уширению покрытия проезжей части, укрепить основание дорожной одежды и уложить новый асфальт.

В ходе работ на объекте также отремонтируют остановки общественного транспорта: будут заменены павильоны ожидания, а также обновлено дорожное полотно в заездных карманах и на посадочных площадках. Стоимость комплекса работ на объекте составит 238,5 млн рублей. Мероприятия планируется завершить к концу октября.

Дорожный ремонт начался и на улично-дорожной сети Омска. Специалисты приводят в нормативное состояние улицу Бархатовую в границах проспекта Менделеева и Красноярского тракта. Помимо замены изношенного асфальтобетонного покрытия дорожникам предстоит обновить бордюрный камень, восстановить ливневые лотки, установить знаки и дорожные ограждения, нанести разметку.

Всего в этом году в Омской области в рамках реализации **нацпроекта** работы пройдут на 33 объектах. В нормативное состояние приведут более 156,8 км республиканских и

муниципальных автотрасс. Помимо ремонта запланированы нанесение 33 тыс. кв. м горизонтальной разметки термо- и холодным пластиком, установка более 1,2 тыс. знаков, 20 светофорных объектов и других средств организации дорожного движения.

Обновят дорожную сеть

Начались дорожные работы в рамках **нацпроекта** в Республике Алтай. Подрядная организация приступила к фрезерованию старого асфальтобетонного покрытия на подъезде к Горно–Алтайску со стороны Майминского разъезда. Данный объект соединяет столицу республики с соседним муниципалитетом и является одним из наиболее загруженных участков региональной трассы. Ежедневно в этом направлении курсируют тысячи автомобилей и десятки автобусов.

Ремонтные работы в рамках **нацпроекта** стартовали и в других районах республики. В Чемальском и Онгудайском районах на двух участках региональных трасс подрядчик приступил к фрезерованию старого асфальта. В черте села Чемал в этом году планируется обновить 7,5 км дороги. Еще около 2 км отремонтируют на участке Ело – Каярлык, проходящем через село Ело.

Восстанавливают дорожное покрытие на региональной трассе Ябоган – Туекта, а также на автодороге Карасук – Сайдыс. На остальных объектах идет активная подготовка к старту дорожных работ. Обширные мероприятия пройдут в Турочакском районе, где отремонтируют два участка трассы Бийск – Турочак – Верх–Бийск протяженностью 17,7 км и 10,9 км. Также в районе приведут в порядок два участка на автодороге Турочак – граница Кемеровской области общей протяженностью более 3 км. Всего в Республике Алтай в 2020 году планируется обновить порядка 122 км дорог, работы будут вестись на 34 объектах.

В рамках **нацпроекта** продолжается реконструкция путепровода по проспекту Машиностроителей в Кургане. Работы ведутся круглосуточно, на объекте занято более 50 специалистов. Они занимаются усилением свайного поля, гидроизоляцией, приступают к возведению бетонных опор. К концу 2020 года подрядчику предстоит выполнить комплекс мероприятий по сооружению армогрунтовых насыпей, устройству пролетных строений и мостового полотна. В соответствии с проектом центральная конструкция сооружения будет металлической, на всем протяжении участка ремонта (около 800 м) уложат асфальт, с двух сторон обустроят пешеходные зоны. Как и прежде, движение здесь будет четырехполосным.

Путепровод по проспекту Машиностроителей, более известный в Кургане как мост ЖБИ, был построен более 40 лет назад. Его протяженность – 462 м. Мост соединяет центр Кургана с Заозерным районом, где проживает треть населения города, а также с другими микрорайонами. Ежедневно по старому мосту проезжало более 16 тысяч автомобилей. В 2018 году мост признали аварийным, и движение автомобилей по крайним полосам было ограничено. Реконструкция путепровода стала возможной благодаря включению его в перечень капиталоемких объектов, на которые выделили дополнительное финансирование в рамках **нацпроекта БКАД**.

На месяц раньше

Несмотря на сложную эпидемиологическую обстановку, дорожный сезон стартовал на десятках объектов в Ульяновской области. В нормативное состояние приводят участки дорог в областном центре и на региональных трассах. Для обеспечения фронта работ запущено семь асфальтобетонных заводов, переоборудованных для выпуска смеси под новые стандарты. По мере выхода подрядных организаций на участки планируется ввести в работу еще девять.

«Работы по ремонту начались на месяц раньше. Они должны быть выполнены в полном объеме, поэтому особое внимание уделяем своевременному финансированию, – отметил губернатор Ульяновской области Сергей Морозов. – Только по **нацпроекту БКАД** в этом

году мы отремонтируем больше 50 участков трасс в различных населенных пунктах субъекта РФ. Их общая протяженность составит более 120 км».

Сейчас подрядные организации ведут работы на крупных региональных объектах. Так, на трассе Большие Ключищи – Сенгилей у поселка Меловой специалисты выполняют устройство выравнивающего слоя асфальтобетонного покрытия, а также создают основание из песка и щебня на примыканиях. На автодороге Димитровград – Черная Речка подрядчики проводят уширение проезжей части. На объекте Димитровград – Старая Сахча у села Старый Письмирь идет устройство основания дороги методом холодного ресайклинга. Также начались восстановительные мероприятия на участках трасс Димитровград – Тольятти, Усть–Урень – Астрадамовка – Шатрашаны и Барыш – Николаевка.

Активно развернулся ремонт на участке Ульяновск – Луговое – Кувшиновка (6,3 км) у села Луговое. Раньше дорога находилась в неудовлетворительном состоянии, поступали многочисленные обращения жителей, которые сейчас активно принимают участие в контроле за ходом работ. В настоящее время подрядная организация проводит фрезерование существующего покрытия, укладку слоев асфальтобетона. Для обеспечения безопасности движения на участке предусмотрено освещение пешеходных переходов, устройство искусственных дорожных неровностей, перильного ограждения, новых остановочных павильонов и заездных карманов.

Несколько крупных дорожных проектов реализуется в Кузоватовском и Тереньгульском районах Ульяновской области. Первый – строительство моста через реку Борла, который соединит села Малая и Большая Борла. Старая конструкция была в плохом состоянии. Новый переход решит проблему транспортной доступности для местных жителей, которая возникала каждый год из-за паводка. Другой проект – приведение в нормативное состояние трассы Солдатская Ташла – Кузоватово протяженностью 12 км. Работы будут проводиться в рамках контракта жизненного цикла (КЖЦ).

В рамках КЖЦ

По КЖЦ будет вестись ремонт четырех региональных дорожных объектов в Астраханской области. Заключение таких долгосрочных соглашений с подрядными организациями, предусматривающих не только ремонт, но и обслуживание участка автодороги, – важное направление реализации **нацпроекта**. КЖЦ для дорожной отрасли региона – явление относительно новое. В прошлом году такие контракты были подписаны на два участка региональных трасс: Раздор – Каспий и Икрыное – Гусиное. В рамках договорных обязательств подрядчик, отремонтировавший эти объекты, в течение трех лет будет поддерживать их в нормативном состоянии.

В этом году заключены аналогичные контракты на ремонт и обслуживание участков региональных дорог Волгоград – Астрахань, Раздор – Каспий, Сеитовка – Ватажное – граница Казахстана, подъезд к селу Яндыки от автодороги Астрахань – Махачкала.

В Забайкалье подрядчики отремонтируют дорогу, ведущую к природным достопримечательностям края. Подъезд к селу Беклемишево в Читинском районе протяженностью 10 км приведут в нормативное состояние в рамках **нацпроекта**. Трасса ведет к Ивано–Арахлейским озерам – уникальному природному комплексу, популярному месту отдыха жителей и гостей Забайкальского края. В летний период по автодороге в сторону села Беклемишево в сутки проезжает до 20 тысяч автомобилей.

Дорога была построена более полувека назад, сейчас ее отдельные участки не отвечают нормативным требованиям. В 2019 году десятикилометровый участок трассы проложили по новому направлению – в обход заболоченной местности, а также возвели два железобетонных моста общей протяженностью более 120 м. Благодаря реконструкции автодорога переведена из IV в III техническую категорию, ширина проезжей части теперь составляет 7 м. В этом году будет отремонтирован следующий участок трассы – с 10–го

по 20-й км, который проходит вдоль озера Тасей. Всего в 2020 году в Забайкалье по **нацпроекту** запланировано привести в нормативное состояние свыше 190 км дорог.
<http://transportrussia.ru/item/5603-osobyj-rezhim-ne-pomeshal.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ НИКИТСКИЙ; 2020.04.06; В СООТВЕТСТВИИ С ГРАФИКОМ

В 2020 году в российских регионах отремонтируют более 13 тысяч километров дорог. Первые результаты дорожно–строительного сезона обсуждались на селекторном совещании, посвященном реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Мероприятие в режиме видеоконференцсвязи со всеми региональными проектными командами провел **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. В обсуждении также приняли участие **заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росавтодора Андрей Костюк**, **заместитель главы Росавтодора Игорь Костюченко**, руководители региональных профильных министерств. В субъектах сейчас идет активный период выполнения производственных дорожных программ в рамках **нацпроекта**. В условиях принятых мер по борьбе с распространением коронавирусной инфекции работы идут в соответствии с графиком. Несмотря на непростую ситуацию, объемы работ по сравнению с прошлым годом удалось увеличить. По состоянию на 28 мая уложено более 14 млн м верхнего слоя дорожного покрытия, что составляет 12,52% от общего объема запланированных мероприятий. Это на 2,9 млн м превышает показатели соответствующего периода прошлого года.

Увеличилось и финансирование проекта «Дорожная сеть» – в этом году оно составляет 245,7 млрд руб. Из них 80,5 млрд руб. – федеральная поддержка, 165,3 млрд руб. – средства региональных дорожных фондов.

Евгений Дитрих акцентировал внимание руководителей проектных офисов на необходимости своевременного расходования выделенного финансирования. «Июнь – завершающий месяц второго квартала. Если деньги, которые вы запрашивали, не будут использованы, они переносятся Минфином на 4-й квартал. Если вы в июне не выполните объемы, которые заказывали, до конца ноября вы их не увидите. Учитывайте это, подтягивайтесь» – подчеркнул министр.

Всего же в 2020 году работы пройдут почти на 6000 объектов, в нормативное состояние приведут 13 719 км дорог. Из них 173 объекта строительства и реконструкции общей протяженностью 473 км.

Другая важная задача – завершение этапа контрактации. Согласно предоставленным субъектами данным на 28 мая в план–график торгов включены 5798 объектов – это 97,74% от запланированного объема работ. Законтрактованы 5653 объекта, что составляет 95,3%.

«В целом ситуацию мы можем расценивать как положительную, однако учитывая, что итоговый показатель реализации **нацпроекта** в целом по стране состоит из достижения соответствующих показателей по каждому субъекту, вынужден констатировать, что сегодня у нескольких субъектов количество объектов, включенных в план–график, составляет менее 90%. В их числе Калмыкия, Крым, Чукотский автономный округ, а также Ивановская, Тверская и Сахалинская области», – отметил Игорь Костюченко.

Он призвал руководителей отстающих региональных проектных офисов в кратчайшие сроки исправить ситуацию, так как от этого зависят темпы дальнейших работ. Замглавы **Росавтодора** также напомнил, что представители федерального проектного офиса всегда открыты к конструктивному диалогу для решения проблем, стоящих перед регионами.

Кроме того, на совещании обсуждалась реализация проекта «Улица Победы», приуроченного к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. В течение 2020 года в регионах отремонтируют и благоустроят порядка 400 улиц, названных в честь Дня Победы и героев войны. Эту работу поручено ускорить.

В завершение совещания было отмечено, что итоги реализации **нацпроекта** в регионах зависят, прежде всего, от управленческих способностей руководителей проектных офисов и грамотного процесса организации всех работ. Также важно обеспечить вовлеченность граждан в процесс развития дорожной инфраструктуры, так как ключевая цель **нацпроекта** – повышение качества жизни людей.

<http://transportrussia.ru/item/5600-v-sootvetstvii-s-grafikom.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.04.06; ГРУЗОВОЙ ВАГОН ТЕРЯЕТ РАВНОВЕСИЕ

Как справиться с негативными тенденциями в железнодорожной отрасли.

По мнению специалистов Института проблем естественных монополий, пандемия COVID–19 лишь ускорила, а не спровоцировала глобальные изменения в мировой экономике, связанные с «тектоническими сдвигами» в виде нарастания соперничества между США и Китаем, снижения веса международных организаций и усиления роли глобальных технологических гигантов. В этих условиях, как и в прошлые кризисы, одну из основных стабилизирующих ролей будут играть инфраструктурные естественные монополии.

Впрочем, на сегодняшний день с экономической точки зрения ситуация в железнодорожной отрасли складывается неблагоприятная, что отмечалось многими специалистами в ходе транспортного онлайн–форума «Подвижной состав: производство, эксплуатация, ремонт», организованного журналом «РЖД–Партнер» при поддержке СРО Ассоциации «Промжелдортранс» и Объединения производителей железнодорожной техники (ОПЖТ).

Балансируя на грани

Нынешний год для многих участников рынка железнодорожных перевозок будет годом потрясений, обоснованно полагает председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. Одним из ключевых негативных факторов, по мнению эксперта, является сложившийся профицит парка, который обусловлен как снижением погрузки, так и опережающим ростом производства новых вагонов. Парадоксально, но одновременно с этим на сети перманентно возникает локальный дефицит вагонов, что обусловлено общим ухудшением эксплуатационной обстановки: количество брошенных поездов не уменьшается, существуют значительные проблемы с доступом к железнодорожной инфраструктуре, наличием узких мест на ряде направлений. Павел Иванкин прогнозирует, что из–за снижения ставок за пользование вагонами, вызванного вышечисленными факторами, постепенно будет нарастать консолидация парка в руках крупных операторов, что в свою очередь окажет негативное влияние на рыночную конкуренцию.

Одна из инициатив **Минтранса** России, которая уже на протяжении года обсуждается экспертным сообществом, связана с идеей создания единой саморегулируемой организации, которая способна объединить на основе обязательного членства всех грузовых операторов. «Сможет ли такая организация сохранить независимость от ОАО «РЖД»?» – сомневается Павел Иванкин. Ведь в противном случае отрасль рискует лишиться конкурентного рынка, который формировался начиная с 2000–х годов и постулировался в качестве основного приоритета при реформировании железнодорожной отрасли.

Заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук рассказал о влиянии целого ряда негативных факторов, связанных с производством полувагонов. По его словам, профицит мощностей по производству грузовых вагонов после 2021 года составит около 30–50%. При этом в России сложился достаточно молодой парк, напоминает эксперт. По этой причине в 2020 и 2024 годах ожидаются минимальные объемы выбытия вагонов – 20 и 17 тыс. вагонов соответственно. Минимум спроса на новые вагоны ожидается в 2023

году – 38 тыс. Объем производства вагонов в прошлом году составлял 79,6 тыс. ИПЕМ прогнозирует, что к 2021 году показатель сократится до 50–56 тыс. вагонов (это минус 40%).

В таких условиях логично было бы ожидать значительного снижения ставки на предоставление полувагонов, как это было в 2014–2015 годах, однако этого не произойдет. Как уже упоминалось, на рынке мало старых вагонов с высоким уровнем амортизации и, наоборот, много вагонов, за пользование которыми операторы вынуждены регулярно платить лизинговым компаниям. Уровень затрат операторов не позволит сильно снизить ставку.

По мнению президента Ассоциации перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта Владимира Прокофьева, в ближайшие несколько лет некоторым операторам для сохранения бизнеса придется не инвестировать средства в различные проекты (например, в переход на кассетные подшипники), а снижать издержки. Одним из путей снижения расходов для операторских компаний может стать резка на металлолом части избыточного вагонного парка.

Как отметила директор по маркетингу ПАО «НПК ОВК» Нина Борисенко, прогнозируемый кризис вагоностроения усугубился кризисом из-за пандемии. Средний профицит полувагонов на сети **РЖД** в I квартале 2020 года составляет 59 тыс. ед., в то время как годом ранее парк полувагонов находился в сбалансированном состоянии.

Нина Борисенко сообщила, что с начала 2019 года практически вдвое снизилась ставка на типовой полувагон. И на рынке по-прежнему сохраняются предпосылки для ее дальнейшего падения. В такой ситуации приобретение новых типовых вагонов в большинстве случаев становится нецелесообразным, поскольку с учетом размера лизинговых платежей их доходность будет отрицательной. Эта ситуация уже повлияла на структуру производства. Выпуск типовых вагонов практически прекратился: в 2020 году более 80% произведенных полувагонов – нового поколения.

По словам Нины Борисенко, несмотря на прогнозируемое снижение грузовой базы в 2020 году (по оценкам ОАО «**РЖД**» – порядка 3%), среднегодовой темп роста грузооборота в 2020–2025 годах может составить 2,1%. При наступлении сценария по версии ОАО «**РЖД**» (минус 3%) в 2020 году спрос на полувагоны может снизиться на 16,5 тыс. ед.

Грузы уходят в минус

По данным ИПЕМ, в первом квартале 2020 года наблюдаются некоторые изменения в структуре погрузки по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В частности, падают объемы перевозок лесных грузов и черных металлов. Погрузка за январь – март составила 306,7 млн т, что на 3,8% меньше, чем за первые три месяца прошлого года. Падение коррелирует с опережающим средние показатели сокращением погрузки угля – самого дальнего массового груза на сети. В январе она упала на 10,8%, в феврале – на 5,7%, в марте – на 13,5%, а по итогам квартала – на 10,2%. Погрузка за январь–май 2020 года на 4,5% меньше, чем в прошлом году.

Зато по сравнению с 2019 годом растут объемы перевозок строительных материалов. Этому благоприятствует тот факт, что не останавливается дорожное строительство, которое в данных обстоятельствах является драйвером поддержания экономической стабильности, подчеркивает Владимир Савчук.

Руководитель проекта по развитию экспортной логистики Российского экспортного центра (РЭЦ) Алевтина Кириллова напоминает о том, что даже при условии увеличения перевозок объемов угля общая тарифная выручка ОАО «**РЖД**» снижается. Происходит это из-за того, что объемы низкодоходного угля вытесняют более высокодоходные номенклатуры грузов.

В условиях пандемии необходимо делать ставку на несырьевой экспорт, убеждена Алевтина Кириллова. Почему это становится осуществимо в условиях, когда экспортные возможности сжимаются? За счет межтранспортной конкуренции, резюмирует эксперт.

К примеру, в то время как для автотранспорта из-за карантина оказались временно закрыты погранпереходы Забайкальск – Маньчжурия и Гродеково – Суйфэньхэ на границе с Китаем, **пункты пропуска**, через которые идут грузовые поезда, работают в прежнем режиме. По словам Алевтины Кирилловой, железнодорожные операторы и логистические компании оказались в более выигрышном положении, и в настоящий момент наблюдается прирост контейнеропригодных грузов на железную дорогу. Некоторые страны, такие как Туркмения, полностью закрыли границы для приема автомобильного транспорта, добавляет Алевтина Кириллова.

Российский экспортный центр (РЭЦ) прогнозирует падение темпов международной торговли больше чем на 20%. Тем не менее по отдельным отраслям промышленности и АПК в перспективе возможен рост. В рамках национального проекта **«Международная кооперация и экспорт»**, целью которого является увеличение экспорта продукции АПК до 45 млрд долларов к 2024 году, основной прирост должна дать мясная, молочная и масложировая продукция, а также продукция кондитерской и иной пищевой промышленности. В настоящий момент ключевой задачей в агрологистике является создание новой товарной массы продукции АПК, в том числе продукции с высокой добавленной стоимостью. Также важно формировать экспортно–ориентированную товаропроводящую инфраструктуру и устранять торговые барьеры для обеспечения доступа продукции АПК на целевые рынки.

Ориентируясь на эти цели, РЭЦ проводит системную работу с экспортерами агропромышленной продукции и логистическими операторами по выстраиванию экосистемы агрологистики и запуску новых маршрутных поездов с экспортной продукцией АПК. Планируемый прирост объемов перевозок зерновых в составе железнодорожных маршрутных поездов прогнозируется на уровне плюс 600 поездов до 2024 года. К этому сроку планируется запуск более 15 новых экспортных маршрутов и более 1000 новых экспортных поездов, в том числе 600 поездов с зерном, 230 – с масложировой продукцией и маслосеменами, 48 – с готовым продовольствием, 32 – с сахаром и 150 – со скоропортящейся продукцией. Все экспортно–ориентированные хабы целесообразно увязать с проектами агрологистики и проектами формирования и отправки экспортных маршрутных поездов на базе существующих проектов по действующим маршрутам Ворсино – Китай, Селятино – Китай и Краснодар – Китай.

Алевтина Кириллова подчеркнула необходимость выработки новых логистических цен, которые бы позволили ускорить доставку и снизить затраты грузоотправителей, и подробно остановилась на вопросе, связанном с разработкой нового подвижного состава и транспортного оборудования. В частности, по ее мнению, специалистам необходимо сконцентрироваться на разработке новых моделей рефконтейнеров для перевозки «холодных грузов» с цифровыми датчиками слежения и автономной генерацией режима.

В условиях простоя

Еще одна оживленная дискуссия онлайн–форума «Подвижной состав: производство, эксплуатация, ремонт» затронула проблему обновления парка промышленных маневровых локомотивов. По мнению исполнительного директора СРО Ассоциация «Промжелдортранс» Александра Маняхина, модернизация локомотивов, прописанная в действующем техническом регламенте Таможенного союза, экономически нецелесообразна, ее стоимость почти равна стоимости нового локомотива, поэтому бизнес смотрит только в сторону покупки новых локомотивов или вторичного рынка.

Как пояснил Александр Маняхин, назначенный срок службы, установленный для локомотивов промышленного железнодорожного транспорта (20–25 лет), абсолютно не подкреплен никакими расчетами. Напротив, расчеты ряда железнодорожных институтов показывают, что реальный назначенный срок службы такой техники – около 50 лет. Поэтому было бы справедливо заводам–изготовителям официально подтвердить изменение назначенного срока службы локомотивов, снятых с производства.

В СРО Ассоциация «Промжелдортранс» около 1,5 тыс. локомотивов, 800 единиц будет списано до 2026 года, 20% заместят вторичным рынком, новых нужно около 600 ед. В основном это локомотивы мощностью 1,2 тыс. л. с. Но заводы не в состоянии произвести столько машин в ближайшие пять лет.

По словам Александра Маняхина, необходимо время на разработку, испытание, сертификацию и опытную эксплуатацию новых машин. «Без поддержки государства приобрести локомотивы ряду промышленных предприятий затруднительно. У железнодорожного транспорта не такая стабильная экономическая ситуация, чтобы купить локомотив, это касается даже крупных компаний», – подчеркнул Александр Маняхин.

Напомним, что СРО Ассоциация «Промжелдортранс» представляет интересы более 110 организаций железнодорожного транспорта необщего пользования, которые включают порядка 200 подразделений, обслуживающих более 25 тыс. промышленных предприятий в крупных городах и промышленных центрах России, расположенных во всех регионах – от Калининградской области до Приморского края.

В ситуации, сложившейся в связи с экономическим кризисом и распространением коронавирусной инфекции, наиболее уязвимыми становятся именно предприятия малого и среднего бизнеса. Постановлением Правительства РФ № 434 от 3 апреля 2020 года был утвержден перечень отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях распространения новой коронавирусной инфекции. В списке значатся очень важные отрасли экономики, включающие деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозке, деятельность грузового воздушного транспорта. Но, к сожалению, перечень не включает деятельность промышленного железнодорожного транспорта.

В условиях простоя владельцы железнодорожных путей необщего пользования вынуждены платить заработную плату сотрудникам, обслуживать железнодорожные пути, а также платить арендную плату за участки земли, находящиеся в собственности государства, на которой расположены железнодорожные пути и производственные помещения. Ранее ассоциация обращалась с просьбой рассмотреть возможность включения в упомянутое постановление Правительства РФ деятельность железнодорожного транспорта, а также рассмотреть в 2020 году возможность освобождения владельцев железнодорожных путей необщего пользования от уплаты арендных платежей за участки земли, которые находятся в собственности государства и на которых расположены железнодорожные пути и производственные помещения.

<http://transportrussia.ru/item/5602-gрузовой-vagon-teryayet-ravnovesie.html>

RNS; 2020.04.06; В МУРМАНСК НАПРАВИЛИ СПЕЦТЕХНИКУ МИНОБОРОНЫ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Минобороны России приступило к переброске в Мурманскую область специальной техники для восстановления железнодорожного сообщения после обрушения моста, сообщает пресс-служба ведомства.

«Западный военный округ приступил к переброске подразделений и специальной военной техники инженерных войск в Мурманскую область для оказания помощи в восстановлении железнодорожного сообщения на участке железной дороги Кола – Выходной», – говорится в сообщении ведомства.

В частности, Минобороны направило в Мурманскую область бурильно-ударную машину БУМ-2.

«С помощью данной машины инженерные подразделения Западного военного округа подготовят карьер в скальном грунте для отсыпки полотна и проведения работ по прокладке железнодорожного пути протяженностью около 6 километров для

восстановления железнодорожного сообщения между станциями», – добавили в ведомстве.

Всего в работах будут задействованы более 100 военнослужащих и 42 единицы специальной военной техники железнодорожных и инженерных войск.

1 июня на перегоне Кола - Выходной Мурманского отделения Октябрьской железной дороги произошло обрушение железнодорожного моста. В результате инцидента пострадавших нет. По факту обрушения возбуждено уголовное дело по статье о нарушении требований в области транспортной безопасности.

Из-за обрушения моста было нарушено железнодорожное сообщение с Мурманском, его восстановление планируется до 23 июня, сообщили ранее в пресс-службе РЖД.

<https://rns.online/transport/V-Murmansk-napravili-spetstehniku-Minoboroni-dlya-vosstanovleniya-zheleznoi-dorogi-2020-06-04/>

ТАСС; 2020.04.06; «АЭРОЭКСПРЕСС» В ИЮНЕ ВОССТАНОВИТ ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ НА ВСЕХ НАПРАВЛЕНИЯХ

«Аэроэкспресс» в течение июня восстановит регулярный график движения поездов на Шереметьевском, Домодедовском и Внуковском направлениях, говорится в сообщении компании.

В апреле количество рейсов было сокращено в связи со снижением пассажиропотока аэропортов.

Начиная с 8 июня восстановят ранее отмененные рейсы на Домодедовском направлении - поезда снова будут отправляться каждые 30 минут с 6:00 до 23:30 как в сторону аэропорта, так и из аэропорта. С 15 июня также восстановится тактовое расписание аэроэкспрессов на Шереметьевском направлении с привычным 30-минутным интервалом отправления. С Белорусского вокзала поезда будут курсировать с 5:35 до 23:35, из аэропорта - с 5:15 до 23:45 мск. На Внуковском направлении с 15 июня вернут ранее отмененные рейсы, аэроэкспрессы будут отправляться каждый час с 7:00 до 23:00 как с Киевского вокзала, так и из аэропорта Внуково.

В компании напомнили, что с 15 июня в поездах «Аэроэкспресс» начнет действовать новый единый тариф «Стандарт», стоимость проезда составит 300 рублей (ранее - 450 и 500 рублей в зависимости от тарифа). Поездка в вагоне бизнес-класса обойдется в 800 рублей.

Безопасность в аэроэкспрессах

«Аэроэкспресс» выполняет все необходимые санитарные мероприятия для обеспечения безопасности пассажиров, подчеркнули в компании. Подвижной состав и пассажирские терминалы трижды в день проходят обработку дезинфицирующим средством.

Двухэтажные аэроэкспрессы оснащены климатической системой с установками обеззараживания воздуха - перед попаданием в салон воздух обеззараживается в специальной камере под воздействием ультрафиолетовых ламп. Воздух в одноэтажных поездах также ежедневно дезинфицируется переносными ультрафиолетовыми лампами.

<https://tass.ru/ekonomika/8643847>

ТАСС; 2020.04.06; «РОЗА ХУТОР» РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ РАСШИРИТЬ ПРИСУТСТВИЕ В АРКТИКЕ

Компания «Роза Хутор» рассматривает возможность запустить новые проекты в арктических регионах России. Об этом сообщила в четверг заместитель генерального директора по стратегии и развитию компании Ольга Ляхова во время онлайн конференции «Арктический туризм - новые вызовы для бизнеса».

«Команда «Розы Хутор на данный момент изучает потенциал нескольких российских арктических регионов. Мы провели несколько экспедиций. Наши специалисты выезжали

на места. Я надеюсь, что в ближайшее время будет принято положительное решение о развитии проектов», - сказала Ляхова, не уточнив, о каких регионах идет речь.

На данный момент известно о проекте компании на Камчатке. «Роза Хутор» выступает инвестором туристического парка «Три вулкана» и планирует начать строительство первых туристических объектов нового парка параллельно с инфраструктурными в 2021 году. Компания стала сотым резидентом территории опережающего развития (ТОР) в Камчатском крае.

В Мурманской области специалистов «Розы Хутор» в качестве экспертов привлекли к разработке туристического кластера на Кольском полуострове. Компания «Норникель» рассчитывает создать здесь курорт мирового уровня по аналогии с «Розой Хутор», который сможет принимать круизные суда в порту Лиинахамари. Общий объем капиталовложений составит более 14 млрд рублей.

«Мы видим большой потенциал в бухте Лиинахамари, это бухта с хорошими судоходными характеристиками, с хорошей транспортной доступностью. Это может быть использовано как хороший универсальный порт, как ворота в Арктику. Сейчас нормального порта, который мог бы давать старт круизным маршрутам, у нас в России нет. Это основная проблема, почему мы проигрываем в сфере развития круизного туризма», - сказала Ляхова.

<https://tass.ru/ekonomika/8648057>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; 150 ТЫС. МОРЯКОВ ПО ВСЕМУ МИРУ ОКАЗАЛИСЬ ЗАБЛОКИРОВАННЫМИ НА СУДАХ ИЗ-ЗА КАРАНТИННЫХ МЕР

Примерно 150 тыс. моряков оказались заблокированы на своих судах из-за ограничительных мер, введенных правительствами различных государств из-за коронавируса, и нуждаются в смене в составе экипажей, сообщило в четверг агентство Associated press (AP) со ссылкой на данные Международной палаты судоходства.

Кроме этого, еще 150 тыс. человек остаются на берегу и не могут отправиться в плавание.

«В определенном смысле, это целая позабытая армия людей», - заявил генсек палаты Гай Платтен, отметив, что людей нельзя все время держать в неопределенном положении.

«Они - вне поле зрения, о них не помнят, а они все еще абсолютно необходимы для перевозок топлива, продовольствия, медикаментов и прочих важнейших товаров для мировой торговли», - добавил он.

В свою очередь генсек Международной федерации транспортных рабочих Стив Коттон также указал, что без моряков и морских грузоперевозок бороться с коронавирусом будет непросто.

«Вы не можете ожидать доставки средств персональной защиты, лекарств и всех вещей, которые вам нужны для реагирования на COVID-19, и снабжать (ими - ИФ) города и страны, находящиеся в изоляции, если вы не будете перевозить грузы на судах», - пояснил он.

AP напоминает, что 80% объема международной торговли приходится на морские грузоперевозки, в которых задействованы более чем 2 млн человек.

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; КЛЕПАЧ: ЕВРОПЕЙСКИЙ БИЗНЕС МОГ БЫ ИНВЕСТИРОВАТЬ В ВСМ МОСКВА-ВАРШАВА

Частный бизнес, в том числе европейский, мог бы принять участие в создании высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва-Минск-Варшава, заявил главный экономист ВЭБа Андрей Клепач в ходе экспертной сессии «Россия и Беларусь: будущее после пандемии».

По его мнению, Россия и Белоруссия нуждаются в проектах-драйверах, и одним из таких проектов могла бы стать ВСМ. «Это проект высокоскоростной железной дороги Москва-Питер-Минск-Варшава, которая могла бы стать огромным драйвером для западных

российских регионов, для Белоруссии, и примером для сотрудничества с тем же Европейским союзом», - сказал он.

«Это был бы совместный проект, где и европейский капитал мог бы участвовать. Мне кажется, это вопрос, который имело бы смысл поднимать на уровне Союзного государства, который бы привлек и частный бизнес - российский, белорусский и европейский», - отметил Клепач.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. Сейчас в России таких дорог нет. РЖД в последние годы готовили в качестве пилотного проекта ВСМ Москва-Казань стоимостью около 1,7 триллиона рублей. Однако в 2019 году президент России **Владимир Путин** одобрил проектирование ВСМ между Москвой и Петербургом. РЖД занялись и этим проектом.

В октябре 2019 года тогдашние премьер-министры РФ и Белоруссии Дмитрий Медведев и Сергей Румас в ходе посещения научно-технического центра ТМК и группы «Синара» в Сколково обменялись репликами по поводу возможного создания ВСМ Москва-Минск и далее до Берлина. Медведев тогда отметил, что «до Минска-то точно возможно», добавив, что сейчас в этом вопросе «бюрократическая» проблема.

<https://ria.ru/20200604/1572464991.html>

ТАСС; 2020.04.06; ЕВРОПЕЙСКИЕ БАНКИ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ ПРОЕКТОМ ВСМ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МИНСК - РАПОТА

Некоторые банки и финансовые консультанты из стран Европы заинтересовались участием в проекте строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ), которая, как предполагается, свяжет Санкт-Петербург, Москву и Минск, а в перспективе также пройдет через Варшаву и Берлин. Об этом сообщил в четверг госсекретарь Союзного государства России и Белоруссии Григорий Рапота, выступая на экспертной сессии «Россия и Беларусь: будущее после пандемии» в формате видеоконференции, организованной Ассоциацией внешнеполитических исследований имени А. А. Громько.

«Соображения о развитии сначала туризма, потом экономики сподвигли нас на разработку этого проекта, который сейчас находится на рассмотрении правительства РФ. Это высокоскоростная магистраль Санкт-Петербург - Псков - Орша - Минск - Варшава - Берлин - Гамбург, - сказал Рапота. - Эта бизнес-модель предполагает использование главным образом небюджетных средств. Уже есть желающие со стороны европейских банков и финансовых консультантов, которые готовы в этом поучаствовать».

В июне 2019 года замначальника департамента экономики и отраслевых программ Постоянного комитета Союзного государства Белоруссии и России Олег Леснов высказал мнение о том, что Москву, Минск и Санкт-Петербург целесообразно объединить в «треугольник» высокоскоростными магистралями.

В июле прошлого года первый заместитель министра транспорта РФ **Иннокентий Алафинов** рассказал о том, что Белоруссия заинтересована в создании такой магистрали, которая связала бы Москву, Минск и Варшаву.

ТАСС; 2020.04.06; ОБЩЕСТВЕННЫЕ НАБЛЮДАТЕЛИ НАЧАЛИ КОНТРОЛИРОВАТЬ ИСПОЛНЕНИЕ НАЦПРОЕКТОВ В ПРИМОРЬЕ

Общественные наблюдатели, которые прошли отбор весной, начали следить за реализацией национальных проектов в Приморье, они наблюдают за ремонтом дорог, стройками и благоустройством скверов и парков, сообщила в четверг пресс-служба правительства края.

В крае реализуют 52 региональных подпрограммы **нацпроектов**. В 2019 году из 180 желающих отобрали 44 общественных наблюдателя, которые работали в 18

муниципалитетах, их рекомендации учитывались при создании спортивных объектов и детских садов. В 2020 году следить за реализацией **нацпроектов** будут более 180 человек. «Наблюдатели уже приступили к работе - они принимают участие в заседаниях проектных комитетов в районах, вместе с представителями органов власти выезжают на места проводимых работ. Мероприятия проводятся с соблюдением норм безопасности в текущей эпидемиологической обстановке - масочный режим, социальная дистанция», - процитировала пресс-служба руководителя агентства проектного управления Приморья Николая Стецко.

В июне наблюдатели осмотрят объекты в 24 муниципалитетах. Уже начались работы по **нацпроектам** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», «Экология», «Жилье и городская среда», «Демография», «Здравоохранение», «Образование». В этом году добровольцы будут следить за реализацией девяти региональных проектов. «Смотрим качество проводимых работ, даем свою независимую оценку как самих работ, так и взаимодействия администрации с местными жителями, подрядчиками, - сказал общественный наблюдатель Денис Крупнов, слова которого приводит пресс-служба.

Паспорта 12 **нацпроектов** и **комплексный план** модернизации магистральной инфраструктуры утверждены для выполнения задач, поставленных в майском указе президента Владимира **Путина**. Их планируется реализовать до 2024 года. Общий бюджет **нацпроектов** составит 25,7 трлн рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/8643281>

ТАСС; 2020.04.06; В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ САМЫЙ ПЕРВЫЙ ПРОСПЕКТ ГОРОДА

В Комсомольске-на-Амуре ведется ремонт проспекта Мира - самого первого проспекта в городе, сообщает в четверг пресс-служба правительства Хабаровского края. Поэтапный ремонт проспекта начался в марте 2020 года.

В рамках **нацпроекта** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» до сентября будет отремонтирован участок от площади Metallургов до Аллеи Труда протяженностью 1,4 км. Дальнейшие восстановительные работы на проспекте проведут в 2021 году.

Проспект Мира в Комсомольске-на-Амуре начали строить в 1940-х годах. Последний раз капитальный ремонт дороги проводился почти 20 лет назад.

На средства **нацпроекта** в 2020 году в городе отремонтируют 19 улиц. На 17 из них ремонт уже ведется. На эти цели из федерального бюджета выделено 500 млн рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-komsomolske-na-amure-otremontiruyut-samyj-pervyj-prospekt-goroda>

ТАСС; 2020.04.06; В НОВОРОССИЙСКЕ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 39 УЛИЦ

В рамках реализации **нацпроекта** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в Новороссийске в этом году приведут в порядок 39 улиц. На ремонтные работы выделено 550 млн рублей, сообщает в четверг пресс-служба администрации Краснодарского края.

«С начала года отремонтировали 11 улиц, вчера еще 12 прошли предварительную приемку объектов в эксплуатацию. Это улицы Энгельса, Маркса, Губернского, Серова, Толстого, Куйбышева, Мефодиевская, Краснодарская, Первомайская, Рабочая, Гоголя, Сакко и Ванцетти», - говорится в сообщении.

По словам начальника управления транспорта и дорожного хозяйства администрации города Дмитрия Мартыненко 23 объекта из 39 уже готовы. Работы выполнены на 73%, благодаря чему регион находится на первом месте по исполнению **нацпроекта** «**БКАД**» в стране.

По итогам объезда Мартыненко сообщил, что замечаний к асфальто-бетонному покрытию и разметке нет, а незначительные недочеты по установке дорожных знаков будут устранены. После этого объекты будут сданы в эксплуатацию. Мартыненко напомнил, что завершение всех работ намечено на 22 июня, а в июле этого года планируется приступить к ремонту объектов 2021 года.

«Первоначально речь шла о завершении работ на объектах **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** к сентябрю этого года. Ускорить темпы ремонта удалось благодаря слаженной работе министерства транспорта края, **Росавтодора** и администрации города», - говорится в сообщении.

В 2020 году подрядчики смогли приступить к работе уже в январе, а во время карантина проведение ремонтных работ не создавало заторовых ситуаций и неудобств для жителей города.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-novorossijske-v-2020-godu-otremontiruut-39-ulich>

EASTRUSSIA; ИРИНА ДРОБЫШЕВА; 2020.04.06; МОРСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДОЛЖНО ОПЕРЕЖАТЬ В ОБУЧЕНИИ

Ректор МГУ имени Невельского Денис Буров о ключевых задачах подготовки кадров для Дальнего Востока

Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского – один из крупнейших морских образовательных центров страны. Программа опережающего развития Дальнего Востока и Арктики ставит перед вузом серьезную задачу – обеспечить подготовку кадров. Как меняется в связи с этим научный и образовательный процесс, в интервью EastRussia рассказал ректор Денис Буров.

Морское образование должно опережать в обучении

– Денис Викторович, что сегодня представляет собой морской университет? Есть ли преимущества на рынке труда у ваших выпускников?

– В ноябре этого года мы отпразднуем 130 лет со дня основания старейшего и крупнейшего учебного заведения водного транспорта на Дальнем Востоке, выпускающего морских специалистов для судоходных компаний, судостроительных и судоремонтных заводов, портов и транспортных терминалов. Наш учредитель – **Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)**.

В структуре морского университета три филиала – в Благовещенске, Холмске и Находке, два колледжа и лицей во Владивостоке. Мы готовим кадры по программам среднего общего, среднего профессионального, высшего и дополнительного образования. Выдаваемые государственные дипломы и сертификаты соответствуют требованиям международных конвенций и признаются во всем мире.

Современные суда и процессы управления транспортом цифровизируются и автоматизируются семимильными шагами, работодатель ищет универсальных специалистов и готов достойно платить даже на входе в профессию.

Соответственно повысился наш уровень ответственности, ведь современное судно – это экипаж, за который ты отвечаешь, это судно со стоимостью, в разы превышающей стоимость перевозимого груза, и это система обеспечения комплексной безопасности транспортировки. Мы должны научить всем необходимым навыкам. Базовое инженерное образование, которое мы даем, позволит себя проявить и в других сферах. Мы гордимся нашими выпускниками, работающими в море и на суше, в портах, в крупных компаниях и министерствах, в других органах власти и даже в вооруженных силах.

– Стратегия развития транспорта и судостроения в России на ближайшие 15 лет нацеливает на создание современного флота и существенное увеличение грузоперевозок по Севморпути. Есть ли заказ на подготовку кадров?

– Параметры подготовки кадров морскими учебными заведениями страны в процессе утверждения, но традиционно наш вуз рассматривается как базовая площадка подготовки кадров для Арктики.

Наша особая компетенция – Восточная Арктика – самая тяжелая для судоходства часть Севморпути. К слову, капитаном судна, спасавшего в 1934 году челюскинцев, был выпускник нашего вуза.

– Техническое оснащение университета соответствует новым задачам?

– У нас есть высокотехнологичный комплекс тренажеров и симуляторов, имитирующих самое современное судовое оборудование, системы связи и электронной картографии, мы применяем современные образовательные дистанционные технологии.

А помогают наращивать материально-технический потенциал вуза наши индустриальные партнеры: ПАО «Совкомфлот», ПАО «НК Роснефть», Российский морской регистр судоходства, Администрация морских портов, Владивостокский морской торговый порт, ФГУП «Росморпорт» и другие.

Мы с 2016 года сотрудничаем с ABB Ltd (Asea Brown Boveri Ltd.) – крупнейшим мировым концерном по производству судового электрооборудования, так что наши курсанты изучают реальные образцы оснащения судов.

Дальневосточный филиал Российского морского регистра судоходства закупил и оснастил самым современным оборудованием нашу лабораторию судоремонта и технических измерений.

Генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк – почетный президент МГУ имени адмирала Невельского. С 2015 года мы по соглашению с компанией готовим кадры для работы на судах, занятых в сахалинских проектах и на арктических перевозках.

«Совкомфлот» нам помогает во многом. Например, для обучения работе на судах, оборудованных винторулевыми колонками Azipod®, он приобрел необходимую аппаратуру для Дальневосточного тренажерного центра «Морское электродвижение», для судоводительского факультета – навигационные карты, приборы и пособия. На базе ледокольного многофункционального судна снабжения «Геннадий Невельской» организована плавательная практика курсантов, научная работа аспирантов и стажировки профессорско-преподавательского состава.

К новому учебному году мы планируем ввести в эксплуатацию Дальневосточный морской тренажерный центр – на сегодняшний день лучший в России и ее морском окружении. Он оснащен глубоководным бассейном, комплексом по выживанию на море, тренажерами на базе VR-технологий (Virtual reality) для отработки навыков управления разными типами судов и грузовых операций в условиях, максимально приближенных к реальным. В нем можно моделировать практически все нештатные ситуации и отрабатывать их решение. Будущие капитаны и штурманы смогут детально проработать заходы судна во все порты мира, а механики и электромеханики – подготовиться к работе на самых современных силовых установках и многое другое.

– Среди преподавателей университета много практиков?

– Мы привлекаем действующих капитанов судов, старших механиков и электромехаников. Это дополняется отлаженной системой практики курсантов и стажировок преподавателей на судах. Этот подход себя оправдал: компании присматриваются к ребятам, тех, кто соответствует их требованиям, берут на работу.

Сложнее с «береговыми» специальностями, но и здесь есть специалисты, имеющие практические знания и желающие ими делиться.

Для подготовки кораблестроителей активно выстраиваем взаимодействие с судостроительным комплексом «Звезда».

– Какие задачи ставит перед университетом расширение транспортно-логистической интеграции России со странами АТР?

– Транспорт – жизненно важная отрасль экономики для всех регионов и государств. Его развитие определяет пространственную доступность территорий, качество, уровень жизни и мобильность населения, свободу перемещения товаров и оказания услуг, внешнеэкономическую деятельность.

Глобализация мировой экономики формирует спрос на развитие инфраструктуры и транспортно-логистический сервис, формирование региональных и трансконтинентальных транспортных коридоров, иных форматов сотрудничества. Все это требует от будущих специалистов комплексных знаний – в экономике, менеджменте, инжиниринге, праве, экологии, IT-технологиях и в других сферах.

Для эффективной организации перевозок нужно не только разбираться в конструкции судна и его управлении, но и многое понимать в сквозной логистике. Нужно знать, как работает флот, порт, сухопутный перевозчик, то есть обладать знаниями по всей технологической цепочке. Здесь есть место для развития образовательных программ и создания новых. Все это подтолкнуло нас к созданию нового научно-образовательного направления, его можно назвать междисциплинарной школой пространственной логистики.

Мы также подключились к проработке **Минтрансом России** ведомственного проекта **«Цифровой транспорт и логистика»**, который востребован рынком и текущим состоянием цифровизации в стране и вокруг нас. Очевидна необходимость в организации пилотной зоны для транспорта Свободного порта Владивосток: его цифровая платформа должна быть интегрирована с подобными системами в странах АТР, что позволит обеспечить оптимальные схемы транспортировки, эффективный сервис, безопасность грузов и прочие составляющие экономического успеха.

Сегодня транспорт не может эффективно работать без «цифры». Эту мысль поддерживают институты развития, транспортники, ведущие российские высокотехнологичные компании из Москвы и Санкт-Петербурга, а также те, кто непосредственно работает на территории свободного порта – ПАО «ВМТП», АО «ДНИИМФ» и многие другие.

– Какие направления научной и образовательной деятельности морского университета в современных условиях вы считаете ключевыми?

– О транспортно-логистическом направлении, цифровизации и судостроении я говорил выше, добавлю беспилотный транспорт и робототехнику, «зеленый транспорт» и экологический мониторинг.

Один из векторов развития транспорта – беспилотные аппараты. Наш университет давно проявлял себя в этом: всемирно известный судомоделист, 15-ти кратный чемпион мира Владислав Субботин подготовил целую плеяду чемпионов России, мира и Европы. Десять лет назад мы начали активно заниматься подводной робототехникой, начиная от проектирования и заканчивая сборкой аппаратов. Это очень полезные для подготовки кадров навыки. Все элементы роботов курсанты и студенты изготавливают сами. С 2012 года наша студенческая команда выступает на соревнованиях, в том числе представляя Россию на мировых чемпионатах по телеуправляемым и автономным роботам.

Также наш университет является сертифицированным членом Международной ассоциации морских подрядчиков (IMCA, London) и центром для подготовки операторов телеуправляемых необитаемых подводных аппаратов. К нам прилетают специалисты из других регионов для подготовки на нашей базе, сначала в бассейне, а потом в открытой воде, что очень важно для получения реальных навыков.

Мы заняты созданием магистратуры по морской робототехнике. Здесь требуется широкий перечень знаний и навыков, поэтому в этой области найти себя смогут студенты и курсанты инженерных специальностей.

С 90-ых годов прошлого века мы занимаемся вопросами экологической безопасности и освоения шельфа, создаем цифровые модели берегового шельфа, занимаемся

планированием и прогнозированием действий, позволяющих предотвратить экологические катастрофы или в кратчайшие сроки устранить их последствия.

– К вам поступают в основном дальневосточники?

– Не только. Много ребят из Сибири, с Алтая, есть даже из Калининграда, Санкт-Петербурга и Москвы. Есть иностранные студенты – из Вьетнама, Китая и Индонезии. Они учатся на инженерных специальностях.

– В обществе сложилось устойчивое мнение: мол, государство финансирует подготовку моряков, а те работают под чужим флагом.

– Действительно, в недавнем прошлом большинство судоходных компаний регистрировали часть флота под флагом Либерии, Панамы, Белиза и других льготных режимов, чтобы успешно конкурировать на рынке. Это мировая практика, так делают практически все ведущие морские державы. При этом сами компании оставались российскими, перевозили российские грузы и плюс зарабатывали на иностранном фрахте, а моряки отправляли деньги семьям, те тратили их в нашей стране.

Сейчас ситуация меняется: флот строится, под российским флагом работает все больше компаний. Наши отличники идут туда, что не может не радовать. Например, в октябре прошлого года новый арктический челночный танкер «Михаил Лазарев» (это танкер «Совкомфлота», сегодня самый современный в мире) принимал капитан Дмитрий Кравченко, наш выпускник.

Кроме этого, если говорить о международном образовании и сотрудничестве в науке, нужно помнить признанные в мире принципы служения образованию делу мира, содействия социальному прогрессу и т.д. Иными словами, образование – весьма полезный инструмент обмена знаниями и международного сотрудничества.

И еще. Морская подготовка – неизменный атрибут морской державы. У России этот статус со времен Петра Первого, и мы продолжим его укреплять.

– Морской университет занимается профориентацией среди школьников?

– Конечно. При морском университете организована система ранней профессиональной ориентации и непрерывного образования. Это довузовские форматы работы с молодежью: действуют Детский центр «Мореход», Школа юнг, «Школа под парусами». Мы учим ребят морскому делу, занимаемся греблей, парусом, знакомим с морскими профессиями, организовываем морские походы, в том числе по историческим местам, например, по следам экспедиции Витуса Беринга и многим другим.

Недавно я участвовал во Всероссийской онлайн-конференции «Море – детям!». Представители образовательных учреждений **Росморречфлота**, Министерства просвещения, Минобороны, Росрыболовства, органов образования регионов России и ведущие педагоги дополнительного образования обсудили, как повысить эффективность профориентации школьников на морские, военно-морские и судостроительные профессии. Решено усилить консолидацию морских ведомств и Министерства просвещения РФ. Этим займется межведомственная комиссия, которая будет создана при Морской коллегии при правительстве РФ.

К слову, наш опыт историко-патриотических яхтенных и шлюпочных походов «Паруса памяти» для практического изучения морской истории России предложено тиражировать.

<https://www.eastrussia.ru/material/morskoe-obrazovanie-dolzno-operezhat-v-obuchenii/>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.04.06; «МОРЕ – ДЕТЯМ!» РАСТИМ ПАТРИОТОВ

Воспитание подрастающего поколения в морских традициях.

На электронной площадке Московского международного салона образования прошла Всероссийская онлайн-конференция «Море – детям!» по проблемам профориентации и дополнительного образования школьников в сфере морской деятельности. Организатор конференции – Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова при поддержке Федерального агентства морского и речного транспорта.

Всероссийская конференция «Море – детям!», впервые в своей истории состоявшаяся в формате видеоконференции, была посвящена проблемным вопросам совершенствования системы дополнительного образования детей в сфере морской деятельности и воспитания подрастающего поколения на морских традициях с целью эффективной профориентации школьников на морские, военно–морские и судостроительные профессии.

Сопредседателями конференции выступили руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай, **заместитель министра просвещения России** Денис Грибов и председатель Общероссийского движения поддержки флота Михаил Ненашев.

В приветствии Дениса Грибова отмечается, что в России более 200 детских морских центров. «Минпросвещения России поддерживает развитие детско–юношеского морского движения в России, понимая значимость морского дела и воспитания школьников в духе российских морских традиций», – говорится в документе.

В свою очередь, как отметил Михаил Ненашев, успех в привлечении достойной молодежи на флот зависит прежде всего от стимулирующего настроя и эффективной работы руководства, коллективов основных морских, речных, кораблестроительных, рыбопромысловых, общественных морских организаций, научных флотских структур во взаимоотношениях с молодым поколением России.

Лидерство старших, само значение флота – военного, гражданского, судостроения – естественно, будут увлекать детей, юношество на морские, речные, океанские пространства, на другие пути жизненной самореализации, связанные с флотом, подчеркнул он.

Модератор конференции, директор Морского федерального ресурсного центра дополнительного образования детей (ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова) Андрей Березкин представил тему, почетных сопредседателей и спикеров конференции.

Открыл онлайн–конференцию «Море – детям!» руководитель **Росморречфлота** Александр Пошивай. Он отметил, что в непростые для страны времена особо актуальными становятся задачи воспитания нового поколения на базе подлинных ценностей гражданственности и патриотизма, формирования умения работать и добиваться успеха в команде – качества, которые традиционно отличают людей, чья работа, служба и жизнь связаны с морской отраслью. В этой связи Александр Пошивай предложил обсудить на конференции такие приоритетные задачи, как создание эффективных механизмов межведомственного и межуровневого взаимодействия в интересах профессиональной ориентации и патриотического воспитания подрастающего поколения.

В панельной дискуссии приняли участие руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай, заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Анисимов, ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова Сергей Барышников, директор Санкт–петербургского Морского технического колледжа имени адмирала

Д.Н. Сенявина Виктор Никитин, ректор Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского Денис Буров, директор Арктического и антарктического научно–исследовательского института Александр Макаров.

Участники дискуссии представили опыт профориентационной работы образовательных, научных учреждений со школьниками в разных секторах морского образования и на разных образовательных ступенях. Организация морской практики, изучение морской истории и морских традиций на практике – центральная проблема выступлений всех спикеров.

Во время конференции участники – представители детских морских объединений России, высших и средних специальных морских образовательных учреждений, региональных

органов управления образованием, всего около 100 человек, в режиме онлайн через чат задавали вопросы спикерам и модераторам конференции.

Наибольшую активность проявили представители Новосибирска, Чувашской Республики, Дальнего Востока и Ленинградской области. Большая часть вопросов касалась организации плавательной практики юных моряков и совершенствования системы учета индивидуальных достижений обучающихся детских морских объединений при поступлении в отраслевые вузы. Немалый интерес вызвал доклад ректора МГУ имени адмирала

Г.И. Невельского Дениса Бурова о реализации проекта «Школа под парусами», выполняемого во Владивостоке по поручению Президента России Владимира **Путина**.

Активное участие в дискуссии и в ответах на вопросы участников конференции приняли Александр Пошивай, Константин Анисимов, проректор по конвенционной подготовке и обеспечению плавательной практикой ГУМРФ Александр Горобцов и ряд других спикеров.

От участников конференции по цифровым каналам уже поступают предложения в проект резолюции Всероссийской онлайн-конференции «Море – детям!», опубликованный на сайте Морского федерального ресурсного центра дополнительного образования детей (ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова») «Юнги России» для обсуждения и дополнения.

Дополнительные вопросы спикерам конференции, предложения по развитию и совершенствованию системы профориентации и дополнительного образования школьников в сфере морской деятельности, а также предложения в резолюцию можно представить до 15 мая 2020 года на адрес электронной почты модератора конференции «Море – детям!» Андрея Березкина: BerjzkinAA@gumrf.ru.

Организаторы Всероссийской онлайн-конференции «Море – детям!» по проблемам профориентации и дополнительного образования школьников в сфере морской деятельности благодарят Дирекцию московского международного салона образования за поддержку детского морского движения, а всех участников – за активную работу и содержательную дискуссию!

Наша справка. Всероссийская конференция «Море – детям!» проводится по инициативе Федерального агентства морского и речного транспорта с 2017 года. Участники конференции – педагоги дополнительного образования детей в сфере морской деятельности, руководители детских морских объединений России, отраслевых высших учебных заведений, региональных органов управления образованием, представители морского бизнес-сообщества, общественных организаций.

Цель конференции – консолидация усилий морского сообщества в интересах профессиональной ориентации школьников на профессии морского, военно-морского, рыбопромыслового флота и судостроительной отрасли.

Рабочим органом конференции «Море – детям!» выступает Морской федеральный ресурсный центр дополнительного образования детей, созданный в структуре ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова в 2017 году по поручению Морской коллегии при Правительстве РФ с целью координации и формирования методологической базы профориентационной и просветительской работы с молодежью в интересах развития морской и речной отрасли России.

<http://transportrussia.ru/item/5605-more-detyam-rastim-patriotov.html>

ПРАЙМ; 2020.04.06; ОКОЛО 120 ПАССАЖИРОВ ВЫЛЕТЕЛИ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ ВОРОНЕЖА В ЕРЕВАН

Около 120 граждан Армении вылетели из Воронежа в Ереван специальным **рейсом**, сообщил в четверг РИА Новости представитель воронежского аэропорта.

В Воронеж Boeing 737-500 авиакомпания Armenia прилетел в 19.57 мск четверга с пустым салоном. Обратный борту должен был забрать оставшихся в Воронеже граждан Армении, которые не смогли вернуться домой из-за введенных в условиях пандемии коронавируса ограничений.

«В 21.37 самолет вылетел в Ереван. На борту около 120 пассажиров. Время полета - около трех часов», - сказал собеседника агентства.

<https://1prime.ru/transport/20200604/831574817.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; В ПОСОЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ С КИПРА В РОССИЮ

Коммерческий спецрейс для вывоза российских граждан с Кипра состоится 5 июня, этот перелет возможен для жителей всех регионов России, сообщили в посольстве РФ в республике.

«Согласно предварительному графику вывоза российских граждан из-за рубежа в Российскую Федерацию... Вылет **рейса** №СУР486 «Ларнака - Москва» запланирован на 5 июня 2020 года в 09.40 (местное время). Этот перелет возможен для жителей всех регионов России», - говорится в сообщении на странице посольства в Facebook.

Отмечается, что перелет выполняется авиакомпанией «Кипрские авиалинии» на коммерческой основе. Стоимость билетов составляет: для взрослых - 420 евро, для детей - 330 евро.

<https://ria.ru/20200604/1572487463.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; ЗАСТРЯВШИЕ В ПАРАГВАЕ РОССИЯНЕ ВЫЛЕТЯТ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ БУЭНОС-АЙРЕСА

Шестеро россиян, застрявших в Парагвае, вылетят на родину **вывозным рейсом** из Буэнос-Айреса утром 5 июня, сообщили РИА Новости в посольстве России в Парагвае.

«Сегодня благодаря взаимодействию посольств России в Парагвае и Аргентине был открыт пограничный переход между странами, и шесть наших граждан автобусом по территории Аргентины направились в Буэнос-Айрес в международный аэропорт Эсейса, чтобы сесть на борт **вывозного рейса**», - сказал представитель дипмиссии.

«Все здоровы, все в хорошем настроении, автобус от пограничного перехода отправился в сопровождении машины аргентинской жандармерии», - добавили в посольстве.

Далеко не все россияне находились в столице Парагвая, но накануне они все были доставлены в Асунсьон, откуда начался их путь в Аргентину.

«Все, кто пожелал вернуться в Россию, такую возможность получили и, главное, ею воспользовались», - подчеркнули в посольстве.

Авиакомпания Azur Air 3 июня направила за россиянами самолет Boeing 777-300ER, который вылетел из аэропорта «Внуково» и совершит **рейс** по маршруту «Москва - Гавана - Сан-Паулу - Буэнос-Айрес - Сантьяго - Гавана - Москва».

<https://ria.ru/20200604/1572479107.html>

ТАСС; 2020.04.06; В НОЧЬ НА 12 ИЮНЯ ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ПО МАРШРУТУ КАСАБЛАНКА-МОСКВА - ПОСОЛЬСТВО РФ

Вывозной рейс RL9502 по маршруту Касабланка-Москва авиакомпании «РОЯЛ ФЛАЙТ» планируется в ночь на 12 июня. Об этом корр. ТАСС сообщили в четверг в посольстве РФ в Рабате.

«В ночь с 11 на 12 июня (01:05 по марокканскому времени) планируется **вывозной рейс** RL9502 по маршруту Касабланка-Москва авиакомпании «РОЯЛ ФЛАЙТ». Ориентировочное время прибытия в аэропорт Шереметьево - 08:30 по московскому времени», - отметил собеседник агентства.

По словам дипломата, **рейс** платный. «Стоимость взрослого билета - 400 евро. Предусмотрены скидки: стоимость билетов для детей до 2 лет - 40 евро (без места и багажа); для детей от 2 до 12 лет - 300 евро. В стоимость билета пассажира с местом входит одно место багажа до 23 кг плюс 5 кг в ручную кладь», - продолжал собеседник ТАСС.

«Имеется возможность одновременно с приобретением билета оплатить одно дополнительное место багажа до 10 кг стоимостью 150 евро. Во время регистрации на **рейс** в аэропорту дополнительный багаж оплатить не удастся, и излишки веса придется оставить», - пояснили в посольстве РФ.

«Приобрести билеты на сайте авиакомпании www.royalflight.ru смогут только те граждане, которые зарегистрировались на специализированном разделе портала «Госуслуги». Настоятельно призываем граждан, которые еще не зарегистрировались на нем, сделать это: регистрация необходима для каждого пассажира, включая детей. Продажа билетов начнется за 3-4 дня до вылета. Просьба отслеживать начало продажи билетов самостоятельно», - отметил дипломат.

По его словам, в ближайшее время будет произведен индивидуальный обзвон тех, кто ожидает **вывозного рейса** в соответствии с имеющимся у посольства списком.

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; МИД РФ: ОКОЛО 650 ГРАЖДАН БЕЛОРУССИИ ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ЧЕРЕЗ МОСКВУ

Около 650 граждан Белоруссии вернулись через Москву на родину, заявил директор Второго департамента стран СНГ МИД РФ Алексей Полищук.

«По линии министерств иностранных дел и посольств России и Белоруссии мы столкнулись с нестандартными ситуациями, которые приходилось решать максимально быстро. Эти ситуации были связаны с интересами наших граждан. Когда закрылось авиасообщение, десятки тысяч наших граждан остались за пределами Союзного государства, и нам в короткие сроки пришлось отладить алгоритм вывоза россиян и белорусов из третьих стран силами авиакомпании «Белавиа» и российских авиакомпаний», - сказал Полищук в ходе экспертной сессии «Россия и Беларусь: будущее после пандемии».

«Всего через Москву на родину в Белоруссию вернулось около 650 белорусских граждан. А мы благодарны компании «Белавиа» за вывоз россиян из Египта, Индии, Анголы и ОАЭ. Это очень был хороший опыт», - отметил Полищук.

<https://ria.ru/20200604/1572459742.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.04.06; МИНСК ПОБЛАГОДАРИЛ МОСКВУ ЗА ПОМОЩЬ В ВЫВОЗЕ БЕЛОРУСОВ ИЗ ТРЕТЬИХ СТРАН

Посол Республики Беларусь в России Владимир Семашко поблагодарил РФ за помощь в вывозе белорусских граждан из третьих стран в связи с закрытием границ и прекращением международного сообщения из-за пандемии коронавируса. Об этом высокопоставленный дипломат заявил в ходе экспертной сессии «Россия и Беларусь: будущее после пандемии», сообщает 4 июня «РИА Новости».

По словам Семашко, этот период показал необходимость действовать сообща, применяя лучшие практики совместной работы. «Была очень непростая задача в условиях прекращения международного авиасообщения. Но мы ее решили успешно и продолжаем решать», - сказал посол.

Как отметил дипломат, это стало хорошим примером согласованных действий государств в экстремальных ситуациях.

В период с 1 по 19 мая российскими **рейсами** домой вернулись 216 иностранных граждан. Один гражданин Белоруссии был вывезен из Испании, трех белорусов вывезли из Киргизии, 11 белорусов - с Сейшельских островов, из ЮАР - два гражданина Белоруссии. После закрытия авиасообщения в адрес заграничных учреждений МИД РФ начали поступать просьбы разрешить воспользоваться **«вывозными» рейсами** российских авиаперевозчиков для возвращения на родину иностранных граждан транзитом через Россию. Первоначально такие обращения удовлетворялись только в «гуманитарных случаях» и при наличии свободных мест. Позднее появилась возможность обеспечить вывоз граждан стран СНГ.

На фоне пандемии коронавируса многие страны мира полностью ограничили авиасообщения. С 3 апреля Россия полностью ограничила международные авиаперевозки, разрешены только **рейсы** для возвращения россиян на родину.

<https://iz.ru/1019733/2020-06-04/minsk-poblagodaril-moskvu-za-pomoshch-v-vyvoze-belorusov-iz-tretikh-stran>

ТАСС; 2020.04.06; ПОСОЛЬСТВО РФ В ТАДЖИКИСТАНЕ ПРОСИТ ГРАЖДАН РЕГИСТРИРОВАТЬСЯ НА ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ В РОССИЮ

Посольство России в Таджикистане обратилось с просьбой к российским гражданам, желающим вернуться на родину, зарегистрироваться на ближайшие чартерные **рейсы**. Об этом сообщается в комментарии заведующего консульским отделом российского дипведомства в Таджикистане Валерия Катункина, текст которого опубликован пресс-службой в четверг.

В связи с многочисленными обращениями российских граждан по вопросу возвращения на родину, от имени российского дипведомства и себя Катункин выразил «понимание и сочувствие» гражданам России, которые прибыли в Таджикистан наземным личным автотранспортом и оказались «в затруднительном положении в связи с закрытием госграниц из-за распространения инфекции COVID-19». По его словам, российская сторона активно прорабатывает с властями Таджикистана и транзитных государств «весьма непростую проблему наземного вывоза российских граждан в нынешних условиях». Консул убедительно просит россиян зарегистрироваться на портале «Госуслуги» и, в случае необходимости, воспользоваться ближайшими **«вывозными»** чартерными **рейсами** в Россию.

Он отметил, что пандемия коронавируса еще продолжает развиваться в центрально-азиатском регионе, в связи с чем вопрос обеспечения безопасности выезжающих россиян и членов их семей стоит «очень остро». В этом контексте он, в частности, указал на протяженность маршрута по пустынной малонаселенной местности, отсутствие возможности оценить техническое состояние автотранспорта и водительский опыт его владельцев. Консул добавил, что посольство активно контактирует с российскими гражданами, желающими организованно вернуться на Родину на личном автотранспорте.

AUTONEWS; 2020.04.06; ШТРАФЫ ЗА СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ: ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ ГОТОВЯТ ИЗМЕНЕНИЯ

В Минюсте рассмотрят предложение производителей дорожных камер о включении в КоАП новой формулировки – штраф за превышение средней скорости. Водители и так получают такие постановления, но считают их незаконными

В Министерстве юстиции рассмотрят предложения о включении в проект нового КоАП понятия о штрафах за превышение средней скорости. Анализ этой возможности проведут вместе с заинтересованными органами государственной власти. Об этом в ведомстве

сообщили в ответ на запрос Autonews.ru о судьбе соответствующего обращения Ассоциации производителей и операторов систем распознавания и фотовидеофиксации «Око». Сейчас уточнений по средней скорости в законодательстве нет, но водители все равно продолжают получать «письма счастья».

Ранее Autonews.ru первым сообщил о том, что эксперты и разработчики устройств таким образом предложили решить споры автомобилистов с ЦАФАПами и судами.

Разбираемся, как планируют наказывать тех, кто превышает среднюю скорость.

Как считают среднюю скорость и зачем это нужно

Средняя скорость автомобиля – это скорость, с которой водитель проехал определенный участок дороги между двумя синхронизированными камерами, стоящими в начале и в конце участка контроля. Чтобы подсчитать среднюю величину, нужно контролируемую дистанцию разделить на время проезда. Если полученная цифра окажется выше действующего ограничения, водителю придет штраф в зависимости от того, насколько быстро он ехал. Размер штрафов не отличается от наказания при «мгновенной» фиксации. Например, при превышении на 20–40 км/ч придет штраф 500 руб., и так далее. При этом у контролируемого отрезка не должно быть альтернативных путей проезда, а ограничение максимальной скорости должно быть одинаковым на всем протяжении пути.

По данным ассоциации «Око», в России лидером по использованию комплексов контроля средней скорости стал Татарстан.

Там таким способом контролируют более 950 км автомагистралей. В Московской области работает 68 участков контроля средней скорости общей протяженностью 254 км. «Россия в этом отношении идет по тому же пути, что и все развитые страны, где соблюдение скоростных режимов на все большем количестве автодорог контролируется таким способом», – уточнили в ассоциации, добавив, что будущее именно за камерами с такой функцией.

«При контроле средней скорости пропадает так называемый «эффект кенгуру», когда водители резко оттормаживаются перед камерой и разгоняются, проехав ее, повышая таким образом риск возникновения аварийных ситуаций, – рассказали производители. – Это, в свою очередь, повышает пропускную способность дороги за счет более равномерного движения транспортных средств на участке».

Также эксперты «Ока» отметили и экономическую эффективность выбора таких устройств со стороны властей: для закрытия очагов аварийности протяженностью более 1 км потребуется установка только двух камер контроля средней скорости вместо нескольких камер, фиксирующих скорость в заданной точке, поскольку радиус действия последних обычно 200–500 метров.

Что не так с выписанными штрафами

Руководитель компании «Астралаб» Сергей Ласкин (не входит в «Око») заявил, что многие региональные власти отказываются от установки подобных приборов именно из-за постоянных недовольств со стороны водителей.

«Мы сами предлагаем заказчикам на участках протяженностью 20–30 км ставить именно камеры с контролем средней скорости, это проще и дешевле. А еще не возникнет таких ситуаций, когда водитель, получив предупреждение от навигатора, притормаживает, а после едет еще пуще прежнего, чтобы нагнать якобы потерянное время, и потом тормозит только у следующей камеры», – поделился Ласкин.

По словам участника отрасли, заказчиков отпугивают частые случаи, когда суды отменяют штрафы. В том числе это происходит из-за нерешенных вопросов с установлением точного места совершения нарушения.

«В текущих условиях нельзя точно написать, что нарушение произошло, например, на 20-м километре трассы. Насколько точно километров водитель превысил, тоже непонятно. Ведь он мог в одном месте разогнаться до 200 км/ч, потом ехать медленнее, потом опять быстрее, и получается, что штраф не соответствует реальному нарушению, – делится

Ласкин. – А все ЦАФАПы состоят в определенном сообществе, которое очень хорошо информировано о происходящем. И когда один из начальников пишет, что установил эти комплексы, а потом из судов и прокуратуры валятся жалобы, другие решают, что им этого не нужно. И судебская практика пока не на стороне этой темы. Поэтому и конкурсы на такие комплексы просто мизерные по сравнению с остальными. А именно такая фиксация наиболее эффективна при борьбе с нарушителями».

Директор компании «Технологии распознавания» Юрий Зарубин с позицией Ласкина не согласен. Он рассказал, что только за последние три года предприятие запустило несколько сотен рубежей контроля скорости в стране.

«Сейчас стремительно строят новые дороги, трассы большой протяженности, при этом измерение мгновенной скорости не отвечает задачам контроля на трассах вне населенных пунктов, – уточнил Зарубин Autonews.ru. – Это около 87% всех дорог в России. Эти аргументы хорошо понимают в регионах. Сочетание использования контроля «мгновенной» и «средней» скоростей дает оптимальный эффект».

Позиция Верховного суда и критика Госдумы

Тем не менее отрицать, что у «средней скорости» в России большие проблемы нельзя. Свою позицию Верховный суд обозначил в октябре 2019 года при рассмотрении жалобы водителя из Смоленской области Николая Баусова.

Основной претензией ВС стало отсутствие конкретного времени и места фиксации в постановлении о подобном нарушении. «К событию административного правонарушения относится время и место его совершения, – говорилось в решении ВС. – Эти обстоятельства входят в предмет доказывания и подлежат выяснению по делу об административном правонарушении. Материалы, формируемые техническими средствами, работающими в автоматическом режиме, должны содержать указанную информацию».

В ноябре 2019 г. комитет Госдумы по госстроительству в первом чтении поддержал законопроект, предусматривающий отмену штрафов за превышение средней скорости движения.

В «Око» тем не менее уверены, что при появлении в КоАП точного определения понятий «контролируемый участок» и «средняя скорость» все вопросы будут сняты. Однако оборону готов держать заместитель председателя комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков. Он пообещал всячески блокировать это предложение «до тех пор, пока на региональных дорогах не оптимизируют скоростной режим».

Нужны предупреждающие знаки и точные приборы

Координатор сообщества «Синие ведерки» Петр Шкуматов идею о контроле средней скорости поддерживает. Но только в случаях, если речь идет об опасных или аварийных участках протяженностью около 2 км. Кроме того, перед каждым таким отрезком водителей о контроле средней скорости должны предупреждать отдельные специальные знаки.

«Фиксация средней скорости – это нормально, но каждый такой участок должен быть обозначен дорожным знаком и информацией о протяженности зоны контроля, – отметил Шкуматов Autonews.ru. – Вести контроль я считаю нужным на опасных развязках и съездах. 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. Полезны они будут и на таких участках, как путь из Москвы в Сергиев Посад – там есть 1,5 км, где дорога превращается в настоящие горки. Когда автомобилисты быстро скатываются вниз, там есть камера, которая их ловит, а как они поднимаются, уже никого не волнует».

Шкуматов высказался категорически против контроля средней скорости на протяженных отрезках и на новых трассах, поскольку считает, что они спроектированы под более высокие скорости, нежели установленные ограничения. Также он обращает внимание на то, что дорожные камеры должны быть синхронизированы и работать без сбоев. Случаи, когда водителям приходят штрафы из-за сбоев по времени, должны быть исключены.

<https://www.autonews.ru/news/5ed8a0629a7947697e7791fd?from=center>

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.04.06; ХУСНУЛЛИН: УЧАСТОК ЦКАД ОТ МОЖАЙКИ ДО НОВОЙ РИГИ ОТКРОЮТ В ИЮНЕ

Участок ЦКАД от Можайского до Норижского шоссе, относящийся к пятому пусковому комплексу, планируется открыть в июне, написал в своем твиттере вице-премьер Марат Хуснуллин.

«Участок ЦКАД поедет в июне! Сегодня провели еженедельный штаб по магистрали! Есть хорошие новости: участок трассы от Можайки до Новой Риги на V пусковом комплексе будет открыт уже в этом месяце! Работы находятся на завершающей стадии!», - заявил он.

Зампредседателя правительства также добавил, что по другим участкам ЦКАД на еженедельном штабе по строительству магистрали, стартовавшем по его инициативе, разобраны все проблемные объекты. «Дал поручение проводить еженедельные объезды трассы. Сам тоже буду стараться выезжать на объект», - отметил он.

В феврале этого года Хуснуллин сообщил, что недоволен темпами работ на ЦКАД, строительство которой началось в 2014 году. Протяженность дороги должна в итоге составить 336,5 километра, она проходит приблизительно в 50 километрах от МКАД параллельно трассе А-107, известной как московское Малое кольцо («Малая бетонка»).

Пятый пусковой комплекс ЦКАД протяженностью 76 километров прокладывают по территории Наро-Фоминского, Одинцовского, Истринского, Солнечногорского районов и городского округа Звенигород Московской области. На отрезке в 28 километров речь идет о новом строительстве, а остальная часть приходится на реконструкцию существующей автомобильной дороги «Малой бетонки» с расширением проезжей части до четырех полос движения и разделением встречных потоков. Глава Минтранса Евгений Дитрих говорил в январе, что весь пятый пусковой комплекс должен быть сдан этапами в этом году.

<https://realty.ria.ru/20200604/1572485991.html>

Ъ ПРИВОЛЖЬЕ; АНДРЕЙ РЕПИН; 2020.04.06; НИЖЕГОРОДСКАЯ МЭРИЯ ЖДЕТ ОТ ОБЛБЮДЖЕТА 188 МЛН РУБЛЕЙ НА ПОДДЕРЖКУ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Администрация Нижнего Новгорода рассчитывает получить от правительства Нижегородской области 188 млн руб. на поддержку транспортных предприятий, работающих во время пандемии коронавируса. Об этом директор городского департамента финансов Юрий Мочалкин заявил на внеочередном заседании комиссии по бюджету в гордуме Нижнего Новгорода.

По его словам, заявка на получение этих средств уже направлена в региональный **минтранс**. Субсидия будет предоставлена при условии софинансирования из городского бюджета не менее 1%. Срочность внесения данной поправки в решение «О бюджете города Нижнего Новгорода на 2020 год и на плановый период 2021-2022 годов» связана с необходимостью оперативно получать средства из областного бюджета и предоставлять их транспортным предприятиям.

Вопрос касается как муниципальных, так и частных предприятий, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров внутри Нижнего Новгорода и на межмуниципальных маршрутах. Субсидии будут направлены на возмещение затрат на выплату заработной платы, приобретение ГСМ и средств индивидуальной защиты для работников и

дезинфекцию транспорта. Предприятие должно быть подключено к АСОП и иметь контрольно-кассовую технику для работы с наличными средствами.

Депутаты большинством голосов одобрили внесение изменений в решение о городском бюджете. Глава комиссии Марк Фельдман предложил департаменту экономики проанализировать деятельность всех остальных муниципальных предприятий за период пандемии коронавируса. На основании этой информации депутаты намерены направить в областное правительство предложение о выделении субсидий на их поддержку.

<https://www.kommersant.ru/doc/4366714>

ПРАЙМ; 2020.04.06; ХОЛДИНГ РЖД С ПАРТНЕРАМИ ЗАПУСТИЛ НОВЫЙ ГРУЗОВОЙ ПОЕЗД ИЗ ВОСТОЧНОГО КИТАЯ В ПАРИЖ

«Объединенная транспортно-логистическая компания - Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА, совместное предприятие железных дорог Белоруссии, Казахстана и РФ) вместе с российскими и зарубежными партнерами запустила новый поезд из Восточного Китая в Париж, сообщила ОТЛК ЕРА.

Сообщения об этом проекте также сделали РЖД и «РЖД Логистика». «SNCF Forwardis (дочерняя структура SNCF, нацкомпания французских железных дорог) совместно с Cosco group 4 июня отправили поезд, который пройдет по «широкой колее» с использованием сервисов АО «ОТЛК ЕРА» и свяжет провинцию Цзянси, Восточный Китай с Парижем», - говорится в сообщении ОТЛК ЕРА.

Поезд в составе 41 сорокафутового контейнера отправился со станции Наньчан. Он пройдет 11,920 тысячи километров через 7 стран и через 20 дней доставит в Париж противоэпидемические средства, включая 40 миллионов единиц медицинских масок.

Новый маршрут скоростных железнодорожных перевозок Наньчан-Париж проходит по территориям Казахстана, РФ, Белоруссии. Перегруз осуществляется на пограничных переходах Достык/Алашанькоу (Китай/Казахстан) и Брест/Малашевиче (Белоруссия/Польша). ОТЛК ЕРА предоставляет сервис по «широкой колее» 1520, отвечает за координацию взаимодействия трех железнодорожных администраций России, Казахстана и Белоруссии для реализации надежного сопряжения железных дорог Китая и Европы, включающие операции по перегрузу и формированию поезда на погранпереходах колеи 1520 и колеи 1435.

Экспедирование по территории КНР обеспечат китайские компании Cosco и CRCT, по территории 1520 - «РЖД Логистика», по территории Европы - SNCF Forwardis. «Запуск нового железнодорожного маршрута обусловлен необходимостью обеспечения надежности поставок, в первую очередь, противоэпидемических средств, доставку которых необходимо осуществлять в кратчайшие и предсказуемые сроки», - поясняется в сообщении.

Реализация проекта запуска скоростного контейнерного сообщения по железной дороге между Китаем и Европой проходит в соответствии с ранее заключенным меморандумом между ОТЛК ЕРА и SNCF Forwardis о сотрудничестве в области развития услуг железнодорожного сообщения между Европой и Китаем. ОТЛК ЕРА предоставляет сервис на колее 1520 мм на участке Достык-Брест, в то время как Forwardis берет на себя ответственность за транспортировку по территории ЕС.

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; В ПОДМОСКОВЬЕ ПРОВЕРИЛИ СОСТОЯНИЕ СТАНЦИЙ ГОРЬКОВСКОЙ Ж/Д

Сотрудники территориального отдела по городским округам Богородский и Электросталь Госадмтехнадзора Московской области проверили состояние железнодорожных станций и полос отвода железной дороги Горьковского направления, говорится в сообщении ведомства.

«Многие жители нашего региона пользуются железнодорожным транспортом ежедневно, поэтому контроль за тем, чтобы платформы и прилегающие территории были чистыми, благоустроенными и безопасными осуществляется на постоянной основе», - приводятся слова начальника Госадмтехнадзора Подмосковья Олега Баженова.

Он добавил, что по итогам проведенных мероприятий на Горьковском направлении было устранено свыше 25 нарушений в содержании территорий, прилегающих к железнодорожным станциям.

<https://ria.ru/20200604/1572448039.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.05.06; КОЛИЧЕСТВО НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ С НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМИ НА МЖД СНИЗИЛОСЬ НА 23% С НАЧАЛА ГОДА

Количество несчастных случаев с несовершеннолетними на Московской железной дороге (МЖД) снизилось с начала 2020 года на 23% по сравнению с показателем годичной давности. Об этом сообщила пресс-служба столичной магистрали.

«С начала 2020 года на Московской железной дороге на 23% снизилось количество несчастных случаев с несовершеннолетними по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом количество смертельных происшествий уменьшилось на 45%», - говорится в сообщении.

В пресс-службе отметили, что основными причинами получения травм являются хождение по железнодорожным путям в неустановленных местах, нахождение на пешеходном настиле во время движения поезда, попытки взобраться или спрыгнуть с платформы. Усугубляют ситуацию гаджеты, на которые отвлекаются подростки, в том числе прослушивая музыку через наушники.

«Для решения проблемы детского травматизма железнодорожники постоянно организуют профилактические акции, направленные на привлечение внимания детей и родителей к вопросам безопасности на объектах железнодорожного транспорта. Так, в рамках акции «Дети и транспорт», которая на столичной магистрали стартовала 1 июня, железнодорожники совместно с сотрудниками правоохранительных органов проводят рейды на платформах, расположенных на участках с интенсивным движением поездов. Кроме того, сотрудники МЖД проводят информационно-разъяснительную работу, которая в условиях непростой эпидемиологической ситуации переведена в онлайн формат. В ходе дистанционных бесед школьникам напоминают правила безопасного поведения на железной дороге. В частности, рассказывают об опасности зацепинга и рюферства», - подчеркнули в пресс-службе.

<https://www.mskagency.ru/materials/3010259>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТОЧНИЛО ПОРЯДОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ ПРИ КАБОТАЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин утвердил изменения в постановление правительства о деятельности, осуществляемой судами под иностранным флагом при каботажных перевозках.

Документ опубликован на официальном портале нормативно-правовых актов.

Согласно изменениям, суда под иностранным флагом и не зарегистрированные ни в одном из российских судовых реестров могут осуществлять разовые каботажные перевозки в случае отсутствия или нехватки отечественного специализированного флота.

В документе также устанавливаются новые виды работ, по которым разрешены каботажные перевозки. Речь идет о разведке и разработке минеральных ресурсов морского дна и его недр во внутренних морских водах и в территориальном море РФ.

В новой версии исключена деятельность, связанная с ледокольной проводкой, поисковыми, спасательными и буксирными операциями. При этом остались

гидротехнические, подводно-технические и другие подобные работы, морские ресурсные исследования, а также подъем затонувшего в море имущества.

«Каботаж и иную деятельность необходимо осуществить в сроки, в районе и в объемах, которые не могут быть обеспечены судами, зарегистрированными в одном из реестров судов РФ», - говорится в документе.

При этом отмечается, что разрешение на каботаж судов под флагом иностранных государств, выдается исключительно на осуществление однократной перевозки или буксировки конкретного груза, пассажиров и их багажа между пунктом отправления и пунктом назначения.

В марте президент РФ **Владимир Путин** подписал закон о внесении изменений в статью 4 Кодекса торгового мореплавания (КТМ), по которому правительство РФ получило полномочия принимать решения о возможности использования судов, плавающих под флагами иностранных государств, при некоторых видах деятельности, в том числе при каботажных перевозках.

ТАСС; 2020.04.06; БИЗНЕС-ОМБУДСМЕН МОСКВЫ ПРЕДЛАГАЕТ РАЗРЕШИТЬ РАБОТУ ЧАСТИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Москве Татьяна Минеева предлагает разрешить работу части предприятий по обслуживанию и эксплуатации инфраструктуры водного транспорта - баз маломерных судов, не связанных с перевозкой пассажиров. Об этом сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе аппарата уполномоченного.

Минеева пояснила, что работа бизнеса по эксплуатации и обслуживанию инфраструктуры водного транспорта в Москве была приостановлена указом мэра Москвы Сергея Собянина от 5 марта 2020 года. В связи с этим к ней стали поступать обращения от представителей этого сегмента.

«Предлагаю исключить из приостановленной деятельности водного транспорта эксплуатацию (использование) маломерных судов, не связанную с перевозкой пассажиров, с обязательным соблюдением санитарно-эпидемиологических требований при нахождении на судах и при посещении объектов водной инфраструктуры, а также их стояночных баз», - приводит ее слова пресс-служба.

Бизнес-омбудсмен также предложила предусмотреть возможность выдачи цифровых пропусков для передвижения на таких судах.

<https://tass.ru/moskva/8648543>

ТАСС; 2020.04.06; РЕКУ АМУР ОЧИСТИЛИ ОТ ШЕСТИ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ ПОСЛЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВА ПРОКУРАТУРЫ

Шесть затонувших судов подняли со дна реки Амур в Хабаровском крае после проверки природоохранной прокуратуры. В ведомстве установили, что всего в Амурском бассейне находится 55 затонувших судов, они создают опасность для судоходства и наносят ущерб экологии, сообщается в четверг на сайте Генеральной прокуратуры РФ.

«Амурская бассейновая природоохранная прокуратура провела проверку исполнения требований законодательства об охране окружающей среды в федеральном государственном бюджетном учреждении «Администрация Амурводпуть», на которое возложена обязанность по очистке акватории Амурского бассейна от затонувших судов. Собственниками подняты шесть затонувших судов», - говорится в сообщении.

По итогам проверки суды приняли решение о поднятии еще пяти затонувших объектов. Кроме этого, должностные лица администрации «Амурводпуть» привлечены к дисциплинарной ответственности, так как в организации не занимались поиском собственников и вопросами очистки водоема. «Информация о двух судах, судне «Шилка» и барже, затонувших у правого берега Амурской протоки в Хабаровском крае, в

учреждении вообще отсутствовала», - уточняется в сообщении. Из него также следует, что на внутренних водных путях Амурского бассейна находится 55 затонувших судов.

В апреле в Дальневосточной транспортной прокуратуре сообщили ТАСС, что за последние два года прокуроры заявили 17 исков о подъеме и утилизации затонувших судов. В 2017 году со дна Амура подняли теплоход «Георгий Седов» Амурского судостроительного завода, обязанность поднять корабли со дна Амура и Амурского лимана по решению суда также возложили еще на несколько портов и рыбодобывающих предприятий.

В водоемах на Дальнем Востоке за многие годы затонуло более тысячи судов, более 130 из них - в заливе Петра Великого Приморского края. Бесхозные корабли встречаются в водах рядом с Сахалином, Камчаткой, Хабаровским краем, Магаданской областью. Полномочный представитель президента на Дальнем Востоке, вице-премьер Юрий Трутнев поручил разработать закон, обязывающий собственника затонувшего судна осуществить или оплатить его подъем, так как оно создает опасность для навигации, ухудшают экологию.

<https://tass.ru/obschestvo/8644337>

ВЕСТИ; 2020.04.06; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА ВВОДИТ НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Международный аэропорт Владивостока вводит новые правила для пассажиров, прибывающих из Москвы и Новосибирска. Теперь в город их выпускают только при наличии справки Роспотребнадзора с результатом теста на коронавирус. Об этом со ссылкой на пресс-службу аэропорта передает «Вести: Приморье».

Уточняется, что такие меры введены оперштабом с начала июня, чтобы не допустить ввоза инфекции. Результат лабораторного обследования должен быть датирован не позднее двух дней до дня вылета. Если справки у авиапассажира нет, он обязан соблюдать двухнедельный карантин. Имеющие жилье в крае граждане могут проходить его дома, иногородние - в обсерваторах.

Между тем, накануне поздно вечером 365 россиян прилетели во Владивосток из Гонконга и Гуанчжоу. 125 пассажиров остались в приморской столице, 240 - отправились в Москву. Как напоминают «Вести:Приморье», авиасообщение с другими странами Россия, за исключением **вывозных рейсов** для оставшихся за рубежом наших туристов, а также грузовых и технических, прекратила с 27 марта.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3270887>

ТАСС; 2020.04.06; UTAIR НАЧАЛА ВЫДАВАТЬ ПАССАЖИРАМ ВАУЧЕРЫ ПРИ ОТМЕНЕ РЕЙСОВ

Авиакомпания Utair начала выдавать пассажирам ваучеры при отмене авиарейса. Об этом сообщили в пресс-службе компании в четверг.

«В условиях пандемии возврат денег за отмененные рейсы занимает много времени. Мы понимаем, что пассажиры хотят получить компенсацию как можно быстрее и использовать ее для новых полетов, поэтому ввели ваучеры. Возврат билетов ваучерами доступен на любом тарифе и рейсе», - приводит пресс-служба слова президента «Utair - Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

В компании уточнили, что использовать ваучер можно сразу же, он будет действителен для покупки билета по любому направлению маршрутной сети Utair до конца 2021 года. «Дополнительно к каждому ваучеру Utair начислит 10% от цены билета милиями», - добавили в компании.

<https://tass.ru/ekonomika/8645991>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200604/1572450477.html>

ТАСС; 2020.04.06; ТУРОПЕРАТОРЫ ОТКЛАДЫВАЮТ ПРОГРАММЫ В СОЧИ С ПЕРЕЛЕТОМ AZUR AIR НА 1 ИЮЛЯ

Туроператоры Apex Tour и «Интурист» переносят на 1 июля запуск турпрограмм в Сочи на базе авиаперевозки Azur Air. Об этом сообщили ТАСС представители компаний.

Режим карантина, действующий в Краснодарском крае из-за пандемии коронавируса, продлен до 21 июня, сообщил в четверг губернатор региона Вениамин Кондратьев.

«Интурист» в конце мая перенес время старта чартерной программы по Сочи на 1 июля, по Анапе чартерная программа также запланирована с 1 июля», - сообщили ТАСС в пресс-службе туроператора.

Apex Tour также переносит программу. «По информации от перевозчика, программы Azur Air в Сочи откладываются на конец месяца», - сообщили в пресс-службе Apex Tour.

Комментируя эту информацию, в пресс-службе Azur Air отметили, что «сейчас на сайте авиакомпании продажа на рейсы в Сочи открыта с 1 июля».

Ситуация с возвратами

«Тем, кто купил (авиабилеты на рейсы в Сочи с 1 июня), конечно, будут предложены либо ваучеры, либо возврат», - сообщили ТАСС в пресс-службе Azur Air.

«Интурист» пока предлагает перенос туров без доплат клиентам, путешествие которых должно было начаться до 21 июня, - то есть до новой даты предполагаемого окончания карантина в Краснодарском крае, сообщили в пресс-службе туроператора.

«В целом речь идет о небольшом количестве заявок, не более 100 заездов в этот период. Среди них туры с перелетом регулярными рейсами, включая невозвратные тарифы, перелетом Azur Air и бронирования только гостиниц. В каждом конкретном случае ведется работа, чтобы найти оптимальный вариант из имеющихся условий», - сообщили в пресс-службе Apex Tour.

Продление ограничений на Кубани пока не дает открыться отелям, на базе которых продавались туры. Однако в регионе работают санатории с медицинской лицензией. В этой связи Apex Tour предлагает клиентам, которые приобрели туры в Краснодарский край на базе регулярной перевозки в Сочи, а не чартерной, изменить условия бронирования, сообщили в компании. В таком случае туристу необходимо поменять изначально выбранный объект проживания на тот, который сейчас работает. Если турист бронировал только проживание в отеле без перелета, и отель будет закрыт в забронированный период, ему предлагается сдвинуть даты поездки, отметили в Apex Tour.

Не первый перенос

Туроператоры вынуждены уже во второй раз переносить старт летних турпрограмм на курортах Краснодарского края. Впервые о запуске летнего турпродукта на базе авиаперевозки Azur Air в Сочи «Интурист» и Apex Tour объявили в середине апреля. Стартовать программа должна была 1 июня. Вылеты планировались из Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Уфы и Екатеринбурга, сообщали ранее ТАСС в пресс-службе «Интуриста».

В конце мая опрошенные ТАСС крупные российские туроператоры сообщили, что вынуждены сдвигать старт летних программ по некоторым внутренним направлениям, несмотря на объявленный властями РФ поэтапный выход туризма из карантина с 1 июня. Это связано с тем, что регионы РФ не синхронно выходят из режима ограничений или корректируют ранее озвученные даты. При этом в Apex Tour тогда сообщали, что перенесли начало программы в Сочи на 15 июня.

Авиакомпания Azur Air, которая до пандемии коронавируса специализировалась на чартерных рейсах за границу и была крупнейшей чартерной авиакомпанией РФ, 13 мая сообщила о начале продажи билетов на регулярные рейсы в Сочи. Сообщалось, что это

будут первые регулярные полеты авиакомпании внутри России. Вылеты должны были начаться с 1 июня, программа полетов рассчитана на всю глубину весенне-летнего расписания, отмечалось в сообщении компании.

<https://tass.ru/ekonomika/8651375>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» С 2021Г ХОЧЕТ НАЧАТЬ VIP-ПЕРЕВОЗКИ НА SSJ-100 - ВАНЦЕВ

Авиакомпания «Азимут» до конца 2020 года планирует получить три самолета Sukhoi Superjet 100 в компоновке 56 кресел (в стандартной - 100 мест) и в следующем году начать корпоративные перевозки, сообщил совладелец авиакомпании Виталий Ванцев.

«Мы должны к концу года получить три «суперджета» в другой комплектации, 56-кресельной, которая позволит использовать эти самолеты в корпоративных перевозках: это и перевозка спортивных команд, и участие в выставках. Мы в этом направлении движемся, это наш новый бизнес, который мы будем делать со следующего года», - сказал Ванцев в онлайн-эфире «Ведомостей» «Как преодолеть кризис? Прямая речь».

Ранее в создании чартерной авиакомпании на базе SSJ-100, помимо «Азимута», планировали участвовать «ВЭБ-лизинг», «Центр бизнес-авиации» аэропорта «Внуково» (один из владельцев - Ванцев) и «Национальная резервная корпорация» бизнесмена Александра Лебедева. На Сочинском инвестиционном форуме в 2019 году они подписали соответствующее соглашение. В проекте планировалось задействовать до шести SSJ-100.

Для регулярных пассажирских перевозок «Азимут» эксплуатирует только российские «суперджеты»: сейчас их 11, к 2023 году парк может быть увеличен до 16. Об истории создания «Азимута» Ванцев сообщил, что первоначальный бизнес-план компании предполагал использование канадских самолетов Bombardier.

«Изначально мы планировали летать на Bombardier, потом события 2014-2015 годов переориентировали нас на российский самолет Sukhoi Superjet 100. Честно говоря, мы не пожалели о том, что перешли на этот тип воздушного судна. Sukhoi Superjet 100 - самолет хороший. Мы на нем летаем и показываем налет часов в зимний период времени 235 часов, а в летний - доводим до 260», - отметил Ванцев.

«Соответственно, в летний период времени нам по многим маршрутам не нужны субсидии, и мы их не берем. У нас модель такая, что мы летом летаем на рынке, а зиму, когда низкий сезон, используем субсидии», - добавил он.

ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; СОВЛАДЕЛЕЦ ВНУКОВО ВАНЦЕВ ЧЕРЕЗ 2-3 ГОДА ХОЧЕТ СОЗДАТЬ ПРЕДПРИЯТИЕ ПО РЕМОНТУ АВИААГРЕГАТОВ

Совладелец, глава совета директоров московского аэропорта «Внуково» Виталий Ванцев хочет создать на базе «Внуковского авиаремонтного завода № 400» предприятие по ремонту авиационных агрегатов.

«У нас есть идеи по развитию свободной экономической зоны на 440-м заводе по ремонту воздушных судов и агрегатов. Больше сейчас в эти идею верю и ими занимаюсь», - сказал бизнесмен в онлайн-эфире «Ведомостей» «Как преодолеть кризис? Прямая речь».

«У нас в стране с этим действительно проблема: мы агрегаты свои не ремонтируем, в том числе те, которые летают у нас на Sukhoi Superjet», - отметил он.

Ванцев среди прочего является инвестором авиакомпании «Азимут», эксплуатирующей российские «суперджеты». «Поэтому мы эти проблемы видим для себя, понимаем, как их решать», - сказал он.

«Поэтому сейчас мечтаю, что через 2-3 года мы реализуем программу по ремонту агрегатов, чтобы летающие в нашей стране самолеты ремонтировались у нас», - заключил бизнесмен.

ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; ПРОДАЖА 25% «ВНУКОВО» КОМПАНИИ QATAR AIRWAYS ОЖИДАЕТСЯ В ТЕЧЕНИЕ 2 ЛЕТ - ВАНЦЕВ

Сделка по продаже 25% аэропорта «Внуково» авиакомпании Qatar Airways ожидается в течение 2 лет, заявил совладелец, глава совета директоров аэропорта Виталий Ванцев.

«Сделка существует. Когда мы выполним все условия по вхождению в эту сделку, то она состоится. У нас есть свои обязательства, которые мы должны выполнить, чтобы в эту сделку войти. И мы целенаправленно идем по этой программе», - сказал Ванцев в онлайн-эфире «Ведомостей» «Как преодолеть кризис? Прямая речь».

«В этом году, наверное, ее не будет. В течение двух лет, думаю, будет», - отметил он.

RNS; 2020.04.06; ВО ВНУКОВО ДАЛИ ПРОГНОЗ ПО ВОЗВРАЩЕНИЮ К ДОКРИЗИСНОМУ ПАССАЖИРОПОТОКУ

Пассажиропоток московского аэропорта Внуково восстановится до уровня 2019 года не раньше весны-лета 2021 года, сообщил совладелец и председатель совета директоров аэропорта Виталий Ванцев в рамках онлайн-интервью, организованном газетой «Ведомости».

«Мы считаем, что в лучшем случае, мы вернемся к пассажиропотоку 2019 года летом, может быть, весной следующего 2021 года, но не ранее», - заявил Ванцев.

Он добавил, что на прошлой неделе пассажиропоток аэропорта снизился на 96% от уровня аналогичного периода прошлого года.

«По рейсам ситуация лучше – порядка 80% потеряли. В основе своей подросли рейсы бизнес-авиации и грузовые рейсы», - добавил он.

<https://rns.online/transport/Vo-Vnukovo-dali-prognoz-po-vozvrashcheniyu-k-dokrizisnomu-passazhiropotoku-2020-06-04/>

RNS; 2020.04.06; ВНУКОВО ПЛАНИРУЕТ ВНЕДРИТЬ СИСТЕМУ БЕСКОНТАКТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

Московский аэропорт «Внуково» планирует внедрить систему бесконтактного прохода пассажира по терминалу с интеграцией технологии распознавания лиц, рассказал совладелец и председатель совета директоров аэропорта Виталий Ванцев в рамках онлайн-интервью, организованном газетой «Ведомости».

«Мы давно задумались, у нас был проект, который мы пытались реализовать. Сейчас я уверен, что мы его реализуем. Это сделать максимально таким образом, чтобы пассажир как можно меньше сталкивался с нашими служащими. Этот вопрос того, как сделать так, чтобы за счет технологий, - и я не скрываю, это вопрос распознавания лиц, - как это все свести в единую базу - системы регистрации, системы бронирования, системы идентификации лиц, чтобы минимизировать соприкосновение с нашими сотрудниками», - рассказал Ванцев.

Он объяснил, что такие бесконтактные технологии могут быть внедрены на этапе проверки документов пассажиров и на выходе на посадку.

«Мы сейчас будем более ускоренным образом в этом направлении продвигаться», - заключил Ванцев.

<https://rns.online/transport/Vnukovo-planiruet-vnedrit-sistemu-beskontaktnogo-obsluzhivaniya-passazhirov-2020-06-04/>

RNS; 2020.04.06; СОВЛАДЕЛЕЦ ВНУКОВО НАДЕЕТСЯ НА СКОРОЕ ОТКРЫТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ

Совладелец и председатель совета директоров аэропорта Внуково Виталий Ванцев надеется, что международное авиасообщение начнет «потихонечку» открываться в июле

2020 года. Об этом он сказал в ходе онлайн-интервью, организованном газетой «Ведомости».

«Я надеюсь, что в июле потихонечку определенные международные рынки для нас будут отрываться», – заявил Ванцев.

Он уточнил, что это будет зависеть в том числе от решений властей других государств возобновить полеты в Россию.

<https://rns.online/transport/Sovladelets-Vnukovo-nadeetsya-na-skoroe-otkritie-mezhdunarodnih-pereletov-2020-06-04/>

ТАСС; 2020.04.06; В АЭРОПОРТУ ИЖЕВСКА ОБНОВЯТ РАДИОМАЯЧНУЮ СИСТЕМУ ПОСАДКИ

Филиал Главгосэкспертизы России выдал положительные заключения на установку в аэропорту Ижевска новой радиомаячной системы посадки самолетов, сообщается в четверг на сайте ведомства.

«Казанский филиал Главгосэкспертизы России рассмотрел проектно-сметную документацию на установку объектов новой радиомаячной системы, которая заменит устаревшее оборудование. По итогам проведения государственной экспертизы выданы положительные заключения», - сказано в сообщении.

По информации ведомства, систему будет эксплуатировать уральский филиал Госкорпорации по организации воздушного движения в РФ. Сама система предназначена для передачи в том числе на борт воздушного судна информации о значении и знаке отклонения от номинальной траектории снижения, а также для определения моментов пролета характерных точек на траектории захода на посадку.

«Комплекс состоит из участков курсового и глиссадного радиомаяков, на каждом из которых планируется разместить антенно-мачтовое устройство, контрольные антенны, аппаратную и сопутствующие инфраструктурные объекты», - добавили в Главгосэкспертизе.

Работы проведут в рамках модернизации единой системы организации воздушного движения России, проект подготовлен АО «Концерн воздушно-космической обороны «Алмаз-Антей».

Обновление аэровокзала

Как сообщал ТАСС в начале марта, по итогам открытого конкурса компания «Спектрум-Холдинг» была выбрана проектировщиком здания нового терминала в аэропорту Ижевска. В конце мая было представлено 6 вариантов фасада здания. Ранее гендиректор аэропорта Александр Синельников сообщил, что разработка концепции объекта и изготовление макета должны быть выполнены не позднее конца весны 2020 года, разработка проектной документации и инженерные изыскания - не позднее 30 сентября 2020 года, а выбор генподрядчика должен состояться не позднее 30 апреля 2021 года.

Аэропорт Ижевска расположен в 15 км восточнее центра города, имеет статус аэропорта федерального значения, обслуживает внутренние пассажирские и грузовые рейсы. В начале 2019 года аэропорт получил разрешение на прием Airbus A-319, A-320 и их модификации, а также A-321-100, A-321-200 и A-321-Neo, в октябре прошлого года - на прием Boeing 737-800. Полеты из Ижевска совершают в том числе авиакомпании «Ижавиа» и «Аэрофлот».

<https://tass.ru/obschestvo/8645715>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; АЭРОПОРТ «КАЗАНЬ» НАЧАЛ ЕЖЕДНЕВНО ПРИНИМАТЬ ГРУЗОВЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ РЕЙСЫ

Международный аэропорт «Казань» в ежедневном режиме начал принимать грузовые транзитные рейсы в рамках программы развития аэропорта в качестве транспортного хаба

для грузовых перевозок из Европы и Азии, сообщил РИА Новости генеральный директор аэропорта Сергей Романцов.

Министр транспорта и дорожного хозяйства Татарстана Ленар Сафин сообщал ранее, что международный аэропорт «Казань» совместно с российской грузовой авиакомпанией AirBridgeCargo (входит в состав группы компаний «Волга-Днепр») реализуют проект по открытию транспортного узла в казанском аэропорту для организации авиационных грузовых перевозок из Европы и Азии. По его словам, для решения организационных вопросов создана совместная рабочая группа и утверждена дорожная карта проекта. Данный проект и строительство современного грузового терминала являются перспективными направлениями развития воздушной инфраструктуры республики до 2040 года.

«В настоящий момент проект успешно стартовал: аэропорт «Казань» ежедневно принимает один транзитный рейс авиакомпании «Волга-Днепр» и AirBridgeCargo, следующий из (или в) страны Европы или Китай. В Казани осуществляется пока только техническая посадка: дозаправка и техобслуживание самолётов различных типов. В этом году мы приняли уже более 15 транзитных рейсов авиакомпании «Волга-Днепр» и более 50 рейсов AirBridgeCargo», - сказал Романцов.

По его информации, для увеличения частоты рейсов в Казань и развития аэропорта как полноценного грузового транспортного узла, в частности, ведётся работа на уровне межправительственных соглашений между РФ и Китаем. Речь идёт о включении аэропорта «Казань» в перечень пунктов посадки, предусмотренных приложением к соглашению между правительствами РФ и КНР о воздушном сообщении.

Романцов отметил, что аэропорт «Казань» готов в будущем значительно увеличить число обслуживаемых рейсов группы компаний «Волга-Днепр». Речь может идти об обслуживании в сутки до двух Boeing 747 и до восьми Boeing 737. В планах аэропорта организация линейной станции, оснащение которой (штат авиатехников, запас расходных запасных частей) позволит увеличить объёмы выполнения технических регламентов на воздушных судах, осуществляющих посадку в Казани.

Как сообщил генеральный директор AirBridgeCargo Николай Глушнёв, в рамках проекта развития грузового транспортного узла в казанском аэропорту выполнено несколько основных этапов дорожной карты: проведены тестовые транзитные рейсы, показавшие пригодность технического оснащения и инфраструктуры, начаты регулярные транзитные рейсы на еженедельной основе. В ближайшее время будет доработан совместный бизнес-план по дальнейшему развитию на несколько лет.

Глушнёв уточнил, что в аэропорту Казани производятся санитарная обработка воздушных судов, закупка топлива и обеспечение отдыха экипажа. Также проводится техническое обслуживание самолётов. Линейное обслуживание транзитных рейсов AirBridgeCargo осуществляется командой «Волга-Днепр Техникс», специалисты которой осуществляют полноценный осмотр судов во время стоянки. Дорожная карта проекта предусматривает открытие линейной станции, данный этап будет реализован с увеличением количества транзитных рейсов через аэропорт «Казань».

<https://ria.ru/20200604/1572467236.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.04.06; ВС РФ ОТКАЗАЛ АЭРОПОРТУ «СИМФЕРОПОЛЬ» В ПЕРЕСМОТРЕ ДЕЛА О ВЗЫСКАНИИ 3 МЛН РУБ. В ПОЛЬЗУ АВИАКОМПАНИИ

Верховный суд (ВС) России отказал аэропорту «Симферополь» в передаче в судебную коллегия по экономическим спорам ВС РФ его жалобы на решения судов трех инстанций о взыскании с авиаузла 2,918 млн в пользу «Уральских авиалиний» из-за столкновения самолета с птицей.

«Отказать обществу с ограниченной ответственностью «Международный аэропорт «Симферополь» в передаче кассационной жалобы для рассмотрения в судебном заседании

Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного суда Российской Федерации», - говорится в постановлении ВС России. Оно вынесено в конце мая.

Аэропорт просил отменить вынесенные в пользу авиакомпании решения Арбитражного суда Крыма (Симферополь), Двадцать первого арбитражного апелляционного суда (Севастополь) и Арбитражного суда Центрального округа (Калуга), ссылаясь на отсутствие условий для взыскания убытков с авиаузла.

«Основаниями для отмены или изменения Судебной коллегией Верховного суда Российской Федерации судебных актов в порядке кассационного производства являются существенные нарушения норм материального права и (или) норм процессуального права, которые повлияли на исход дела и без устранения которых невозможны восстановление и защита нарушенных прав, свобод, законных интересов в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, а также защита охраняемых законом публичных интересов. Таких оснований в связи с доводами жалобы не усматривается», - пояснил ВС России.

«Обстоятельства, составляющие необходимые (. . .) условия для взыскания с аэропорта убытков в заявленном размере, установлены судами и не подлежат пересмотру на стадии кассационного производства», - говорится в постановлении.

Как сообщалось, поводом для разбирательства стал инцидент, произошедший в крымском аэропорту летом 2017 года: самолет «Уральских авиалиний» А320, вылетавший в Москву, столкнулся с птицей в конце разбега перед отрывом от полосы. Командир воздушного судна решил прекратить полет и выполнил посадку на аэродром вылета. У самолета оказались повреждены лопасти вентиляторной ступени двигателя.

«Уральские авиалинии» обратились в арбитражный суд Крыма, иск авиакомпании был удовлетворен в середине 2019 года. Аэропорт подал апелляцию, затем - кассацию, но суды второй и третьей инстанций оставили решение без изменений.

Аэропорт «Симферополь» считает, что суды неправомерно установили вину авиаузла и причинно-следственную связь между действиями его служб и повреждениями, возникшими у самолета «Уральских авиалиний».

«В частности, суд установил, что факторами, повлиявшими на столкновение самолета с птицей, послужило наличие объектов выбросов (размещения) отходов, животноводческие фермы и другие объекты, в том числе расположенный в 15 км от аэропорта полигон ТКО. Все эти объекты находятся за пределами аэропорта, который не может нести ответственность за их функционирование. Более того, аэропорт неоднократно обращал внимание на существующую проблему и в меру своих возможностей оказывал содействие властям в ее решении. Эта совместная работа уже привела к ликвидации нескольких несанкционированных свалок, которые приманивали птиц», - говорилось в пресс-релизе авиаузла.

По утверждению аэропорта, его орнитологическая служба обеспечена «необходимым оборудованием для отпугивания птиц».

Симферопольский аэропорт построен в 1936 году. Новый терминал начал работу в апреле 2018 года, все рейсы перенесены туда. Общий объем инвестиций в этот проект составил 32 млрд рублей (около 30% средств привлечены за счет инвесторов, 70% - кредиты банков).

В настоящее время аэропорт обслуживает рейсы только внутри РФ. Международные рейсы в Крым не осуществляются с 2014 года из-за санкций, введенных после вхождения полуострова в состав России.

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; АЭРОПОРТ СОЧИ ПРИЗНАЛИ ЛУЧШИМ В ЕВРОПЕ ПО КАЧЕСТВУ ОБСЛУЖИВАНИЯ

Международный аэропорт Сочи с пассажиропотоком от 5 до 15 миллионов пассажиров в год признан лучшим в Европе по качеству обслуживания пассажиров по итогам первого квартала 2020 года, сообщает воздушная гавань курорта.

Отмечается, что итоги исследования деятельности аэропортов в первом квартале объявил ASQ ACI (Airports Council International) - международная система оценки удовлетворенности пассажиров качеством услуг воздушных гаваней. В рамках исследования проводятся опросы пассажиров, которые оценивают аэропорт по шкале от одного до пяти по 34 критериям. Среди них: качество обслуживания на регистрации и досмотре, состояние уборных комнат, камер хранения, ресторанное обслуживание. Таким образом, аэропорт Сочи снова признан лучшим по качеству обслуживания пассажиров в своей категории.

«Международный аэропорт Сочи по итогам первого квартала 2020 года признан лучшим аэропортом Европы с пассажиропотоком от 5 до 15 миллионов человек. По результатам исследования ASQ, аэропорт Сочи опередил 38 конкурентов в своей категории», - говорится в сообщении.

Уточняется, что согласно исследованиям, показатель «Общая удовлетворенность аэропортом» фактически не изменился и остался на высоком уровне - 4,68 (по 5-балльной шкале). При этом в воздушной гавани удалось улучшить показатели по таким критериям, как «Чистота в аэровокзальном комплексе» и «Легкость поиска пути в аэропорту». Пассажиры особо отметили комфортность пребывания в зоне ожидания.

«Даже в непростых условиях борьбы с пандемией, нам удастся максимально обеспечивать комфорт и безопасность пассажиров. Безусловно, сложившаяся ситуация с коронавирусом вносит изменения в наши планы, но мы намерены и дальше повышать комфорт и качество обслуживания пассажиров, а также развивать инновационные технологии», - цитируются в сообщении слова управляющего директора аэропорта Сергея Филиппова.

Аэропорт Сочи участвует в рейтинге ASQ ACI с 2015 года. По итогам 2019 года аэропорт Сочи в пятый раз признан лучшим аэропортом Европы по качеству обслуживания пассажиров в своей категории.

<https://ria.ru/20200604/1572462693.html>

ПРАЙМ; 2020.04.06; АЭРОПОРТ В ЧЕЛЯБИНСКЕ НАЧАЛ ПОЭТАПНЫЙ ВЫХОД ИЗ РЕЖИМА ОГРАНИЧЕНИЙ ПО COVID-19

Международный аэропорт Челябинска имени Курчатова приступил к поэтапному выходу из ограничительных мероприятий, введенных ранее в связи с коронавирусной инфекцией, сообщила в четверг пресс-служба аэропорта.

«Аэропорт Челябинск имени Курчатова реализует комплекс мероприятий, связанных с поэтапным выходом из режима ограничений. Возврат к обычному графику авиаперевозок предусматривает три этапа. Пройдут они строго в соответствии с методическими указаниями федерального агентства воздушного транспорта РФ», - говорится в сообщении.

По данным аэропорта, в период карантинных мероприятий аэропорт совместно с министерством здравоохранения и Роспотребнадзором области предприняли все необходимые меры для обеспечения безопасности пассажиров, в терминале установлены дозаторы с дезинфицирующим средством для обработки рук. Ежедневно по утвержденному графику проводится дезинфекция здания терминала, автобусов и трапов. Во всех зонах прохождения предполетных процедур нанесена специальная напольная разметка для соблюдения социальной дистанции, а сотрудники всех служб аэропорта, контактирующие с пассажирами, работают в средствах индивидуальной защиты - масках и перчатках.

«Мы хотим напомнить пассажирам и посетителям аэропорта Челябинск, что на территории аэровокзального комплекса действует обязательный масочный режим. При необходимости приобрести средства индивидуальной защиты (маска, антисептический гель) можно в автоматах розничной торговли терминала», - отметила пресс-служба.

Также в терминале внутренних воздушных линий всем входящим измеряют температуру. Пассажиров с температурой тела выше 37 градусов к полетам не допускают. Аэропорт просит встречающих и провожающих воздержаться от посещения терминала.

Мероприятия, проводимые аэропортом Челябинск, временные, они введены с целью предотвращения распространения коронавирусной инфекции, подчеркнули в пресс-службе.

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; ДМИТРИЙ КУЛЬКО; 2020.04.06; ПОД НОРИЛЬСКОМ ЛИКВИДИРУЮТ ПОСЛЕДСТВИЯ РАЗЛИВА НЕФТЕПРОДУКТОВ

В Норильске из-за разлива нефтепродуктов введен режим чрезвычайной ситуации федерального уровня. Почти 20 тысяч тонн дизельного топлива из поврежденного резервуара попало в реки и почву. На месте уже всю работу спасатели. Там же и глава МЧС по поручению президента.

Владимир Путин накануне подверг жесткой критике и чиновников, и представителей компании, которой принадлежит хранилище. Ведь об аварии стало известно лишь спустя несколько дней.

Министр МЧС Евгений Зиничев с воздуха оценивает масштаб загрязнения рек. Вертолет кружит багровой водой. После вместе с губернатором Красноярского края Александром Уссом проводит в Норильске совещание по ликвидации разлива. Утечку удалось сдержать, но главный вопрос – что теперь делать со всем этим топливом? Добраться к загрязненным рекам можно только на вертолете.

Глава Росприроднадзора Светлана Родионова сегодня заявила, что откаченную солянку все же будут перевозить, очищать от воды, и возможно, даже использовать в будущем. Заверили также, что сжигать на месте нефтепродукты не будут. Для природы это опасно. Слишком большой объем, да к тому же в условиях Крайнего Севера – более 20 тысяч тонн топлива утекло в результате этой аварии.

Сейчас специалисты решают, что делать с откачанным из рек дизельным топливом, сжигать такой объем в условиях Крайнего Севера опасно для природы. Ликвидация последствий разлива нефтепродуктов в окрестностях.

Но об этой катастрофе стало известно лишь из соцсетей – то местный житель мимо заснял на телефон, то рыбак не узнал родной водоем.

По первым подсчет, общая площадь загрязнения около 180 тысяч квадратных метров. Дизтопливо зажали с помощью так называемых бонов, плавучих канатов, в итоге оно покрыло реку слоем в несколько сантиметров. При помощи насосов откачивают загрязненную воду в емкости для последующей очистки. Этим занимаются опытные специалисты «Морской спасательной службы» **Минтранса**, которых перебросили сюда из Мурманска. Они прошли более чем полсотни подобных разливов нефтепродуктов в разных точках мира. На усиление самолетом МЧС сегодня прибыли 100 специалистов Сибирского спасательного центра.

«При себе имеют палаточный городок, средства обеспечения на 10 суток, в том числе продукты питания, ГСМ, а также транспортные средства, в том числе и лодки», – сообщил руководитель пресс-службы ГУ МЧС по Новосибирской области Павел Винаков.

Еще около 6000 тонн топлива разлилось по земле.

«В кратчайшее время отсюда было вывезено очень много грунта, порядка 800 кубов, работы продолжаются. Были выкопаны зумпфы, из которых постоянно удаляется дизельное топливо, ведется очень жесткий учет, для того чтобы понять, сколько мы

собираем этого продукта», – сообщил первый вице-президент, операционный директор компании «Норникель» Сергей Дяченко.

В тундре земля круглый год не прогревается выше нуля. Поэтому здания, как и цистерна, стоят на сваях. По словам руководства ТЭЦ-3, именно из-за таяния многолетней мерзлоты и просело основание нефтехранилища.

Но даже если версия собственника верна, то возникает вопрос – насколько тщательно следили за фундаментом последние годы? На территории ТЭЦ-3 и в офисах Норильско-Таймырской энергетической компании уже работают следователи Генеральной прокуратуры и Следственного комитета. Накануне был задержан начальник котлотурбинного цеха, но пока от дачи показаний он отказался.

«Организованы масштабные проверки, с привлечением специалистов, по их результатам возбуждены уголовные дела, по статьям, предусматривающим ответственность за порчу земли, загрязнение вод и нарушение правил охраны окружающей среды при производстве работ», – официальный представитель Генеральной прокуратуры РФ Андрей Иванов.

Сейчас правоохранители выясняют не менее важный вопрос – почему о масштабной катастрофе стало известно лишь спустя несколько дней? По мнению экологов, это первая авария такого крупного масштаба в Арктике за последние 30 лет. В Росрыболовстве заявили о сильнейшем ущербе природе – восстановление экобаланса в пострадавших водоемах может занять десятки лет.

Следственный комитет возбудил уголовное дело о халатности из-за несвоевременного информирования о чрезвычайной ситуации в связи с разливом топлива в Норильске.

<https://www.1tv.ru/news/2020-06-04/387071-pod-norilskom-likvidiruyut-posledstviya-razliva-nefteproduktov>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ИГОРЬ АГЕЕНКО; 2020.04.06; ВОССТАНОВИТЬ ДВИЖЕНИЕ ПО ОБРУШИВШЕМУСЯ МОСТУ ЧЕРЕЗ КОЛУ ОБЕЩАЮТ К 23 ИЮНЯ

Растет масштаб работ на месте обрушения железнодорожного моста под Мурманском. В область прибывают все новые строители, также ждут представителей Минобороны. Первым делом специалисты сдают тест на коронавирус, а затем отправляются к реке Кола. Как продвигаются работы, и когда должно быть восстановлено железнодорожное сообщение с Мурманском?

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/842137/cid/1/>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.04.06; ДАЙДЖЕСТ НОВОСТЕЙ. АЭРОПОРТЫ ПОД КРЫЛОМ ГОСУДАРСТВА, ПРИЗРАК ДЕФИЦИТА НА РЫНКЕ НЕФТИ И ВРЕМЯ НА РАСКАЧКУ ДЛЯ БИЗНЕСА

Премьер-министр Михаил Мишустин утвердил правила предоставления субсидий аэропортам. Теперь они могут подавать соответствующие заявки. Всего на поддержку этого сегмента направят почти 11 миллиардов рублей. Рынок нефти начинает восстанавливаться.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/842145/cid/1/>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.04.06; МИШУСТИН: ПЯТЬ РЕГИОНОВ ПОЛУЧАТ 1,7 МЛРД РУБЛЕЙ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДОРОГ ПОСЛЕ ПАВОДКОВ

На восстановление дорог после паводка пяти регионам Сибири и Дальнего Востока будет выделено 1,7 млрд рублей. Об этом на заседании правительства заявил премьер Михаил Мишустин.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/842153/cid/1/>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.04.06; НАРЬЯН-МАР ОТКРЫЛ ЛЕТНЮЮ НАВИГАЦИЮ: КАКИЕ ПРАВИЛА РАЗРАБОТАНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ

Морской порт Нарьян-Мар в Ненецком АО открыл летнюю навигацию. В связи с тем, что на берегах и отмелях еще остаются остатки льда, всем судам рекомендовано соблюдать осторожность. В связи с пандемией региональный Роспотребнадзор разработал строгие предписания по безопасной перевозке пассажиров.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/842157/cid/1/>

ТАСС; 2020.04.06; AUSTRIAN AIRLINES ПЛАНИРУЕТ С ИЮЛЯ НАЧАТЬ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ

Компания Austrian Airlines («Остриэн эйрлайнз») планирует с июля возобновить полеты на дальние расстояния, в том числе в Москву. Об этом говорится в представленной в четверг программе полетов авиаперевозчика.

На минувшей неделе Austrian Airlines объявила о возобновлении после длительного перерыва из-за пандемии полетов по Европе с 15 июня, в Киев - с 22 июня.

Согласно новой программе, с 1 июля перевозчик намерен начать выполнять **рейсы** на дальние расстояния: Бангкок, Нью-Йорк, Вашингтон и Чикаго. В дополнение к ним компания запланировала возвращение маршрутов в Москву, Каир, Болонью, Венецию, Рим, Флоренцию, Сибиу, Подгорицу, Загреб.

Австрия для борьбы с коронавирусом ввела в марте санитарный и пограничный контроль, приостановила до 14 июня пассажирское авиасообщение с рядом стран, в том числе с Россией и Украиной. Austrian Airlines приостановила полеты до 15 июня. Прибывающим в Австрию предписано находиться на самоизоляции 14 дней или предоставить свежую медицинскую справку с отрицательным результатом анализа на коронавирус.

С 4 июня Австрия сняла пограничный и санитарный контроль с семью соседними странами: ФРГ, Лихтенштейном, Швейцарией, Словакией, Словенией, Чехией, Венгрией. Международное авиасообщение между Россией и другими странами было приостановлено 27 марта по решению правительства РФ. На данный момент запрет на такие полеты ни правительство РФ, ни **Росавиация** не снимали. Разрешено выполнение только единичных **вывозных рейсов**.

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; В АЗЕРБАЙДЖАНЕ ПРОДЛИЛИ ЗАКРЫТИЕ АЭРОПОРТОВ ДО 1 ИЮЛЯ

Все аэропорты Азербайджана будут закрыты до 1 июля из-за угрозы распространения коронавируса, сообщает в четверг пресс-служба «Азербайджанских авиалиний» (AZAL).

Ранее оперативный штаб при кабмине продлил срок закрытия границ до 15 июня для предотвращения широкого распространения коронавирусной инфекции.

«До 1 июля 2020 года все аэропорты Азербайджана закрыты для выполнения регулярных пассажирских авиарейсов», - сообщает пресс-служба.

Общее число зараженных коронавирусом в Азербайджане достигло в четверг 6522, за сутки выявлены 262 новых случая, число выздоровевших достигло 3737, число жертв вируса возросло до 78.

<https://ria.ru/20200604/1572472975.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; КИРГИЗИЯ ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С 15 ИЮНЯ

Киргизия планирует возобновить приостановленное из-за коронавируса международное авиасообщение с 15 июня, сообщил в четверг на пресс-конференции глава Агентства гражданской авиации республики Курманбек Акышев.

«Международное авиасообщение планируется возобновить 15 июня», - заявил Акышев. По его словам, сейчас прорабатывается расписание международных рейсов и частота полетов. «На данный момент согласовывается алгоритм действий. По возможности каждая авиакомпания предлагает свои даты – когда и сколько раз они будут осуществлять рейсы. Так, согласно алгоритму, планируется 16-17 рейсов в неделю, в день 2-3 рейса», - подчеркнул глава агентства.

<https://ria.ru/20200604/1572441045.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; ОАЭ ВОЗОБНОВЯТ ТРАНЗИТНЫЕ РЕЙСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ АВИАКОМПАНИЙ

ОАЭ возобновят транзитные рейсы национальных авиакомпаний через аэропорты страны, сообщил представитель Национального управления по контролю за чрезвычайными ситуациями Сейф ад-Дахери в Twitter эмиратского правительства.

«Правительство ОАЭ разрешило осуществлять транзитные рейсы национальным авиаперевозчикам через аэропорты Дубая, Шарджи и Абу-Даби. Это решение принято после всесторонней оценки ситуации с распространением COVID-19. Сотрудники аэропортов имеют все инструкции, как необходимо действовать в этих условиях», - сказал он.

При этом ад-Дахери подчеркнул, что, несмотря на разрешение для национальных авиакомпаний на транзитные рейсы через аэропорты ОАЭ, регулярные пассажирские рейсы не будут возобновлены до последующего уведомления.

Как говорится в поступившем РИА Новости пресс-релизе эмиратской авиакомпании Etihad, начиная с 10 июня, транзитные перелеты будут доступны через аэропорт Абу-Даби из главных городов Азии в основные города Евросоюза.

<https://ria.ru/20200604/1572448996.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.06; ТУРЦИЯ НЕ НАМЕРЕНА ВОССТАНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ В ИЮНЕ

Турция планирует в течение июня восстановить прерванное из-за пандемии коронавируса авиасообщение с 40 странами, России среди них нет, заявил министр транспорта и инфраструктуры Турции Адиль Караисмаилоглу.

«В июне мы планируем постепенно возобновить полеты в 40 стран. С 15 странами уже удалось предварительно договориться о взаимных полетах. С 10 июня начинаются полеты в Болгарию, Грецию, Бахрейн, Катар и на Северный Кипр. В течение месяца к ним могут добавиться ФРГ, Нидерланды, Бельгия, Финляндия, Швейцария, Австрия, Италия, Польша, Румыния, Чехия, Япония, Азербайджан, Казахстан, Белоруссия, Молдавия, Литва, Узбекистан, Украина и другие страны», - цитирует министра телеканал NTV.

Он добавил, что все прилетающие из-за рубежа пассажиры будут проходить тестирование на коронавирус в аэропортах. Кроме того, граждане Турции будут обязаны соблюдать режим 14-дневной домашней изоляции.

<https://ria.ru/20200604/1572460762.html>

ПРАЙМ; 2020.04.06; СПЕЦСЛУЖБА УЗБЕКИСТАНА С 1 ИЮЛЯ БУДЕТ ПОЛУЧАТЬ ДАННЫЕ О ПАССАЖИРАХ ЗАРУБЕЖНЫХ АВИАКОМПАНИЙ

Пограничные войска Службы государственной безопасности (ПВ СГБ) Узбекистана с 1 июля будут получать предварительную информацию о пассажирах зарубежных авиакомпаний, выполняющих рейсы в республику, сообщает в четверг пресс-служба госкомитета по развитию туризма (Госкомтуризма) республики.

«С 1 июля 2020 года всеми эксплуатантами иностранных воздушных судов, выполняющими рейсы в республику Узбекистан, будет предоставляться предварительная информация о пассажирах пограничным войскам Службы государственной

безопасности», - говорится в сообщении на сайте Госкомтуризма. По данным ведомства, данная мера **утверждена** постановлением правительства в соответствии со стандартами и практикой международной организации гражданской авиации (ИКАО).

По данным ведомства, авиационные администрации зарубежных стран и иностранные перевозчики будут уведомлены о введении нового порядка. «Работа с предварительной информацией о пассажирах будет осуществляться по системе, разработанной ПВ СГБ», - отметили в пресс-службе.

«Введение данного порядка создаст дополнительные удобства иностранным туристам, для въезда, пребывания и выезда из территории республики», - добавили в Госкомтуризма.

По расчетам министерства транспорта Узбекистана, в текущем году число зарубежных авиаперевозчиков, работающих в Узбекистане, планировалось увеличить на 20% по сравнению с 2019 годом - до 25 компаний, количество перевезенных авиапассажиров - до 7,8 миллиона человек (+20%), направлений - до 84 (+13%), **рейсов** - до 30,5 тысячи (+25%).

[Вернуться в оглавление](#)