



Ежедневный мониторинг СМИ

16 ИЮНЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.16.06; ЛОГИСТИКА ПРОСИТ ПОДДЕРЖКИ.....	5
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.16.06; ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНО, ВАТСОН: МИНЭК УЗАКОНИТ АНТИФРОД-СЕРВИСЫ В «ПЕСОЧНИЦАХ»; ВЕДОМСТВО ПОДГОТОВИЛО СПИСОК ПЕРВЫХ ПРОЕКТОВ, ДЛЯ КОТОРЫХ СДЕЛАЕТ ИСКЛЮЧЕНИЯ В ЗАКОНАХ	6
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.16.06; НЕ ПОСМОТРЕЛИ ПРОГНОЗ: МИНФИН НАЧАЛ ГОТОВИТЬ БЮДЖЕТ БЕЗ ОЦЕНОК МИНЭКА; ПРИ ЭТОМ РАСХОДЫ ПО КАЖДОМУ НАПРАВЛЕНИЮ ЗАКРЕПЯТ ЗА ВИЦЕ- ПРЕМЬЕРАМИ.....	8
ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА РОМАНОВА; 2020.15.06; РОССИЯНЕ ПРИГОТОВИЛИСЬ К ПУТЕШЕСТВИЯМ; В ОСНОВНОМ ПОКА ПО РОССИИ	10
ВЕДОМОСТИ; АСЯ САФИУЛЛИНА; 2020.15.06; СПРОС НА МОТОРНОЕ ТОПЛИВО В РОССИИ НАЧАЛ ВОССТАНАВЛИВАТЬСЯ; НО ДОКРИЗИСНОГО УРОВНЯ ОН МОЖЕТ ДОСТИЧЬ ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ.....	11
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.16.06; ОТКАЗ ОТ ГОНКИ СООРУЖЕНИЙ; В ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ ПЛАН ПРАВИТЕЛЬСТВА ВЕРНУТ ОТРАСЛЕВЫЕ МОДУЛИ И УДАЛЯТ ПОПУЛИЗМ.....	12
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.15.06; СВЕТОФОРАМ ПОСТУПИЛ СИГНАЛ; РАЗРАБОТАН СТАНДАРТ ПО ИХ ОБСЛУЖИВАНИЮ	14
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.16.06; «АВТОДОР» ПОПРОСИЛ НА ДОСТРОЙКУ ЦКАДА ЕЩЕ Р15 МЛРД.....	15
РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА, АЛИНА ФАДЕЕВА; 2020.16.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПЛАТИТ 60% РАСХОДОВ ПРИ ПЕРЕВОДЕ МАШИН С БЕНЗИНА НА ГАЗ	17
ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.16.06; ВАГОНЫ НЕ ВЛЕЗАЮТ В КАЗАХСТАН	18
КОММЕРСАНТЬ; 2020.16.06; КОНТЕЙНЕР ВСТАЕТ РЕБРОМ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА ОБ ИДЕЕ ВОЗИТЬ ИХ В ПОЛУВАГОНАХ	20
РБК; 2020.15.06; ВЛАДЕЛЕЦ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ЛИСИНА ПО ПЕРЕВОЗКЕ КОНТЕЙНЕРОВ	21
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.15.06; ЛИСИН ПРЕДЛОЖИЛ РЖД ВЕРНУТЬ СТАРЫЙ СПОСОБ ПЕРЕВОЗИТЬ КОНТЕЙНЕРЫ	22
ГАЗЕТА.РУ; РУСТЕМ ФАЛЯХОВ; 2020.16.06; РОССИЯ В «ЛИДЕРАХ»: КАК ЛЕДОКОЛЫ БОРОЗДЯТ БЮДЖЕТ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРЕЗАПУСКАЕТ ПРОЕКТЫ В АРКТИКЕ	23
КОРАБЕЛ.РУ; РЕНАРТ ФАСХУТДИНОВ; 2020.15.06; «ПРИ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ СТОИМОСТИ НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ ФЛОТ НЕДОСТУПЕН ДЛЯ БИЗНЕСА»; ИНТЕРВЬЮ «БЕЗ ГАЛСТУКОВ» С ГЛАВОЙ АССОЦИАЦИИ МОСКОВСКОГО ПАССАЖИРСКОГО СУДОХОДСТВА.....	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНДРЕЙ ЧУГУНОВ; 2020.15.06; ВИТАЛИЙ ЕФИМОВ: ИЗМЕНЕНИЯ В ВОДНЫЙ КОДЕКС – В ИНТЕРЕСАХ ЭКОНОМИКИ И ЭКОЛОГИИ	32
ТАСС; 2020.15.06; ПОД МУРМАНСКОМ НАЧАЛСЯ ДЕМОНТАЖ ОБРУШИВШЕГОСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА.....	33

РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; В НОРИЛЬСКЕ СОБРАЛИ ОКОЛО ВОСЬМИ ТЫСЯЧ КУБОМЕТРОВ НЕФТЕПРОДУКТОВ.....	33
ВЕСТИ; АРЗЫ ХАСЬЯНОВА; 2020.16.06; ГЛАВНОЕ – КОМФОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ: «АЭРОЭКСПРЕСС» ВОССТАНАВЛИВАЕТ ВСЕ ОТМЕНЕННЫЕ РЕЙСЫ	34
ТАСС; 2020.15.06; «АЭРОЭКСПРЕСС» ОЖИДАЕТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА ДО КОНЦА 2020 ГОДА	35
ТАСС; 2020.15.06; ПЕРЕВЫПОЛНЯЮЩИЕ «ДОРОЖНЫЙ» НАЦПРОЕКТ РЕГИОНЫ ПОЛУЧАТ 100 МЛРД РУБЛЕЙ	35
ТАСС; 2020.15.06; ОСЕНЬЮ В РОССИИ ИСПЫТАЮТ АВТОПОЕЗД ДЛЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ПРОВЕРКИ КАЧЕСТВА ДОРОГ	36
ТАСС; 2020.15.06; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ДО КОНЦА ЛЕТА ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ БОЛЕЕ 60 КМ ДОРОГ	36
ТАСС; 2020.15.06; В ПРИМОРЬЕ ЗАВЕРШЕН РЕМОНТ ПЕРВОГО УЧАСТКА ДОРОГИ К АЭРОПОРТУ.....	37
ТАСС; 2020.15.06; В СОЧИ ПРОВЕЛИ РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ УЧАСТКА ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД.....	37
ТАСС; 2020.15.06; АВАРИЙНОСТЬ НА ТРАССАХ В ЮГРЕ ПЛАНИРУЮТ СНИЗИТЬ НА 50% ЗА СЧЕТ НОВЫХ ЛИНИЙ ОСВЕЩЕНИЯ	38
ТАСС; 2020.15.06; В КОМИТЕТЕ ДУМЫ ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕ ВНОСИЛИ ПОПРАВКИ ОБ ОТМЕНЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ.....	38
РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; В АТОР СПРОГНОЗИРОВАЛИ ОТКАЗ ЕВРОПЫ ОТКРЫТЬ ГРАНИЦЫ ДЛЯ РОССИЯН	39
РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; МИНФИН ПЛАНИРУЕТ ПОДГОТОВИТЬ ДОПОЛНЕНИЯ К ЗАКОНОПРОЕКТУ ПО ГОСЗАКУПКАМ.....	39
РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; РОССИЯ И ИНДИЯ ЗАПУСТИЛИ РЯД КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ	39
РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; ВЛАСТИ КАРЕЛИИ РАЗРЕШИЛИ ТУРИСТАМ ПОСЕЩАТЬ ВАЛААМ	40
ТАСС; 2020.16.06; «АЭРОФЛОТ» ДОСТАВИЛ В МАХАЧКАЛУ ВЕРНУВШИХСЯ ИЗ ТУРЦИИ И АРМЕНИИ РОССИЯН.....	41
ТАСС; 2020.16.06; В КАЗАНЬ ПРИБЫЛ РЕЙС С РОССИЙСКИМИ ГРАЖДАНАМИ ИЗ ЕРЕВАНА И АНТАЛЬИ	41
РИА НОВОСТИ; 2020.16.06; БОЛЕЕ 350 ЧЕЛОВЕК ЗАРЕГИСТРИРОВАЛИСЬ НА ВЫВОЗНОЙ РЕЙС «АЭРОФЛОТА» ИЗ ДЕЛИ	41
РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; ЗАХАРОВА РАССКАЗАЛА О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ ИЗ АФРИКИ В РОССИЮ	42
РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; В ПОСОЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ ИЗ АРМЕНИИ В РОССИЮ.....	42
РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА ВЫЛЕТЕЛ В ЕРЕВАН.....	42
ПРАЙМ; 2020.15.06; БОЛЕЕ 350 ЧЕЛОВЕК УЛЕТЕЛИ ИЗ РФ В КИРГИЗИЮ ЧАРТЕРНЫМ РЕЙСОМ – ПОСОЛЬСТВО В МОСКВЕ	42
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.16.06; ЦЕЛЕВИКИ ГОТОВЯТСЯ К ОТБОРУ	43
РИА НОВОСТИ; 2020.16.06; ШКОЛЬНИКИ ИЗ ДВФУ СОЗДАЛИ НЕЙРОСЕТЬ, РЕГУЛИРУЮЩУЮ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ.....	44
ТАСС; 2020.15.06; ВСЕМИРНЫЙ КОНГРЕСС ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ОБУЧЕНИЮ ВПЕРВЫЕ ПРОЙДЕТ В МОСКВЕ	45
ТАСС; 2020.15.06; ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ В МУРМАНСКЕ БУДЕТ ГОТОВИТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ ДОРОГ	45

ГАЗЕТА.РУ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2020.16.06; ОВОЩИ С КОЛЕС: АВТОЛАВКИ ВСТАНУТ НА КОНВЕЙЕР; АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ ГОТОВЯТ МОЩНОСТИ ПОД ВЫПУСК ТОРГОВЫХ ФУРГОНОВ.....	46
ВЕСТИ; 2020.15.06; НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ: ДТП БУДУТ РАЗБИРАТЬ В СУДЕ, А НЕ НА ДОРОГЕ	47
ИЗВЕСТИЯ; 2020.15.06; МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР НАЧАЛИ РЕМОНТИРОВАТЬ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ	48
ТАСС; 2020.15.06; ПАССАЖИРСКИЕ АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОСЯТ КАБМИН О СУБСИДИЯХ НА ФОНЕ КАРАНТИННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ.....	49
ТАСС; 2020.15.06; КАБМИН ОПРЕДЕЛИЛ АО «ВАД» ЕДИНСТВЕННЫМ ПОДРЯДЧИКОМ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГИ В КРЫМУ.....	49
ТАСС; 2020.15.06; СЕРВИС «ЦИФРОВОГО ДАЛЬНОБОЙЩИКА» ЗАПУСТЯТ В РОССИИ В 2021 ГОДУ.....	50
РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; В РОССИИ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ ДИСТАНЦИОННЫЕ ПРЕДРЕЙСОВЫЕ МЕДОСМОТРЫ ВОДИТЕЛЕЙ	51
ТАСС; 2020.15.06; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В КАЛИНИНГРАДЕ ВОЗВРАЩАЕТСЯ К ШТАТНОМУ РЕЖИМУ РАБОТЫ	51
ТАСС; 2020.15.06; КАРШЕРИНГ ПОЛУЧИТ СКИДКИ НА ПОЛЬЗОВАНИЕ АВТО ПО НОВОЙ ПРОГРАММЕ ДОСТУПНОЙ АРЕНДЫ	52
RNS; 2020.15.06; «ЯНДЕКС» ЗАПУСТИТ КАРШЕРИНГ В СОЧИ.....	52
ТАСС; 2020.15.06; БАЗА ДАННЫХ РОССИЙСКОГО СОЮЗА АВТОСТРАХОВЩИКОВ ПО ОСАГО МОЖЕТ ПЕРЕЙТИ В ВЕДЕНИЕ ЦБ.....	53
RNS; 2020.15.06; МИНЗДРАВ ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ ОТ ИДЕИ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ТЕСТА ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ НА АЛКОГОЛИЗМ.....	53
ТАСС; 2020.15.06; НИЖЕГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ ПРОВЕРИЛИ РАБОТУ КОМПАНИИ «СИТИКАРД» ИЗ-ЗА ОЧЕРЕДЕЙ У ЕЕ ОФИСОВ.....	54
RNS; 2020.15.06; НАЗВАНО ЧИСЛО ПРОДАННЫХ БИЛЕТОВ НА НОВЫЕ ПОЕЗДА В КРЫМ.....	54
РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; ГЛАВА РЖД ПРЕДЛОЖИЛ СОХРАНИТЬ СТАВКУ НАЛОГА НА ИМУЩЕСТВО В 1,6%	55
ТАСС; 2020.15.06; ПЕРВАЯ ГРУЖЕНАЯ КОНТРЕЙЛЕРНАЯ ПЛАТФОРМА ОТПРАВЛЕНА ИЗ КАЛИНИНГРАДА В ПЕТЕРБУРГ	55
ТАСС; 2020.15.06; РЖД НАЗНАЧАТ НА 19-21 ИЮНЯ ТРИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПАРЫ «САПСАНОВ»	56
ТАСС; 2020.15.06; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД ИЗ КИСЛОВОДСКА В КРЫМ ОТПРАВИТСЯ 1 ИЮЛЯ.....	56
ТАСС; 2020.15.06; РЖД С 3 ИЮЛЯ НАЧНУТ ВОЗВРАЩАТЬ ОТМЕНЕННЫЕ «СТРИЖИ» МЕЖДУ МОСКВОЙ И НИЖНИМ НОВГОРОДОМ.....	56
ТАСС; 2020.15.06; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА БУДУТ ВМЕСТЕ С ПУЛКОВО И РЖД РАЗВИВАТЬ СЕТЬ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК	57
ТАСС; 2020.15.06; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИНСТРУКТАЖ ПРОВЕДУТ ДЛЯ БРИГАД МЖД ИЗ-ЗА АКТИВИЗАЦИИ «ЗАЦЕПЕРОВ»	58
РЖД ПАРТНЕР; 2020.15.06; ГРУППА КОМПАНИЙ «НОВОТРАНС» ЗАВЕРШИЛА ПЕРВЫЙ ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА УНИВЕРСАЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА LUGAPORT.....	59
ТАСС; 2020.15.06; МИШУСТИН: РОССИЯ ДОЛЖНА НАРАЩИВАТЬ ПАРК СОВРЕМЕННЫХ ЛЕДОКОЛОВ, ЧТОБЫ ШИРЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ СМП.....	60
ТАСС; 2020.15.06; СЕВЕРНОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО ОТКРЫЛО СЕЗОН ЛЕТНЕЙ НАВИГАЦИИ В АРКТИКЕ	60

ИНТЕРФАКС; 2020.15.06; АДМИНИСТРАЦИЯ «ВОЛГО-БАЛТА» В ПЕТЕРБУРГЕ И НА ЛАДОГЕ СОЗДАЛА ПЛОЩАДКИ ДЛЯ ТЕСТИРОВАНИЯ МОРСКИХ И РЕЧНЫХ БЕСПИЛОТНИКОВ	61
РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; СПРОС НА АВИАБИЛЕТЫ В РОССИИ РАСТЕТ, ИХ СТОИМОСТЬ ПОВЫШАЕТСЯ	61
КОММЕРСАНТЪ; 2020.15.06; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОПРОСИЛИ ОБ ОТСРОЧКЕ ПО НАЛОГАМ НА 90 МЛН РУБЛЕЙ	62
RNS; 2020.15.06; ПУТИНА ПОПРОСИЛИ ПОСТЕПЕННО ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В СТРАНЫ СНГ	62
ТАСС; 2020.15.06; ПУТИН РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЧУВСТВУЮТ ЭФФЕКТ ОТ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА.....	63
РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» СОХРАНИЛИ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ СОТРУДНИКОВ НА ФОНЕ COVID	63
РИА НОВОСТИ; 2020.16.06; ТПП ПРЕДЛОЖИЛА ВВЕСТИ НАЛОГОВЫЙ ВЫЧЕТ ЗА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ	63
ТАСС; 2020.15.06; АВИАКОМПАНИЯ «СИЛА» ВОЗОБНОВИТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ УЛАН-УДЭ В ЧИТУ И НА ОЛЬХОН.....	64
ТАСС; 2020.15.06; UTAIR ПЛАНИРУЕТ ПОЛЕТЫ В 31 ГОРОД РОССИИ ИЗ МОСКВЫ ЛЕТОМ 2020 ГОДА	64
РИА НОВОСТИ; 2020.16.06; В ГРОЗНОМ ВОЗОБНОВИЛИ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В РОССИЙСКИЕ ГОРОДА.....	65
ТАСС; 2020.15.06; КУРГАНСКИЙ АЭРОПОРТ ВОЗОБНОВИЛ РЕЙСЫ ПОСЛЕ ПЕРЕРЫВА, СВЯЗАННОГО С ПАНДЕМИЕЙ.....	65
RNS; 2020.15.06; В АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ СНЯЛИ РЯД ОГРАНИЧЕНИЙ ПО КОРОНАВИРУСУ	66
ИНТЕРФАКС; 2020.15.06; СУД РЕШИЛ НЕ НАКЛАДЫВАТЬ НА ИРАЭРО ОБЕСПЕЧИТЕЛЬНЫХ МЕР ИЗ-ЗА ДОЛГОВ ЗА АРЕНДУ SSJ-100.....	66

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.16.06; ЛОГИСТИКА ПРОСИТ ПОДДЕРЖКИ

В минувшую среду в **Минтрансе** в режиме видеоконференции прошло заседание оперативного штаба по вывозу угольной продукции из Кузбасса. Участники совещания обсудили новые правила распределения мощностей по транспортировке угля на Восточном полигоне, а также возможность отправления этого сырья через порты Северо-Запада и Юга. От загрузки этих направлений зависят согласованные обновлённой методикой объёмы перевозок на восток.

По данным ОАО «**РЖД**» за пять месяцев 2020 года, грузоотправители Кузбасса по всем направлениям отгрузили 85,6 млн тонн угля, что на 10,3% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Погрузка на экспорт снизилась почти на 15%. Экспортные перевозки на северо-запад оказались ниже параметров, заложенных в мартовском соглашении правительства Кемеровской области и ОАО «**РЖД**» по обеспечению транспортировки кузбасского угля на уровне 2019 года, на 5% (19,8 млн тонн). В южном направлении погрузка на экспорт в целом стала выше на 8,7% (более 4,41 млн тонн).

По словам заместителя генерального директора ОАО «**РЖД**» – начальника Центра фирменного транспортного обслуживания Алексея Шило, которые приводятся в пресс-релизе холдинга, план экспортных перевозок угля на восток по новой методике начнёт верстаться уже с августа текущего года.

«Мы уведомили все угольные компании о вводе правил в действие и предупредили о необходимости своевременного предоставления заявок на перевозку грузов в восточном направлении не позднее 40 суток, предшествующих месяцу планирования. Чтобы соблюсти эту процедуру, мы должны в самое ближайшее время получить от коллег заявки на август», – сказал он во время заседания.

По данным Минэнерго, грузоотправители должны отправить заявки на август до 20 июня, а 10 июля министерство направит в ОАО «**РЖД**» план перевозок. Новая методика принята постановлением Правительства РФ от 22 мая 2020 года. Она вступила в силу 1 июня 2020 года. Теперь порядок формирования плана экспортных перевозок угля в восточном направлении контролирует Минэнерго. Согласно регламенту **Минтранс** за 45 дней до начала планируемого месяца перевозок предоставляет сведения о пропускной способности морских портов Дальнего Востока, а ОАО «**РЖД**» – своей инфраструктуры.

Алексей Шило отметил, что из 60 грузоотправителей угольной продукции заявки пока поданы 21 компанией, общий объём уже составляет 4,8 млн тонн. По соглашению, заключённому между **РЖД** и Кузбассом на 2020 год, в августе в восточном направлении запланирован вывоз 4,56 млн тонн сырья.

Согласованные объёмы транспортировки угольной продукции на восток по новой методике зависят от восстановления перевозок в северо-западном направлении, напомнил в ходе заседания **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. ОАО «**РЖД**» уже приняло максимально возможные тарифные преференции (12,8%), предоставив скидки на перевозку угля в порты Юга и Северо-Запада.

Губернатор Кемеровской области Сергей Цивилёв предложил увеличить скидку на вывоз угля на восточные рынки через порты Юга и Северо-Запада до 50%. «Целевые показатели транспортировки угля в порты Северо-Запада, обозначенные в нашем соглашении с **РЖД**, выполнены на 95%. Предлагаю рассмотреть вопрос увеличения скидок на перевозку угольной продукции в западном направлении, чтобы мы могли через порты Запада поставлять сырьё на рынки стран Востока. Сейчас размер предоставляемой скидки не позволяет отгружать уголь (на Запад. – Ред.) без убытков», – сказал он.

По мнению угольщиков, помимо очевидных причин, таких как снижение мировых цен на уголь, а также падение спроса на топливо в Европе, есть несколько факторов, которые мешают увеличению объёмов перевозок в северо-западном и южном направлениях.

В частности, «СУЭК-Кузбасс» за пять месяцев 2020 увеличила объём перевозок сырья на Запад на 5%. Однако из-за обрушения 1 июня моста через реку Кола в Мурманской области по итогам прогнозируется снижение показателей.

Кроме того, не все угольные компании могут продавать своё сырьё в Западную Европу. Несмотря на то что в России и за рубежом потребляются одни и те же марки угля, калорийность (физико-химические свойства) угля, идущего на внутренний рынок и на экспорт, различается. «Насколько возможно, наш уголь пониженной калорийности – 5,5 тыс. ккал/кг – перевозится в Польшу. Однако в стране на I квартал текущего года все склады затарены – там находилось 22% годового запаса угля. В порты Северо-Запада мы не везём наш уголь, так как в Западной Европе он не продаётся», – отметила директор по логистике московского представительства ПАО «Кузбасская топливная компания» Екатерина Боровикова.

Как рассказал «Гудку» генеральный директор Национальной угольной ассоциации Сергей Борисов, проблема выбора направления также связана со стоимостью фрахта и ограниченным количеством судов, которые следуют из портов Северо-Запада и Юга в сторону Китая. «К примеру, из Тамани всего пара судов ходит в направлении КНР, а из портов Дальнего Востока все идут в Китай, Японию и Индию. Скидки РЖД, конечно, повлияют на привлечение грузов на эти направления, но стоимость фрахта не изменится. Поэтому, чтобы уголь ехал на восток через порты Юга и Северо-Запада, нужно рассматривать всю логистическую цепочку, а не только железную дорогу», – считает эксперт.

По словам директора по портовым и железнодорожным проектам ОАО «Уральская горно-металлургическая компания» (куда входит АО «УК «Кузбассразрезуголь») Ирины Ольховской, возможны любые цепочки, но все они будут экономически нецелесообразны и рискованны по сравнению с логичным железнодорожным маршрутом перевозки угля для потребителей Азиатско-Тихоокеанского региона через специализированные восточные порты, тем более при текущем простое высокотехнологичных портовых мощностей на востоке. «Введение более серьёзных скидок в размере 40–50%, безусловно, позволит привлечь угольные грузы на железнодорожную инфраструктуру Запада и Юга», – резюмировала она.

https://gudok.ru/newspaper/?ID=1507494&sphrase_id=49716

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.16.06; ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНО, ВАТСОН: МИНЭК УЗАКОНИТ АНТИФРОД-СЕРВИСЫ В «ПЕСОЧНИЦАХ»; ВЕДОМСТВО ПОДГОТОВИЛО СПИСОК ПЕРВЫХ ПРОЕКТОВ, ДЛЯ КОТОРЫХ СДЕЛАЕТ ИСКЛЮЧЕНИЯ В ЗАКОНАХ

Сервис по защите от банковских мошенников, грузовые перевозки в отдаленных регионах с помощью дронов, «умный отель» и беспилотное такси – эти и другие сервисы станут первыми резидентами российских «регуляторных песочниц». Об этом говорится в законопроекте, подготовленном Минэкономразвития (есть у «Известий»). В ведомстве уверены, что нововведения обеспечат развитие России, увеличат прибыль предпринимателей и не потребуют бюджетных затрат. Их запуск намечен на 2021 год. Отобранные проекты крайне актуальны, особенно в период коронавируса, но безболезненно внедрить их не получится, констатировали эксперты.

Усиление защиты

Минэкономразвития определило перечень конкретных проектов, которые будут протестированы в «регуляторных песочницах», и направило их на согласование в заинтересованные ведомства. «Известия» ознакомились со списком из шести инициатив,

закрепленных в законопроекте «О внесении изменений в связи с принятием закона об экспериментальных правовых режимах». Их запуск планируется на 2021 год. Перечень включает в себя следующие нововведения:

- сервис по защите абонентов от мошеннических звонков;
- дистанционное заключение договора об оказании сотовых услуг;
- «умный отель» с автоматической регистрацией постояльцев;
- грузовые перевозки с помощью дронов;
- система автономного вождения;
- оказание врачебной помощи с помощью телемедицины.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

«Регуляторные песочницы» – это экспериментальный правовой режим (ЭПР) для внедрения новых технологий, которые не регулируются действующими законами. Стать его участником могут юрлица, ИП, органы исполнительной власти и местного самоуправления, подав заявку. «Песочницы» устанавливаются на конкретный срок, а в случае успеха продукт или услуга могут быть использованы по всей стране.

Так, Минэк предлагает протестировать в «регуляторных песочницах» сервис по защите абонентов сотовой связи от телефонных мошенников. Этой цели позволит добиться проект «Голосовой Antifraud» от МТС. Как правило, злоумышленники звонят клиентам банков с помощью сервисов подмены номера, в результате чего абонент получает входящий вызов с набором цифр, похожих на номер кредитной организации, говорится в документе. После этого при помощи механизмов социальной инженерии мошенники выманивают персональные данные клиента и похищают деньги с его карты. В 2019 году размер подобных потерь составил более 6,4 млрд рублей, подсчитали в Минэке.

«Голосовой Antifraud» будет выявлять мошеннические звонки, формировать базу преступных номеров с использованием BigData и машинного обучения и делиться этой информацией с банками, следует из законопроекта. При этом содержание переговоров алгоритм анализировать не будет: объектом внимания станет само соединение, его продолжительность и количество. Пока же эти данные относятся к тайне телефонного разговора: операторам запрещено обрабатывать их и передавать третьим лицам. В Минкомсвязи не ответили на запрос «Известий» о том, одобряют ли нововведение.

Эксперимент рассчитан на два года и будет проходить без ограничений по территории. Потенциальными участниками названа «большая четверка» сотовых операторов, а также крупнейшие кредитные организации.

В Сбербанке инициативу поддержали. Там подтвердили, что прорабатывают совместные «пилоты» с несколькими операторами связи. В **пресс-службах** Мегафона и Tele2 «Известиям» заявили, что успешно протестировали аналогичные решения. Технология еще не запускалась в открытый рынок, поэтому предполагается, что к тестированию в «песочницах» в результате присоединятся все участники, которые сейчас ее испытывают.

Кроме того, Минэк предлагает разрешить в качестве эксперимента заключать договоры о сотовых услугах в дистанционном формате, без посещения офиса. С помощью специального приложения, разработанного МТС, граждане смогут зарегистрировать SIM-карты самостоятельно. Это сократит серый сектор, говорится в документе. В МТС заявили, что перечисленными проектами активность компании не ограничивается, но именно для их реализации требуются изменения в законодательстве.

Самый умный

В «песочницах» протестируют также «умный отель» – решение для автоматизации пребывания в гостиницах, не требующее физического присутствия персонала. При заселении постоялец сможет использовать стойку автоматической регистрации, которая позволит отсканировать паспорт и сделать фотографию. После этого система сверит изображение человека в документе и на фото и предложит подписать договор.

Нахождение гостя в отеле также будет обеспечиваться автоматизированными процессами: центром управления номером в умной колонке, распознаванием лица для открывания дверей, навигацией с VR. Предполагается, что эксперимент проведут на базе гостиниц «Космос» и «Рэдиссон-Украина» в Москве.

Предусмотрело Минэкономразвития и транспортные нововведения для тестирования в экспериментальных правовых режимах. Совместно с Фондом перспективных исследований ведомство планирует запустить сервис по доставке грузов до 500 кг с помощью дронов. Значительная территория России относится к труднодоступной, и многие населенные пункты не имеют круглогодичного наземного сообщения с «большой землей». Качество их жизни заметно повысит новый сервис, уверены в Минэке.

Также в «песочницах» протестируют беспилотное такси, разработанное Яндексом. Эксперимент пройдет в Москве, Московской области, Татарстане и Краснодарском крае.

– Когда нормативная база будет создана, Яндекс будет готов приступить к эксплуатации беспилотного транспорта без инженера-испытателя, а также к запуску полноценного сервиса беспилотного такси. Это уже возможно в небольших городах, – сообщили «Известиям» в пресс-службе компании.

Действующее законодательство не разрешает использовать беспилотники на дорогах общего пользования. В **Минтрансе** заявили, что предложения Минэка к ним поступили, но делать выводы пока рано.

Минэкономразвития также планирует легализовать телемедицину, разрешив ставить диагнозы и назначать лечение дистанционно. Сделать это ведомство собирается на базе частных клиник «Медси». По мнению представителей министерства, не менее 30% обращений можно заменить онлайн-консультациями. В дальнейшем это снизит смертность в труднодоступных районах и затраты на госпитализацию. В Минздраве отказались комментировать целесообразность инициативы, «Известия» направили запрос в «Медси».

Антикризисная песочница

В условиях пандемии и при отсутствии вакцины растет потребность в бесконтактных сервисах – таких, как беспилотное такси или «умный отель», считает инвестиционный стратег «БКС Премьер» Александр Бахтин. К тому же новые технологии способны принести большую добавочную стоимость, нежели традиционная промышленность.

Впрочем, безболезненно пережить трансформацию вряд ли получится, констатировал аналитик «Фридом Финанс» Валерий Емельянов. Есть риск, что из-за новых технологий миллионы российских граждан окажутся без работы, и переучиться многим будет очень тяжело, отметил эксперт.

Одна из долгосрочных тенденций, характерных для России, – сокращение трудоспособного населения и общее старение граждан, сообщил управляющий директор рейтингового агентства НКР Станислав Волков. В этих условиях роботизация отдельных услуг не только оправдана с экономической точки зрения, но и несет гораздо меньше рисков, связанных с ростом безработицы, возразил он.

<https://iz.ru/1023765/ekaterina-vinogradova/eksperimentalno-vatson-minek-uzakonit-antifrod-servisy-v-pesochnitcakh>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.16.06; НЕ ПОСМОТРЕЛИ ПРОГНОЗ: МИНФИН НАЧАЛ ГОТОВИТЬ БЮДЖЕТ БЕЗ ОЦЕНОК МИНЭКА; ПРИ ЭТОМ РАСХОДЫ ПО КАЖДОМУ НАПРАВЛЕНИЮ ЗАКРЕПЯТ ЗА ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРАМИ

Минфин попросил ведомства и госкорпорации формировать свои финансовые планы, не дожидаясь утверждения правительством прогноза социально-экономического развития Минэка. Об этом говорится в обращении к ним первого **замминистра** финансов Татьяны Нестеренко («Известия» ознакомились с документом). Министерство призвало госструктуры ориентироваться на последние официальные оценки, сделанные в феврале.

Тогда Минэк прогнозировал нефть по \$57 за баррель и рост ВВП на 1,7% в 2020 году. У бюджета 2021–2023 будет еще одна новация. Расходы по каждому направлению закрепят за профильным вице-премьером, говорится в письме.

Семеро одного не ждут

Татьяна Нестеренко попросила ведомства, участвующие в подготовке бюджета, при составлении собственных финансовых планов ориентироваться на февральский вариант прогноза Минэкономразвития, то есть на последние официальные данные. Как только правительство утвердит документ Минэка, Минфин самостоятельно скорректирует показатели с учетом актуальных оценок социально-экономического развития, пишет первый **замминистра**.

У будущего бюджета будет еще одна особенность, следует из письма. Впервые расходы по каждому направлению будут закреплены за профильным вице-премьером или первым заместителем председателя правительства, говорится в документе.

В пресс-службе Минфина на просьбу «Известий» прокомментировать обращение Татьяны Нестеренко сообщили, что ведомство приступило к бюджетным проектировкам на следующую трехлетку. В Минэкономразвития и правительстве на аналогичный вопрос не ответили.

Прогноз Минэка – ключевой для подготовки финансового плана страны документ. На его основе рассчитываются все основные параметры бюджета: доходы, в том числе от продажи нефти, социальные расходы, траты на развитие и так далее.

В феврале ведомство прогнозировало рост ВВП на 1,7% в 2020 году, а в 2021-м – ускорение темпов до 3,1%. Средняя цена нефти Urals ожидалась на уровне \$57 за баррель с незначительным снижением в последующие годы.

Ранее кабмин дважды отклонил прогноз Минэка, писали «Известия». Впервые министерство официально представило свои оценки на рассмотрение правительства 20 мая. Об этом сообщил министр Максим Решетников. Однако документ вернули на доработку. Повторно Минэк внес прогноз уже 2 июня, но и на этот раз кабмин его отклонил и попросил скорректировать, сообщали источники. По их словам, документ не был согласован со всеми сторонами и содержал спорные оценки. В частности, Минфин ожидал более глубокого падения ВВП в 2020 году и более динамичного роста в 2021-м.

После публикации «Известий» в Минэкономразвития заявили, что макропрогноз потребовал корректировки с учетом мер из общенационального плана восстановления экономики. Его проект – перечень мероприятий по выходу из кризиса и ускорению роста – премьер-министр **Михаил Мишустин** презентовал **Владимиру Путину** 2 июня. Президент в целом документ одобрил и предложил опираться на него при более глубокой детализации мер. Председатель правительства поручил Минэку доработать нацплан до 19 июня.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

В опубликованном, но не утвержденном прогнозе Минэкономразвития ожидало следующие показатели в базовом сценарии. ВВП в 2020 году снижается на 5%, но затем возвращается к росту на 2,8% в 2021-м, на 3% в 2022-м и на 3,1% в 2023-м. Инфляция, по оценкам Минэка, все три года составит 4%. Доллар в 2020-м будет стоить 72,6 рубля, в последующие годы курс прогнозировался примерно на том же уровне. Доходы населения в 2020-м упадут на 2,8%, в 2021–2023-м будут расти на 2,8%, 2%, и 2,6% соответственно.

Не по этикету

«Известия» обратились в основные российские министерства с вопросом, какие трудности могут возникнуть с составлением финпланов на базе неактуальных прогнозов. В **Минтрансе** подтвердили, что получили письмо. Там отметили, что планы ведомства включают, во-первых, обеспечение средствами в полном объеме **нацпроекта** по дорогам и профильной для ведомства части комплексного плана расширения магистральной инфраструктуры. Во-вторых, в министерстве ожидают опережающего финансирования развития транспортного сообщения.

Планы как отдельных госструктур, так и страны в целом в значительной степени зависят от оценок социально-экономического развития Минэка, отметила руководитель направления «Фискальная политика» Экономической экспертной группы Александра Суслина. Например, такие, как программы развития промышленности, атомной энергетики и так далее. Однако ведомства составляют свои планы по единой методике, поэтому после утверждения прогноза Минэка проблем с пересчетом показателей возникнуть не должно, полагает она.

Начало процесса подготовки трехлетнего бюджета без утвержденных прогнозных данных Минэка – нестандартная ситуация добавил экономист «БКС Премьер» Антон Покатович. Такой шаг, с его точки зрения, может быть оправдан разве что высоким уровнем неопределенности в отношении масштабов последствий пандемии для экономики РФ. Не исключено, что как в Минфине, так и в Минэке пришли к определенному консенсусу, что любые прогнозы уже в конце лета или начале осени, скорее всего, придется серьезно пересматривать – причем как в лучшую, так и в худшую сторону.

Февральские данные, конечно, безнадежно устарели, добавил Антон Покатович. Однако с точки зрения технологии подготовки бюджета нет принципиальной разницы, на какие данные опираться, полагает он. В любом случае изменения макропрогноза приведут к тому, что проекты бюджета окажутся нерелевантными, резюмировал эксперт.

С точки зрения межведомственного этикета, обойти принципиально важные документы других ведомств – против правил, добавила Александра Суслина. Однако данная ситуация сложнее, поскольку подготовка финансового плана страны – длительный процесс. В связи с этим лучше корректировать его уже по ходу, чем откладывать разработку до утверждения макропрогноза, полагает она.

В мае дефицит федерального бюджета составил 655,8 млрд рублей, что в 2,7 раза выше профицита предыдущих четырех месяцев (246,7 млрд рублей), следует из данных Минфина. Фактический дефицит доходов намного больше, поскольку в этом показателе учтены поступления от сделки по Сбербанку, которая позволила профинансировать госрасходы из ФНБ в обход бюджетного правила. Покупка Сбера принесла более 1 трлн рублей.

<https://iz.ru/1023661/dmitrii-grinkevich/ne-posmotreli-prognoz-minfin-nachal-gotovit-biudzhet-bez-otcenok-mineka>

ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА РОМАНОВА; 2020.15.06; РОССИЯНЕ ПРИГОТОВИЛИСЬ К ПУТЕШЕСТВИЯМ; В ОСНОВНОМ ПОКА ПО РОССИИ

С отменой режима самоизоляции россияне приготовились активно путешествовать, к такому выводу пришли аналитики сервиса бронирования билетов и отелей «Тинькофф путешествия». Они учитывали данные аналитического проекта Tinkoff CoronaIndex о финансовых операциях онлайн и офлайн более 12 млн клиентов во всех регионах России и данные о заказах самого сервиса бронирования.

Постепенная отмена ограничительных мер и выход из режима самоизоляции в связи с эпидемией коронавируса в России начались с 12 мая.

Почти половина (49%) от всего количества заказов, совершенных в конце мая в «Тинькофф путешествиях», – это билеты на июнь. Самым популярным днем вылета было 1 июня, также активно покупали билеты на 8–15 июня, что объясняется длинными выходными в честь Дня России. Высокий спрос на билеты наблюдается и на начало июля, а глубина продаж достигает марта 2021 г.

Меняется и состав путешественников. С середины до конца мая билеты покупали в основном одиночки. Это связано с восстановлением бизнес-активности и увеличением количества командировок, а также поездками крайней необходимости, считают авторы исследования. Но с 1 июня потребители стали строить планы на семейные и парные путешествия: люди покупали билеты уже на двух и более человек. Путешественники с

детьми от года планируют поездки с июля по сентябрь, с детьми до года – с сентября по ноябрь.

С 15 мая по 14 июня клиенты «Тинькофф» купили на 410% больше авиабилетов и потратили на них на 175% больше по сравнению со средними показателями нерабочих дней 30 марта – 11 мая. Но по сравнению с тратами годичной давности до восстановления туристической активности еще далеко: так, расходы в мае 2020 г. на перелеты упали на 77,7% год к году.

95% билетов было продано на рейсы по России, отмечают «Тинькофф путешествия». Около трети россиян готовы переключиться на внутренний туризм, показал опрос сервиса путешествий «Туту.ру». Мнением о том, готовы ли они заменить заграничный отпуск отдыхом на родине, поделились 2000 человек. 23% признались, что будут отдыхать в России только из-за невозможности улететь за границу. А 46% опрошенных откажутся от поездок куда-либо на отдых в этом году. В тройку самых популярных направлений с вылетом из Москвы вошли Симферополь, Сочи и Минеральные Воды.

В конце марта Россия из-за распространения коронавируса закрыла авиасообщение с другими странами – за исключением вывозных, грузовых и почтовых рейсов. Все российские гостиницы и санатории не работали до 1 июня. С начала лета в регионах заработали санатории с медицинской лицензией.

В Крыму режим самоизоляции и обязательной обсервации для приезжих отменен с 15 мая. Об этом 9 мая объявил глава Крыма Сергей Аксенов. По данным исследования, после новостей о въезде в Крым среднее количество купленных билетов в Симферополь за день выросло на 70% по сравнению со среднедневными показателями июня до отмены обсервации.

Когда откроются зарубежные направления для туристов, пока не ясно. Европа пока оставила границы для россиян закрытыми, сообщает отраслевой портал «Вестник АТОР»: сроки открытия российских границ неясны, а количество новых случаев коронавируса в России по-прежнему велико. Европейские страны, в том числе и те, для которых важен туризм, не готовы принимать гостей из России, отмечает отраслевой портал: до июля гражданам России закрыт въезд в Болгарию, на Кипр и в Грецию.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/06/15/832664-rossiyane-puteshestviyam>

ВЕДОМОСТИ; АСЯ САФИУЛЛИНА; 2020.15.06; СПРОС НА МОТОРНОЕ ТОПЛИВО В РОССИИ НАЧАЛ ВОССТАНАВЛИВАТЬСЯ; НО ДОКРИЗИСНОГО УРОВНЯ ОН МОЖЕТ ДОСТИЧЬ ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ

В мае потребление бензина в России начало расти. Оборот АЗС в среднем составил 82% относительно марта, тогда как в апреле – лишь 65%, сообщил Независимый топливный союз (НТС, объединяет не входящие в вертикально интегрированные нефтяные компании АЗС). «Спрос восстанавливается, но очень медленно, – констатирует представитель НТС. – В ближайшие полгода не следует ожидать возврата к докризисному уровню».

О восстановлении спроса свидетельствуют и данные Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи (СпбМТСБ): среднесуточная реализация автобензинов в мае выросла на 13,4% по сравнению с апрелем. Это все еще меньше, чем в мае прошлого года, – на 11,8%. Дизтопливо продавали на 7,7% больше в среднем в сутки, чем в апреле, и на 3,8% больше, чем в мае 2019 г.

В июне автомобилисты стали еще активнее. ЦОДД Москвы 5 июня сообщил о «первых летних» 7-балльных пробках, 10 июня они достигали уже 8–9 баллов, число машин на дорогах вышло на докризисный уровень. Минэнерго ожидает, что спрос на бензин в июне достигнет 90% к уровню июня 2019 г.

Как нефтяные компании реагировали на кризис

В апреле спрос на моторное топливо резко упал из-за эпидемии коронавируса. Дороги опустели, число ДТП, по данным Госавтоинспекции, сократилось на 43,4% год к году, в

Москве – втрое. Продажи бензина упали на 40–50%, дизеля – на 30%, оценивал министр энергетики Александр Новак. В апреле «Лукойл» зафиксировал снижение продаж на АЗС практически на 40% относительно уровня годичной давности. «Газпром нефть» сообщила о снижении на 26,7%, «Роснефть» – на 30%.

Чтобы избежать затоваривания рынка, правительство с 1 апреля по 30 июня 2020 г. снизило нормативы реализации моторных топлив нефтяными компаниями на бирже в два раза: для бензина – с 10% до 5%, дизтоплива – с 6% до 3%. Кроме того, с 1 июня до 1 октября введен запрет на импорт отдельных видов топлива, в том числе бензина и дизеля.

В ответ на сокращение внутреннего потребления нефтяные компании резко сократили производство бензина в апреле и продолжили экспортировать крупные объемы, отмечает гендиректор агентства «Аналитика товарных рынков» Михаил Турукалов. По данным Минэнерго, производство автобензина в апреле сократилось на 33,4% по сравнению с мартом; при этом отгрузка на внутренний рынок снизилась на 37,4%, а экспорт – всего на 8,85%. Производство дизтоплива сократилось в апреле на 16,5%: отгрузка на внутренний рынок уменьшилась на 22,8%, экспорт – на 10%.

Топлива уже не хватает

В результате уже во второй половине апреля на российском рынке спрос стал превышать предложение, говорит Турукалов. В мае потребление бензина стало восстанавливаться и дисбаланс усилился.

Производство бензина и дизтоплива, по данным Минэнерго, растет с середины мая. Но министерство уже рекомендовало нефтяным компаниям в первый месяц лета обеспечить производство бензина на уровне июня прошлого года и увеличить отгрузки на внутренний рынок опережающими ожидаемый рост потребления темпами.

На неделе с 8 по 14 июня ситуация начала улучшаться, говорит Турукалов. Но необходимо продолжать увеличивать поставки бензина на внутренний рынок и возвращать белорусский бензин.

Члены НТС также говорят о перебоях в поставке, но пока нельзя сказать, что это системная, а не точечная проблема, говорит президент Союза Павел Баженов. При этом ситуация на розничном рынке остается неблагоприятной, считает он. Выросли оптовые цены, падает рентабельность АЗС. Так, в мае мелкооптовые цены, по данным НТС, на Аи-92 в среднем выросли на 10%, на Аи-95 – на 7,5%, на дизтопливо – на 3,5%; крупнооптовые – на 17%, 21,5% и 6,8%. При этом розничные цены практически не изменились.

Главный экономист VYGON Consulting Сергей Ежов указывает, что розничная маржа АЗС «сейчас составляет в среднем более 5 рублей за литр, что превышает сбытовые издержки». Он считает возможным небольшой рост розничных цен на бензин, но в пределах инфляции. Представители «Роснефти», «Газпром нефти», «Лукойла», «Сургутнефтегаза» и «Татнефти» не ответили на запросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/06/15/832589-spros-na-motornoe-toplivo-v-rossii-nachal-vosstanavlivatsya>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.16.06; ОТКАЗ ОТ ГОНКИ СООРУЖЕНИЙ; В ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ ПЛАН ПРАВИТЕЛЬСТВА ВЕРНУТ ОТРАСЛЕВЫЕ МОДУЛИ И УДАЛЯТ ПОПУЛИЗМ

Работа над «восстановительным» планом правительства продолжается, его завершения в ближайшие дни ожидать не следует, процесс обсуждения новых мер стимулирования роста ВВП будет синхронизирован с подготовкой бюджета на 2021–2023 годы, которая, видимо, ведется в более плотном графике, чем было принято в прошлые годы. Это основные результаты совещания у президента **Владимира Путина**, основной темой которого была реализация уже действующих пакетов антикризисных мер марта–мая 2020 года. В июне Белый дом может вернуться к идее включения в среднесрочную повестку отраслевых инициатив – в рабочих версиях плана они обсуждались ограниченно и в основном в

отношении инфраструктуры. Кроме того, президент окончательно отказал сторонникам безадресного стимулирования роста ВВП и господдержки восстановления, объявив эти меры «популизмом».

Рабочее совещание у президента с представителями правительства и регионов, как предполагалось накануне, должно было ответить на вопросы о судьбе правительственного плана поддержки восстановительного роста экономики, в начале июня (см. “Ъ” от 3 июня) переданного из Белого дома на рассмотрение в Кремль. Но **Владимир Путин** предпочел обсудить на совещании реализацию утвержденных в период максимальной «коронавирусной» волатильности рынков, в марте – начале мая, пакетов мер поддержки – это заняло большую часть совещания.

Два этих пакета вместе с мерами ЦБ по регуляторным послаблениям в отношении финансовой системы оценивались в начале мая предельно в 2,1–2,2% ВВП.

Обсуждение того, насколько вырастет объем бюджетного по происхождению стимула для более быстрого восстановления экономики из искусственной комы (вызванной в основном карантинными мерами и обвалом спроса и предложения), к июню уже потеряло смысл: сложение лимитов правительственных расходов (которые к тому же корректируются) с суммами фактических расходов и ростом возможностей банков по кредитованию и перекредитованию компаний мало что дает для оценки адекватности действий Белого дома в кризис, масштабы и структура которого, исходя из апрельской и майской статистики, сильно отличаются от мартовских ожиданий. К тому же оба пакета должны быть интегрированы в сводимый в Минэкономике с середины мая 2020 года общенациональный план посткризисного восстановления, рассчитанный на два года, – сопоставления этих цифр с двухлетним прогнозным ВВП никто еще не предпринимал.

В конце совещания президент коротко пояснил слова министра экономики Максима Решетникова, констатировавшего, что работа над планом, основные пункты которого переданы президенту еще 3 июня, продолжается. По словам **Владимира Путина**, «вопросы долгосрочной повестки» будут обсуждаться отдельно (очевидно, в ближайшие недели), а «с учетом этого предстоит работа над приоритетами бюджета на предстоящие три года». Из этого, очевидно, следует, что принятия плана Минэкономике, по крайней мере в ближайшие дни, не произойдет: документ остается проектом в стадии доработки.

При этом в стандартном годовом графике работы Минфина июнь – период довольно активной подготовки федерального бюджета на 2021–2023 годы: завершается подготовительная работа и проходят базовые совещания по его основной конструкции. На 2021 год, напомним, принято принципиальное решение об ограничении федеральных расходов расходами этого года. Учитывая же, что на июнь и начало июля придется также работа по коррекции **нацпроектов**, возможно, бюджетный график в этом году будет сдвинут на несколько недель: Белый дом и так явно не настроен на слишком быстрое решение по «плану восстановления», в том числе в ожидании данных о характере восстановления в июне 2020 года.

Учитывая, что обсуждение долгосрочных приоритетов еще предстоит, вполне вероятно, что заключительная версия антикризисного плана будет верстаться уже вместе с базовыми бюджетными проектировками.

Исходя из поступающих из министерств инициатив, правительство **Михаила Мишустина** уже приняло решение в этой связи по крайней мере об обсуждении отраслевых предложений, которые, напомним, ранее практически не играли роли: проект, вопреки стандартной в последнее десятилетие логике формирования таких планов, не собирался полностью из «кубиков» предложений министерств только в финансово-экономическом блоке Белого дома. Одна из причин такого подхода – отчетливая ориентация правительства на новые инфраструктурные расходы в 2020–2021 годах как стимул для роста ВВП. Впрочем, исходя, например, из возрождения «шельфовой» программы вице-премьера Юрия Трутнева и обсуждения в Белом доме спецпрограммы активного развития

микроэлектронной и IT-промышленности по инициативе премьер-министра, на втором этапе подготовки плана отраслевые инициативы в нем также могут появиться, и совещания по «долгосрочным приоритетам» могут быть посвящены именно им.

У правительства есть и дополнительные причины не слишком спешить с планом, и они также обсуждались вчера у президента: судя по приводимым Максимом Решетниковым и главой ФНС Даниилом Егоровым совершенно разноплановым цифрам, имеющим отношение к реальной востребованности мер первых двух пакетов антикризисной поддержки, пространство для маневров у Белого дома в ряде случаев больше, чем ожидалось. Так, майские оценки безработицы (6% по МОТ) много лучше прогнозов. В июне происходит очень быстрое сокращение числа рабочих мест, в отношении которых работодатели объявили о возможных сокращениях. «Если у нас в апреле под различными ограничениями было 15 млн рабочих мест, то на сегодняшний день 5 млн рабочих мест находятся под различными ограничениями, а к концу недели будет 2,5 млн рабочих мест», – заявил Максим Решетников. ФНС оценивает выручку в рознице на уровне 95% от уровня февраля, а общий объем уже реализованных выплат для поддержки предпринимательского сектора – в 756 млрд руб. (0,65% ВВП), что значительно меньше ожиданий. В такой ситуации быстрое согласие на все просьбы о поддержке, с одной стороны, ослабит ее адресность (а **Владимир Путин** вчера совершенно отчетливо заявил, что неадресные меры поддержки рассматриваются им как популизм), а с другой – сократит возможности реагировать на вторичные негативные эффекты кризиса (их в Белом доме пока могут только предполагать). https://www.kommersant.ru/doc/4379212?from=main_1

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.15.06; СВЕТОФОРАМ ПОСТУПИЛ СИГНАЛ; РАЗРАБОТАН СТАНДАРТ ПО ИХ ОБСЛУЖИВАНИЮ

В России может появиться новый ГОСТ, который предписывает использовать для мытья светофоров специальные моющие средства, а зимой добавлять в них незамерзающую жидкость. Проект документа разработан по заказу **Росавтодора**. Он впервые вводится термин «критический отказ» – поломка светофора, последствия которой «непосредственно влияют на безопасность движения». В этом случае для ремонта оборудования движение можно будет перекрыть, в остальных случаях манипуляции со светофорными объектами разрешат только при небольшом уличном трафике.

“Б” ознакомился с проектом нового ГОСТа, который регламентирует «технические правила содержания светофорных объектов». Документ подготовлен ассоциацией «Содружество эксплуатирующих организаций» по заказу **Росавтодора** (контракт на 13 млн руб. в 2019 году). В разработке документа участвовали ГИБДД, госкомпания «Автодор», Российский дорожный научно-исследовательский институт, ассоциация «Радор» и другие организации. Ряд ГОСТов содержат требования к состоянию светофоров, но описания процесса содержания нет, поясняется в техзадании к контракту, в результате «понижается качество выполнения работ и не в полной мере обеспечиваются требуемые межремонтные сроки». «Светофорные объекты представляют собой высокотехнологичные динамично развивающиеся инженерные системы, требующие учета требований производителей при организации работ по содержанию, – сказано в пояснительной записке. – Действующие нормативные документы не учитывают этой специфики». Возникают «технические риски», снижается уровень безопасности движения.

ГИБДД не ведет статистики по ДТП, причиной которых стали неисправности светофоров. В январе–апреле 2020 года в РФ произошло более 16,8 тыс. аварий, на месте которых были зафиксированы «нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию автодорог и железнодорожных переездов» (включая поломки светофоров).

Больше всего таких аварий в Башкирии, Санкт-Петербурге и Нижегородской области.

Ремонт должен проводиться с «минимальными помехами для движения, с предоставлением информации о задержках и ограничениях пользователям автодорог», говорится в стандарте.

Если требуется отключить светофор, делать это нужно во «временной интервал», когда на дорогах меньше всего машин.

Вводится термин «критический отказ» – поломка светофора, последствия которой «непосредственно влияют на безопасность движения». В таких случаях допускаются «временные ограничения или прекращение движения», при этом должны устанавливаться временные знаки, светофоры и указатели.

Уточняются правила расчета сроков ремонта светофорных объектов. Сами сроки уже определены в ГОСТ 50597 (от одних до десяти суток в зависимости от вида поломки), но новый стандарт разъясняет: срок считается с момента «регистрации поступления информации об отказе уполномоченным лицом» (то есть сотрудником ответственной дорожной организации).

Если же технология ремонта требует «определенных погодных-климатических условий», то срок отчитывается с момента наступления нужной погоды.

Для мытья светофоров проект стандарта предписывает использовать специальные моющие средства, а зимой добавлять в них незамерзающую жидкость.

«Мы принимаем непосредственное участие в обсуждениях нового стандарта и поправок к нему, – рассказали “Ъ” в столичном Центре организации дорожного движения (ЦОДД). – С внедрением ГОСТ для Москвы ничего не изменяется в принципах работы: при ремонте наши подрядчики работают оптимально с минимизацией помех для других участников движения, а также выполняют ремонт согласно установленным срокам».

Многое из предложенного авторами ГОСТа уже применяется на практике, пояснил “Ъ” член общественного совета при **минтрансе** Московской области Андрей Мухортиков. «Владельцы светофоров в крупных городах договорились о правилах содержания инфраструктуры, используя имеющиеся документы и опыт, – пояснил он “Ъ”. – Стандарт позволит унифицировать этот опыт по стране и поможет организациям, у которых практики пока мало».

Кроме того, отмечает эксперт, документ даст владельцам светофоров дополнительные «правовые основания» для запроса у региона денег на содержание.

Господин Мухортиков отметил введение понятия «критический отказ» и возможность ограничить проезд. «Есть поломки, которые прямо влияют на безопасность, например, если со всех сторон перекрестка горит зеленый свет или на перекрестке многополосных дорог выключается светофор. ДТП либо «самозапирание» перекрестка почти наверняка произойдет в течение часа», – говорит он. Пока ГОСТ будет иметь статус добровольного к применению, массово и в полном объеме он применяться вряд ли будет, отмечает эксперт. Общественное обсуждение стандарта заказывается в конце июня, в сентябре должна быть готова его окончательная редакция. ГОСТ планируется утвердить в марте 2021 года, сообщили “Ъ” в Росстандарте.

<https://www.kommersant.ru/doc/4379054>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.16.06; «АВТОДОР» ПОПРОСИЛ НА ДОСТРОЙКУ ЦКАДА ЕЩЕ Р15 МЛРД

Для завершения строительства кольцевой дороги вокруг Москвы – ЦКАД – нужно еще около 15 млрд руб. из бюджета, указывает в отчете Счетная палата. Такую оценку подготовил заказчик проекта – госкомпания «Автодор»

Счетная палата по итогам проверки использования бюджетных средств на стройку Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) сообщила о необходимости выделить на проект дополнительно 14,8 млрд руб. РБК ознакомился с отчетом аудиторов, который посвящен результатам этой проверки и опубликован в бюллетене Счетной палаты. Изначально проект оценивался примерно в 300 млрд руб. Затем его стоимость росла, последний раз увеличилась в 2019 году, но незначительно – на 2,6 млрд руб. до 315,9 млрд руб., указывают аудиторы. В отчете, опубликованном весной 2019 года, Счетная палата

указывала, что из-за нарушения сроков строительства потребуется увеличить бюджет проекта примерно на 20 млрд руб. Теперь, согласно отчету аудиторов, «Автодор» обосновывает выделение из бюджета 14,8 млрд руб. Правительство «ненадлежащим образом» выполняет поручения президента **Владимира Путина** о недопущении роста стоимости проекта, считает Счетная палата.

ЦКАД – новое кольцо вокруг столицы, оно отдалено примерно на 50 км от МКАД и пройдет по территории Подмосковья и Новой Москвы. Протяженность трассы должна составить 336,5 км, а с учетом второй очереди строительства – 530 км. Заказчиком трассы со стороны государства выступила компания «Автодор». Половина бюджета проекта, 150 млрд руб., выделена из Фонда национального благосостояния (ФНБ), еще около 80 млрд руб. – субсидии, остальное – частные инвестиции. Строительство трассы началось в 2014 году. Сроки ее сдачи неоднократно переносились, теперь последний участок основного кольца ЦКАД должен быть достроен в 2021 году.

«Автодор» запрашивает дополнительное финансирование для ЦКАДа на следующие цели: переустройство магистральных газопроводов и нефтепроводов; строительство транспортных развязок; создание и эксплуатация системы взимания платы, а также автоматизированной системы управления дорожным движением; изъятие ряда земельных участков.

Аудиторы подчеркивают, что заключения государственной экспертизы на проектную документацию по объектам, на которые запрашивается дофинансирование, до сих пор не получены «в полной мере». Кроме того, «Автодор» не проконтролировал получение инвестиций на проект на сумму 9 млрд руб. Речь идет о недополученных 2,3 млрд руб. от «дочки» «Автобана» «АСК» в 2019 году, а также 6,7 млрд руб. от «Юго-Восточной магистрали» (консорциум ГК «Автобан» и РФПИ) в 2017-2019 годах, говорится в отчете.

Есть проблемы и со сроками сдачи объектов трассы, пишут аудиторы. Так, на 1 января 2020 года техническая готовность скоростного участка от трассы М4 «Дон» до 11-го км трассы А-107 «Малая Бетонка» (первый участок ЦКАД) составляет лишь 49%. Третий участок (от М11 Москва – Санкт-Петербург до М7 «Волга») готов на 84,2%, четвертый (от М7 «Волга» до М4 «Дон») – на 27,9%, а пятый (от М3 «Украина» до М10 «Россия») – на 61%. При этом первый, третий и пятый участки ЦКАД должны быть построены уже в октябре 2020-го года, а четвертый – в октябре 2021-го года. После того как достроят эти участки, должно начаться строительство второго участка – ответвления от ЦКАД длиной 200 км. Сроки его реализации пока не называются.

«Мы практически все замечания, которые были [у Счетной палаты] в прошлом году, устранили. И сейчас стараемся вести работу эффективно», – заявил главы «Автодора» Вячеслав Петушенко (его слова приводятся в сообщении Счетной палаты). Другие замечания он пообещал устранить «в самое короткое время».

Проверки ЦКАД Счетная палата проводит с 2015 года. В апреле 2018 года палата заявила о многомиллиардных нарушениях при реализации проекта. Серьезное отставание от графика и рост стоимости работ привели к тому, что в октябре 2018 года **Путин** поручил Счетной палате, Генпрокуратуре и Следственному комитету проверить удорожание проекта, а также создать оперативный штаб для ликвидации допущенных отставаний и недопущению роста его стоимости в будущем. В феврале 2019 года ушел в отставку глава компании «Автодор» Сергей Кельбах, на его место пришел Петушенко.

<https://www.rbc.ru/business/16/06/2020/5ee761ba9a7947011661058a>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8731267>

<https://ria.ru/20200616/1572976845.html>

<https://www.mk.ru/economics/2020/06/16/schetnaya-palata-stroitelstvo-ckad-za-god-podorozhalo-no-k-zaversheniyu-ne-priblizilos.html>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/06/16/832689-stoimost-tsentralnoi-koltsevoi-avtodorogi-virosla-do-316-mlrd-rublei>
<https://www.kommersant.ru/doc/4379345?tg>

РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА, АЛИНА ФАДЕЕВА; 2020.16.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПЛАТИТ 60% РАСХОДОВ ПРИ ПЕРЕВОДЕ МАШИН С БЕНЗИНА НА ГАЗ

Субсидии правительства будут покрывать теперь не 30%, а 60% расходов физлиц и малого бизнеса по переводу автомобилей с бензина на газ. Это, по мнению министра энергетики Александра Новака, позволит им сэкономить Р4–5 млрд

Министр энергетики Александр Новак предложил вице-премьеру Юрию Борисову в качестве антикризисной меры увеличить долю субсидий из бюджета на перевод автомобилей с бензина на газомоторное топливо в два раза – с 30 до 60% от стоимости переоборудования. Еще 30% расходов выделит «Газпром» за счет маркетинговых программ своей «дочки» «Газпром газомоторное топливо» (основной поставщик газа для транспорта). Владельцам автомобиля останется заплатить лишь 10% стоимости перевода техники на газ. Предложение министра содержится в его письме вице-премьеру от 17 апреля, с которым ознакомился РБК. В пресс-службе Минэнерго подтвердили инициативу Новака. Представитель Борисова сказал РБК, что правительство поддержало предложение министра.

Почему министр предложил увеличить долю субсидий

Переход на использование газомоторного топлива (сжатый природный газ, КПП) может быстро и значительно, на 60–65%, снизить затраты владельцев автомобилей на бензин и дизель, пояснил Новак. В его письме речь идет про малый и средний бизнес, а также граждан, включая самозанятых, для которых эти расходы являются значимой и социально чувствительной статьей в условиях распространения коронавирусной инфекции. Правительство с 2020 по 2024 годы направит в развитие газомоторной отрасли 50 млрд руб., заявил в ноябре 2019 года замминистра энергетики Антон Инюцын. Ежегодно планируется выделять 3,5 млрд руб. на развитие газовых заправочных станций, а 700 млн руб. – на переоборудование автопарка. На первом этапе в программу вошли 27 регионов, где идет развитие инфраструктуры газозаправочных станций.

К увеличению стоимости программы предложение Новака не ведет. «При существующих ценах на моторное топливо и на установку газобаллонного оборудования единовременные бюджетные инвестиции в 0,7 млрд руб. [в год] в переоборудование техники на КПП позволят малому и среднему бизнесу и гражданам – участникам программы в течение трех лет получить на топливе экономию в 4–5 млрд руб., снизить стоимость транспортных услуг и обеспечить работой по установке газобаллонного оборудования предприятия сервисной сферы», – указывает министр.

По данным на март 2020 года, в России было 484 заправки с газомоторным топливом, 329 из них принадлежат группе «Газпром». Объем реализации КПП на заправках «Газпрома» в России в 2019 году вырос на 30%, до 779,3 млн куб. м. Председатель совета директоров «Газпрома» Виктор Зубков лично курирует программу развития газомоторного топлива.

Насколько газ дешевле бензина для автомобилистов

На московских заправках средняя стоимость литра бензина АИ-95 на 15 июня составила 47,41 руб., дизельного топлива – 47,69 руб., следует из данных Московской топливной ассоциации. «В России средняя цена 1 куб. м природного газа составляет 16,73 руб. Это в три раза дешевле нефтяных видов топлива. Стоимость 1 км пути на газе обходится автовладельцам в 1 руб., на бензине – в 3 руб.», – следует из данных «Газпром газомоторное топливо». Расчет сделан для легкового автомобиля со средним расходом 7 л топлива (эквивалентен 7 куб. м газа) на 100 км.

Переоборудование одного автомобиля стоит от 80 тыс. до 150 тыс. руб., говорит заместитель гендиректора Института национальной энергетики Александр Фролов. «Легковой автомобиль можно переоборудовать на газ за 30–100 тыс. руб. в зависимости от его класса и мощности, грузового – от 100 тыс. до 500 тыс. руб, микроавтобуса – 100–150 тыс. руб.», – отмечает эксперт. По его расчетам, до сих пор перевод автомобиля на газ окупал себя при пробеге 20 тыс. км, сейчас это будет рентабельно при пробеге от 10 тыс. до 15 тыс. км.

По оценке Новака, оперативный запуск программы по масштабному переводу техники после увеличения доли госсубсидий вдвое позволит перевести на КПП до 10–12 тыс. автомобилей в 2020 году. Фролов считает, что без увеличения денежной части субсидии, но благодаря удвоению ее доли в стоимости переоборудования можно будет переводить на газ 2–14 тыс. автомобилей в год. Но это лишь малая часть – по итогам 2019 года в России было продано 1,759 млн новых машин, в 2020 году эксперты прогнозируют падение на 20–50%.

Переоборудование автомобилей на газ особенно выгодно тем компаниям, которые активно используют топливо: таксопаркам, предприятиям, которые занимаются перевозками, магазинам, а также гражданам, которые активно ездят на дальние расстояния, включая дачников, утверждает Фролов.

Начальник управления развития бизнеса автолизинга «ВТБ Лизинг» Вячеслав Михайлов заметил интерес к газомоторной технике у своих клиентов. «Особенно ярко выражен экономический эффект от использования автомобилей на газомоторном топливе у компаний, чей парк имеет многокилометровый пробег. По совокупности факторов газомоторное топливо представляется наиболее перспективным заменителем бензина или дизельного топлива из-за более низкой себестоимости, а также более низкой по сравнению с другими видами топлива цены перехода на него», – пояснил он. Вдобавок автомобили на газе оказывают меньше негативного воздействия на экологию, чем бензиновые или дизельные.

Владелец компании «БериТакси» Тарас Касьянюк сообщил РБК, что перевод на газ автомобилей таксопарка оправдывает себя экономически: «Наш таксопарк в 13 регионах России насчитывает 3,3 тыс. машин, во всех городах, кроме Москвы и Санкт-Петербурга, это автомобили на газе. 1200 машин были куплены уже с газовым двигателем. В этом году мы переводим на газ 200 ранее купленных бензиновых авто в Санкт-Петербурге».

По данным Минэнерго, в 2019 году было переоборудовано на газ около 15 тыс. автомобилей. Но с началом эпидемии в 2020 году спрос на перевод машин упал из-за ограничения передвижений и падения доходов малого и среднего бизнеса. В этой ситуации инициатива Новака выглядит оправданной, замечает Фролов. При тех же расходах бюджета (700 млн руб. в год) автомобилисты, для которых перевод на газ выглядел дорогим удовольствием, теперь смогут решиться на этот шаг при необходимости потратить всего 10% стоимости переоборудования, указывает он. По его прогнозу, это сдержит падение спроса на газ для автотранспорта и с его восстановлением после карантина может даже показать рост к концу 2020 года.

<https://www.rbc.ru/business/16/06/2020/5ee1ee6e9a79472a643177c8>

ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.16.06; ВАГОНЫ НЕ ВЛЕЗАЮТ В КАЗАХСТАН

С 15 июня Казахстан ввёл бессрочный конвенционный запрет на ввоз порожних полувагонов на свою территорию из других государств. Решение АО «Казахстан темир жолы» (КТЖ) связано с профицитом подвижного состава на собственной железнодорожной сети, повлекшим перегруженность инфраструктуры. Также, как стало известно «Гудку», с 17 по 22 июня казахстанская сторона объявит конвенционный запрет на перевозку в Китай всех видов грузов, кроме перевозимых на фитинговых платформах или в составе контейнерных поездов.

Как рассказал «Гудку» первый заместитель председателя правления КТЖ Канат Альмагамбетов, главная причина введения запрета – большое количество на сети порожних полувагонов, не востребованных к погрузке.

«На нашей железнодорожной сети ежедневно находится свыше 240 «брошенных» грузовых поездов, больше половины из которых состоят из порожних вагонов. Около 100 из них – из порожних полувагонов. Сейчас возобновляется пассажирское движение, и для нас стало затруднительно пропускать пассажирские и грузовые поезда, когда множество станций заняты пустыми вагонами.

Другим моментом, повлиявшим на принятие решения о введении запрета, стало начало летних путевых работ. Движение прерывается, мы сталкиваемся с необходимостью останавливать гружёные поезда, однако те станции, где мы могли бы это сделать, заняты порожними составами. В связи с этим мы были вынуждены объявить бессрочный конвенционный запрет, однако надеемся, что ситуация стабилизируется и в ближайшее время ограничения будут сняты», – пояснил он.

Кроме того, как рассказал «Гудку» Канат Альмагамбетов, казахстанская сторона объявит о введении конвенционного запрета на перевозку всех видов грузов в Китай с 17 по 22 июня. «Исключением являются контейнерные поезда и фитинговые платформы, всё остальное мы запретим», – заявил он.

«Подобная инициатива является дискриминационной по отношению к российским операторам, – считает исполнительный директор Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Алексей Дружинин. – Установление «Казахстан темир жолы» запретов на перевозку полувагонов всех собственников, за исключением принадлежности Казахстана, назначением на станции КТЖ не соответствует целому ряду международных договоров ЕАЭС. Если действительно существуют инфраструктурные ограничения, то они должны распространяться на всех участников рынка, независимо от принадлежности парка».

Как рассказал «Гудку» заместитель председателя Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава Денис Семёнкин, введение запрета сильно отразится на бизнесе российских операторов, поскольку их порожние вагоны зачастую прибывали в Казахстан для обратной загрузки после завершения транспортировки товаров в страны Средней Азии, не граничащие с Россией (Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан, Киргизия).

«Тарифная политика Казахстана очень недружественно устроена по отношению к транзитному порожнему вагону. За возврат порожних вагонов транзитом через территорию Казахстана российские операторы заплатят существенно больше, чем если бы они загрузились в Казахстане и проследовали в Россию. Соответственно, операторы дают вагоны под погрузку в Казахстане не только для получения обратной загрузки, но и для снижения собственных расходов на порожний пробег, тарифы на который чрезвычайно завышены», – рассказал Денис Семёнкин.

По его мнению, разница в стоимости аренды российского и казахстанского вагонов не являлась основной причиной введения конвенционного запрета. «Цена аренды российского вагона при отправке его из Казахстана в Россию в 1,5–2 раза ниже, нежели стоимость аренды казахстанского вагона – приблизительно 800 руб. за российский вагон и 1,5 тыс. руб. за казахстанский вагон», – рассказал Денис Семёнкин.

«Мы обеспокоены введением запрета на въезд порожних полувагонов, – рассказал «Гудку» заместитель генерального директора Первой грузовой компании по оперативной работе Александр Печурин. – Это ставит под угрозу поставки товаров из этой страны российским грузополучателям, а также исполнение обязательств по имеющимся контрактам. Сейчас отставленного от движения подвижного состава ПГК на территории Казахстана нет. В связи с принятым решением мы ожидаем пояснений от коллег из КТЖ, а также направили

предложение в СОЖТ обсудить этот вопрос с участниками рынка. Со стороны ОАО «РЖД» и государства будет важна поддержка сформированной позиции операторов».

«Напомню, что в начале января уже вводился подобный запрет (продлился более месяца. – Ред.), – говорит Алексей Дружинин. – СОЖТ обращался по этому вопросу в Минтранс, ФАС России, Росжелдор и ОАО «РЖД». Эти структуры направили обращение в адрес казахстанских органов власти, и проблема была решена. Сегодня мы вновь подготовили обращения в Минтранс и ФАС России. СОЖТ считает, что в сложившейся ситуации требуется реакция со стороны железнодорожной администрации РФ и ОАО «РЖД».

Денис Семёнкин также считает, что государство должно помочь российским операторам, поскольку, предоставляя вагоны в Казахстане и других странах, они осуществляют экспорт транспортных услуг. «Получается, они будут ограничены в данном виде экспорта. Российской стороной должны быть приняты симметричные меры, так как наши экономические интересы пострадали. Например, запретить погрузку порожних полувагонов казахстанских операторов в России. Если такие меры будут приняты, то Казахстан быстро образумится, поскольку в КТЖ пойдут сигналы от местных операторов об ограничениях прав», – считает Денис Семёнкин.

Как рассказал «Гудку» начальник отдела пресс-службы и информации Министерства транспорта России Александр Волков, в настоящий момент ведомство не может предоставить какой-либо информации, касающейся введения ответных мер.

Как рассказал «Гудку» заместитель генерального директора – директор по логистике СУЭК Денис Илатовский, компания осуществляет перевозки угля из Казахстана на Рефтинскую ГРЭС (тепловая электростанция в России, работающая на твёрдом топливе) собственным парком инновационных вагонов. «Это высокотехнологичная перевозка кольцевыми маршрутами. Мы планируем согласовать курсирование кольцевых маршрутов инновационных вагонов», – заявил он.

«Сейчас нами рассылается дополнительная телеграмма, в которой говорится, что полувагоны, курсирующие по кольцевым маршрутам, например перевозящие уголь в Россию, продолжают ездить беспрепятственно», – заключил Канат Альмагамбетов.

Как ранее сообщали «Гудку» в Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД», уведомлять администрации об ограничениях надо за четверо суток. Телеграмма от КТЖ была разослана 11 июня – как раз за четыре дня до ввода ограничений.

<https://gudok.ru/content/freighttrans/1507527/>

КОММЕРСАНТЬ; 2020.16.06; КОНТЕЙНЕР ВСТАЕТ РЕБРОМ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА ОБ ИДЕЕ ВОЗИТЬ ИХ В ПОЛУВАГОНАХ

Глава ОАО РЖД Олег Белозеров неожиданно «на 99%» поддержал высказанную владельцем Первой грузовой компании (ПГК) Владимиром Лисиным идею разрешить возить контейнеры в полувагонах. «Это действительно интересное предложение, хорошая антикризисная мера», – сказал топ-менеджер.

Сейчас контейнеры возятся на фитинговых платформах, но теоретически и по международным правилам их можно перевозить и в полувагонах: 40-футовые – поштучно горизонтально, 20-футовые – по два, а порожние 20-футовые – даже по три, поставленные на попа. До 2015 года ОАО РЖД разрешало такую практику, но потом технические условия, допускающие ее, были отменены. По соображениям безопасности и, рассказывают собеседники “Ъ”, ради повышения контейнеризации грузов и развития «Трансконтейнера», который в то время принадлежал ОАО РЖД.

Когда в прошлом году вопрос о возврате перевозки контейнеров в полувагонах начали осторожно обсуждать, я наводила справки и получила почти единодушные отзывы вовлеченных персон о том, что этот «каменный век» никогда не вернется.

Но теперь ситуация на железных дорогах изменилась: профицит парка и вялая конъюнктура рынков привели к тому, что сотня тысяч полувагонов простаивает. Также, что

немаловажно, ОАО РЖД в конце 2019 года рассталось с «Трансконтейнером», приобретенным за беспрецедентные 60,3 млрд руб. группой «Дело» Сергея Шишкарева. Собеседники «Ъ» отмечают, что, с одной стороны, обратная загрузка полувагонов – полезная для экономики вещь. Полувагоны, идущие на Дальний Восток, возвращаются порожними в центр страны, а контейнеропоток идет во встречном направлении, и, казалось бы, сам бог велел одно с другим соединить. С другой стороны, это вредит экономике железнодорожных контейнерных операторов: у них отлажены транспортные цепочки, не рассчитанные на конкуренцию со стороны относительно дешевых и вездесущих полувагонов. Также контейнерные операторы опасаются, что придирчивый зарубежный клиент, увидев, как его контейнер с ценным грузом закидывают в полувагон, охладает не только к этому способу перевозки, но и ко всему российскому сервису и предпочтет море. У этой истории есть еще одна достойная упоминания грань. С продажи «Трансконтейнера» прошло лишь полгода, но, видимо, мотивация ОАО РЖД к поддержанию благоприятных коммерческих условий для него несколько ослабла. Один из собеседников «Ъ» припоминает в этой связи продажу ОАО РЖД «Рефсервиса» в конце 2018 года: стоило только найти покупателя на актив, и вот уже монополия ровно с тем же полугодовым интервалом досрочно смягчает правила перевозки скоропортящихся грузов, что позволяет во многих случаях отказаться от дорогих рефрижераторных вагонов и возить, например, в крытых.

<https://www.kommersant.ru/doc/4379131>

РБК; 2020.15.06; ВЛАДЕЛЕЦ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА» ОЦЕНИЛ ИДЕЮ ЛИСИНА ПО ПЕРЕВОЗКЕ КОНТЕЙНЕРОВ

Перевозка контейнеров в полувагонах противоречит отраслевым нормам безопасности, сообщил РБК представитель группы компаний «Дело». Так в компании отреагировали на предложение основного владельца Первой грузовой компании (ПГК) Владимира Лисина перевозить контейнеры в полувагонах, а не только на фитинговых платформах (платформа, предназначенная для перевозки крупнотоннажных контейнеров и оборудованная специализированными узлами для их крепления – фитинговыми упорами, которые входят в замок контейнера).

Представитель группы компаний «Дело» уточнил, использование полувагонов не дает возможности обеспечить надежное крепление контейнеров, из-за чего может деформироваться как груз, так и сами полувагоны.

Кроме того, перевозка контейнеров в полувагонах повышает стоимость транспортировки, указали в компании. Их обработка на портовых контейнерных терминалах менее технологичная и требует больше времени, чем обработка фитинговых платформ. «Для выгрузки или погрузки контейнера в порту на полувагон требуется минимум в 2-3 раза больше времени, чем при работе с фитинговыми платформами, поскольку контейнер в вагоне необходимо закрепить, установив между ним и стенками вагона брусья», – пояснили в компании. Там отметили, что такой процесс погрузки также означает дополнительные расходы на персонал.

Лисин объяснил свое предложение использовать полувагоны для перевозки контейнеров тем, что это решит проблему порожних вагонов, а также повысит погрузку на сети РЖД. Он отметил, что сейчас в России есть профицит полувагонов, который достигает 100 тыс. из более 500 тыс. (около 20%). «Есть предложение вовлечь сейчас полувагоны [для перевозки контейнеров]», – указал он.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ee7ceaa9a794734707c570f>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.15.06; ЛИСИН ПРЕДЛОЖИЛ РЖД ВЕРНУТЬ СТАРЫЙ СПОСОБ ПЕРЕВОЗИТЬ КОНТЕЙНЕРЫ

Владелец ПГК Владимир Лисин предложил увеличить погрузку на сети **РЖД** за счет перевозки контейнеров в полувагонах, а не только на фитинговых платформах. Эту идею поддержал глава госмонополии Олег Белозеров

Основной владелец Первой грузовой компании (ПГК) Владимир Лисин предложил перевозить контейнеры в полувагонах, а не только на фитинговых платформах, чтобы решить проблему порожних вагонов и повысить погрузку на сети **РЖД**. Об этом он заявил на совещании у первого вице-преьера Андрея **Белоусова** с членами бюро правления Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), посвященном национальному плану восстановления экономики. Совещание состоялось в онлайн-режиме в четверг, 11 июня.

По словам Лисина, сейчас профицит полувагонов в России достигает 100 тыс. из более 500 тыс. (около 20%). «То есть создали профицит, сильный причем. <...> Мы посмотрели внимательно и подумали, где еще можно использовать [эти простаивающие вагоны]. Оказывается, у нас еще до сих пор старая норма существует, придуманная, наверное, когда-то в чьих-то интересах, о том, что контейнеры можно возить только на фитинговых платформах. Есть предложение вовлечь сейчас полувагоны [для перевозки контейнеров]», – сказал он.

РЖД в декабре 2014 года запретили перевозки контейнеров в полувагонах, сославшись на то, что способы размещения и крепления груза не обеспечивают сохранность вагонов и контейнеров. С тех пор контейнеры можно перевозить только на фитинговых платформах (от англ. fitting и fit – прилаживать, монтировать, собирать; специализированная платформа, предназначенная для перевозки крупнотоннажных контейнеров и оборудованная специализированными узлами для их крепления – фитинговыми упорами, которые входят в замок контейнера).

Какие аргументы приводили операторы

Железнодорожные операторы были против ограничений, отмечая значительно более низкие ставки на аренду полувагонов по сравнению с фитинговыми платформами. Первый заместитель гендиректора Новой перевозочной компании Вячеслав Станиславский в ноябре 2019 года говорил газете «Гудок», что при организации контейнерных перевозок в полувагонах улучшится логистика на напряженных направлениях, в том числе на Восточном полигоне (БАМ и Транссиб), где не хватает пропускных мощностей для вывоза угля в порты Дальнего Востока. В этом случае снизится потребность в порожних платформах для перевозки крупнотоннажных контейнеров, а за счет этого высвободится дефицитный подвижной состав на других направлениях, указывал он. Но ограничение на перевозки контейнеров в полувагонах до сих пор сохраняется.

На заседании у **Белоусова** гендиректор **РЖД** Олег Белозеров поддержал идею Лисина. «Это действительно интересное предложение, антикризисная мера хорошая», – сказал он. Прогноз **РЖД** на 2020 год, подготовленный в конце апреля, предполагает, что погрузка компании из-за коронавируса снизится на 4,8%, хотя изначально закладывался рост 2,9%.

После выступления Белозерова **Белоусов**, возглавляющий совет директоров **РЖД**, обещал поручить **Минтрансу** рассмотреть просьбы владельца ПГК и проработать этот вопрос.

Среди крупнейших владельцев фитинговых платформ – «Трансконтейнер», контроль над которым **РЖД** продали группе «Дело» Сергея Шишкарева в конце 2019 года, и группа FESCO Зиявудина Магомедова и партнеров. РБК направил запросы представителям «Трансконтейнера» и FESCO.

Основные владельцы полувагонов в России, помимо ПГК, – Федеральная грузовая компания («дочка» **РЖД**), Globaltrans (крупнейшие акционеры – Андрей Филатов, Никита Мишин и Константин Николаев), «Нефтетранссервис» Вячеслава и Вадима Аминовых и Алексея Лихтенфельда, а также «Модум-Транс» Дмитрия Артякова и Андрея Бокарева.

<https://www.rbc.ru/business/15/06/2020/5ee2939f9a79477d6fd5b1d0>

ГАЗЕТА.РУ; РУСТЕМ ФАЛЯХОВ; 2020.16.06; РОССИЯ В «ЛИДЕРАХ»: КАК ЛЕДОКОЛЫ БОРОЗДЯТ БЮДЖЕТ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЕРЕЗАПУСКАЕТ ПРОЕКТЫ В АРКТИКЕ

Правительство перезапускает арктические проекты и продолжит строительство, как минимум, пяти ледоколов, чтобы развивать Северный морской путь. Об этом заявил премьер **Михаил Мишустин**. Эксперты поддерживают необходимость инвестирования в Арктику, но отмечают крайнюю затратность северных проектов и сомневаются в экономической целесообразности.

Россия продолжит наращивать свое присутствие в Арктике. Об этом заявил на совещании с вице-премьерами в понедельник 15 июня премьер **Михаил Мишустин**. «Необходимо продолжить развитие парка мощных современных ледоколов. Это важная и необходимая для страны работа», – сказал премьер.

Строительство ледоколов позволит раскрыть транспортный потенциал Северного морского пути (СМП) и усилить интерес международного бизнеса к новому транзитному коридору между Европой и Азией. «И, конечно, обеспечить первенство России в Арктике, стратегически важном для нас регионе», – добавил **Мишустин**.

Глава правительства напомнил о ведущемся сейчас строительстве серии из пяти атомных ледоколов, предназначенных для работы на СМП. В конце мая состоялась закладка очередного, уже четвертого атомного ледокола – «Якутия».

«Все они по-настоящему уникальны, отличаются мощными двигателями и универсальностью, их можно использовать во льдах и в воде на глубоководных и мелководных трассах. Подобных нет ни у одной страны мира», – отметил премьер.

Правительство включило развитие ледокольного флота, строительство и модернизацию морских портов, промпредприятий в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на всей протяженности Севморпути. Грузопоток по СМП планируется увеличить, заключил премьер, не назвав, впрочем, конкретных параметров обновленного плана.

В 2019 году, по данным Министерства природных ресурсов и экологии, объем провоза грузов по СМП составил 17 млн тонн. К 2024 году рост грузопотока прогнозируется до 57 млн тонн, а в 2028-м – 118 млн.

На одной палубе с Китаем

На территории российской Арктики добывается 83% газа и 17% нефти. Но очевидно, что нефтегазовые проекты – не единственная сфера освоения этой территории. Севморпуть, по замыслу правительства может стать частью глобального китайского проекта – Нового шелкового пути.

В навигацию 2019 года по Ледовому шелковому пути из Китая в Европу уже прошли более 20 китайских судов с крупногабаритными грузами.

Эксперты, опрошенные «Газетой.Ру» отмечают безусловную перспективность арктических проектов. «Потенциал Арктики действительно не раскрыт. Проекты, которые здесь уже реализуются, полезны для поддержки судостроительной отрасли, развития импортозамещения и что не менее важно – для развития экономики удаленных регионов, для создания рабочих мест. За годы СССР население Мурманска и Воркуты уменьшилось вдвое», – говорит ведущий эксперт Фонда национальной энергетической безопасности и Финансового университета при правительстве РФ Станислав Митрахович.

«России, конечно же, необходимо развивать Северный морской путь, а ледоколы могут заходить в реки и обеспечивать завоз необходимых грузов в отдаленные районы, где нет круглогодичной транспортной доступности», – говорит профессор кафедры труда и социальной политики Института государственной службы и управления РАНХиГС, доктор экономических наук Вера Сморгочкова.

Не стоит забывать, что США собираются создать в арктическом регионе несколько баз и увеличить к 2029 году количество военных ледоколов, добавляет доцент Института финансов и устойчивого развития РАНХиГС Олег Филиппов. «Это обстоятельство, естественно, заставляет РФ симметрично реагировать. Россия сейчас обладает самым большим ледокольным флотом, но он устаревает, поэтому необходимо строить новые и гражданские и военные суда», – говорит Филиппов.

Окупится в следующих поколениях

При этом эксперты признают крайнюю затратность арктических проектов. Основной донор Арктики – госбюджет, доходная часть которого уменьшилась на фоне обвала нефтяных цен и распространения пандемии коронавируса.

«Единственным серьезным источником инвестиций для Арктики на данный момент является федеральный бюджет. Однако в дальнейшем, по мере развития арктических проектов, частный бизнес наверняка подключится к нему», – прогнозирует Филиппов.

При этом даже крупный бизнес может отказаться от наращивания инвестиционных портфелей в Арктике, если правительство не узаконит для них налоговые преференции, отмечает Митрахович.

«Для Арктики не надо жалеть денег, она принесет в бюджет гораздо больше, чем затраты на неё», – уверена Сморчкова. Но пока что затраты правительства на развитие СМП очень значительные. На те же ледоколы, которые являются всего лишь частью расходов на Арктику.

Еще правительство Дмитрия Медведева в январе этого года утвердило смету строительства атомного ледокола нового поколения «Лидер» в размере 127,5 млрд рублей. Его планируется спустить на воду в 2027 году. Атомоход сможет ломать льды толщиной до 4,3 метра, прокладывая коридор до 50 метров шириной, и круглогодично проводить караваны на скорости 10 – 12 узлов.

Всего до 2033 года планируется ввести в эксплуатацию три ледокола типа «Лидер».

А к 2035 году президент **Владимир Путин** поставил задачу нарастить арктический флот не менее чем 13 тяжелыми ледоколами, 9 из которых будут атомными.

Во сколько это обойдется бюджету сейчас не скажет никто. Но даже стартовые расходы впечатляют и ставят под сомнение их экономическую целесообразность. «Вопросы о затратности и рентабельности на данный момент не совсем корректны, сложно оценить прибыльность программы в краткосрочный промежуток времени, однако в перспективе вложенные государственные инвестиции могут дать колоссальный эффект», – считает эксперт РАНХиГС Олег Филиппов.

Не исключено, что правительство оптимизирует часть проектов в Арктике. Возможно, не все они и нужны, считают эксперты. «Но начинать все равно придется. Любой путь начинается с первого шага», – заключает Митрахович.

<https://www.gazeta.ru/business/2020/06/15/13118977.shtml>

КОРАБЕЛ.РУ; РЕНАРТ ФАСХУТДИНОВ; 2020.15.06; «ПРИ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ СТОИМОСТИ НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ ФЛОТ НЕДОСТУПЕН ДЛЯ БИЗНЕСА»; ИНТЕРВЬЮ «БЕЗ ГАЛСТУКОВ» С ГЛАВОЙ АССОЦИАЦИИ МОСКОВСКОГО ПАССАЖИРСКОГО СУДОХОДСТВА

Когда мы пишем о судоходстве, у нас автоматически перед глазами встают реки, каналы и озера Северо-Запада, Волжский бассейн, великие реки Сибири. А вот о ситуации на московских акваториях мы знаем намного меньше – так уж исторически и географически сложилось распределение сил в нашей отрасли.

Однако в Москве или рядом с ней живет каждый десятый россиянин, не говоря уже о мощном туристическом потоке, который ежегодно проходит через столицу. Так что разобраться, что именно нам происходит с пассажирским судоходством, в любом случае

было очень интересно и полезно. А тем более, узнать, как живет эта отрасль в столице в нынешних условиях кризиса и пандемии.

Мы продолжаем наш цикл интервью в формате «без галстуков» и беседуем сегодня с Кириллом Евдокимовым – президентом Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота, а также генеральным директором «Московского банкетного флота».

– Давайте сразу перейдем к животрепещущему вопросу. Время сейчас далеко не праздничное, введена масса ограничений. Как компания «Московский банкетный флот» переживает этот период? Какие прогнозы?

– Прогнозы – дело неблагодарное, поскольку мы не являемся специалистами по эпидемиологии. Можем только делать очень осторожные предположения. Я в начале апреля был оптимистичен, поскольку считал, что будет отложенный спрос, но потом поизучал статистику подобного рода кризисов. При падении на 90% или, как в нашем случае, на 100%, кривая отложенного спроса потом поднимается на 5-10%, не больше. И я думаю, что так и будет.

Мы, безусловно, будем летом проводить какие-то пиар-акции, убеждая людей в том, что флот безопасен. Коронавирус ведь не передается воздушным путем. Им можно заразиться только прикосновением к поверхности, на которой есть живые вирусы, или когда на вас чихнул или кашлянул заболевший. Простое нахождение в одном помещении с заболевшим, тем более на открытой верхней палубе, угрозы не несет, достаточно сохранять дистанцию в полтора метра. Надо только проводить санобработку – не как в этих нашумевших роликах, в которых обрабатывают подъезды, а честно.

Так что флот к выходу на рейсы мы все-таки готовим. Нам пришло письмо из Министерства транспорта о том, что Российский Речной Регистр является предприятием непрерывного цикла и продолжает работу. Единственное, они требуют, чтобы были приняты меры по защите сотрудников – костюмы, маски, очки, одноразовые перчатки. И это правильно, потому что потом руководителю организации придется объяснять, почему он не обеспечил безопасность.

– А что с заказами, которые бронировались заранее?

– Все заказы, которые были на апрель и май, аннулированы. Деньги, если они были внесены, вернули клиентам. Кстати, у нас были заказы, даже когда уже ввели карантин. Люди говорили: вот, мы восьмого марта не смогли девушек поздравить, хотим их в конце апреля покатать. Я предлагал им забронировать абсолютно любое судно на выбор, но денег за это мы уже не брали, соответственно, отмена таких заказов прошла безболезненно для всех.

– Есть ли у вашей компании возможность найти какие-то дополнительные виды деятельности? Так сказать, провести диверсификацию?

– У судоходной компании, которая занимается пассажирскими перевозками, какие могут быть еще виды деятельности? Теплоходы у нас как полноценные рестораны не работают, поэтому делать доставку заказов на вынос, как это сейчас можно, мы не можем, это было бы не рентабельно. Как впрочем, и большинству ресторанов. Поэтому нам проще заморозиться, чем искать какие-то еще варианты.

Есть у нас, конечно, буксир-толкач, но чтобы его задействовать, нужно попасть на какой-нибудь контракт. А контракты разыгрываются заранее. К тому же, сейчас перестал функционировать канал имени Москвы, между 7-м и 8-м шлюзом. Поэтому любые попытки пройти на Волгу, например, или подняться вверх по каналу – заблокированы.

– Насколько сильный удар нанесла и еще нанесет вся эта ситуация пассажирскому судоходству в Москве? Все ли компании сумеют выжить?

– В соответствии с указом мэра Москвы вся деятельность компаний, которые осуществляют пассажирские перевозки приостановлена. И это, в принципе, безграмотно, потому что одно дело это поставить на паузу именно перевозки, а другое дело – остановить деятельность самих компаний. Вы прекрасно знаете, что деятельность судоходной компании

приостанавливать нельзя, потому что на теплоходы уже выставлены экипажи. Налицо, к сожалению, полное непонимание со стороны городской администрации.

В итоге компании простаивают, несут расходы на экипажи, на стоянку, на аренды офисов, ведь никто нам эти затраты не отменял. Слава богу, хотя бы «Гормост» не взимает плату за причаливание, пока мы простаиваем.

Все ли выживут? Я думаю, что все, кто захочет продолжать свою деятельность.

– А если брать рынок отдельно круизных перевозок, там какая обстановка и перспективы?

– На самом деле очень многое будет зависеть от того, когда нам разрешат вести нашу деятельность, и насколько сильны будут при этом ограничения. Потому что есть риск, что нам разрешат работать, но будут наложены настолько жесткие требования, что совладельцы опять-таки потратят деньги на вхождение в сезон, а пассажиров мы не сможем возить в таком количестве, чтобы как-то окупить деятельность. Мы потратим на топливо, потратим на причаливание, на экипажи, а доходов не будет. Соответственно, возникнут дополнительные финансовые риски.

То есть опасность в том, как бы не ошибиться, выведя флот в условиях, когда его надо похорошему просто оставлять до следующего года.

И потом, нужно понимать, что, например, если нас выведут в июне, то останется только два-три месяца для того, чтобы нормально поработать. Потому что в Москве после Дня города уже все практически замирает, деятельность по перевозке пассажиров уменьшается в разы. Другие компании, не имеющие столь выраженного сезонного колебания бизнеса, смогут продолжить работу, например, осенью-зимой-весной, если вторая волна не накатит. А судоходным компаниям придется ждать начала операционной деятельности и каких-то финансовых поступлений до следующего мая.

При этом у круизников глубина продаж намного больше чем у тех, кто осуществляет экскурсионно-прогулочные перевозки. Так что им придется еще хуже. У нас пассажир пришел на причал, купил билеты и поплыл, а там существует лаг по глубине продаж. Потребуется месяц на продажу билетов, на подготовку судов.

– Чтобы отвлечься от грустных мыслей, побеседуем немного на более личные темы. Расскажите, как вы изначально пришли в эту отрасль. Связывало ли вас с флотом что-нибудь в детстве?

– Сознательное детство я провел у восьмого шлюза на улице Авиационной города Москвы. Плавал рядом с ним, ловил там рыбу, чуть не утонул пару раз. Это единственное, что меня тогда связывало с рекой.

Образование обычное – я учился в МИРЭА, потом окончил Академию предпринимательства международную, ее окончил. Работать начал, еще будучи студентом первого курса, в НИИ «Электропривод». Это был 1990 год, я устроился по приглашению приятеля электриком по подготовке шкафов бесперебойного питания для телевидения. Дальше, в 1993-м году начался уже полноценный бизнес...

– Как произошел переход от электрика к бизнесмену?

– Тогда было море возможностей, все было непаханно. Я учился в институте, и, естественно, хотелось чего-то большего. Это было самое начало девяностых годов, которые так сейчас принято «хаять», абсолютно незаслуженно, это были годы прекрасных возможностей. Мы с приятелями смотрели по сторонам. Мы видели, что все начинает двигаться, и тоже организовали фирму, которая занималась разными видами деятельности. Первая компания, в которой я был соучредителем и руководителем, зарегистрирована как юридическое лицо в конце 1993 года. И с тех пор, за исключением небольшого промежутка, когда я уходил в Академию водного транспорта на три года, я занимался бизнесом на руководящих должностях.

– С судоходством этот первый бизнес не был связан?

– На том этапе не был. Мы много чем занимались, и в какой-то момент так получилось, что запустили издательство, которое стало специализироваться на книгах по водному

транспорту. Работали с Академией водного транспорта, издавали учебную литературу. А потом случайно увидели, что есть флот, который можно арендовать и использовать. Так и поступили. Ну а первый теплоход в собственность приобрели уже в 2001 году.

– И так появилась ваша нынешняя компания?

– Да.

– Что она из себя представляет на сегодняшний день?

– У нас пять судов, большая часть пассажирские. Одно судно представляет собой буксир – оно необходимо для того, чтобы толкать несамоходное пассажирское судно, которое тоже есть у нас во флоте. Вообще, судов было больше, но за последние годы я продал два теплохода.

– Почему?

– Мне было экономически выгодно продать эти теплоходы для того, чтобы у компании и у меня, как предпринимателя, появились свободные деньги на развитие. Я их инвестировал в бизнес, связанный с продажей билетов на те же теплоходы, а также в совместные с городским департаментом транспорта проекты по продаже.

Важно понимать, что бизнес должен развиваться на кредитных деньгах, на инвестициях. Так как флот у нас старый, то банки крайне неохотно берут его в качестве залога. Особенно трудно с этим стало именно в последние годы, так что мне оказалось проще продать эти суда.

Есть и еще одна причина. Сейчас очень тяжело заниматься пассажирскими перевозками, рентабельность крайне низкая. Нас очень сильно зажали все контролирующие и надзирающие органы. С точки зрения финансовой нагрузки, новый флот строить затратно и экономически невыгодно, а работать на старом мне самому уже становится некомфортно. Поэтому я и принял решение, часть флота продать. Глядя сейчас, в 2020-м, на год и на два назад, вижу, что поступил правильно.

– Откуда взялось название вашей компании?

– Когда мы арендовали первое судно в 1999 году, то официально зарегистрировали компанию под названием «Речные круизы». Тогда планы были более широкими, мы собирались заниматься и круизными перевозками, и банкетными. Но рынок все расставил по своим местам, сориентировав нас именно на мероприятия – корпоративные, частные. Поэтому в 2003-м мы решили сменить название, сделав его более понятным, больше отражающим наш вид деятельности. У нас было еще два пищевых производства, которые занимались кейтерингом, подготовкой банкетов. То есть в целом получился как раз полноценный банкетный флот.

– Какого года у вас суда и где вы их ремонтируете?

– Суда разного возраста, начиная с 1959-го. У нас есть «Москвич» 544-го проекта, есть «Мошка» 839-го проекта – все это по определению очень далеко от молодого состояния. Ремонтируем по большей части на ремонтных базах – тех, что доступны и приемлемы по удаленности от Москвы. На юг – это порт Коломна, где мы ремонтировали почти весь свой флот. Потом есть база в Тураево у «Хозстройсервиса». И на севере – это раньше был «Подводречстрой» в Белом городке. Сейчас больше ремонтируем в Тураево, так ближе и выгоднее по цене.

Кстати, у нас есть очень интересный, удачный кейс. На территории Москвы был пассажирский порт, где можно было ремонтировать суда, но пару лет назад там закрылся слип. Так вот, мы – последние, кто успел отремонтироваться на этом слипе. Как раз поднимали свою несамоходную грузопассажирскую баржу «Мегаполис».

– Перед всей нынешней ситуации, какие у вас были планы по развитию вашей компании, и поменялись ли они сейчас?

– Они поменялись. Например, у меня был годовой контракт по аренде судна с одной крупной компанией. И на днях этот контракт решили расторгнуть, потому что у них это

было завязано на массовые мероприятия, а в Москве сейчас будут запрещены все массовые мероприятия на лето.

Планов по развитию именно судоходного бизнеса, как такового, у меня не было. В нашей стране, к сожалению, не созданы условия по строительству флота нового для небольших компаний. Да и для больших – они весьма спорные.

– К вопросу о строительстве судов мы еще вернемся. А пока расскажите про свой пост президента Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота. Как это случилось?

– История создания ассоциации достаточно интересна. Наши причалы в Москве принадлежат ФГУ «Гормост». До 2009 года там были юридически неотработанная схема. А в 2009-м «Гормост» решил исправить ситуацию – получил в оперативное пользование причалы, начал делать правильные договоры и стал нас, судовладельцев, собирать. А мы с коллегами тогда, хоть и были по большей части знакомы, но все-таки не имели единых позиций. И вот на очередном собрании с «Гормостом» один человек, он тогда был чиновником, говорит: ну что вы, ребята, пора вам собраться и организовать ассоциацию.

И после этого появилось две силы, два центра, вокруг которых начали собираться судовладельцы. Результатом стало появление сразу двух ассоциаций, вступивших в конкурентную борьбу друг с другом.

Принципиальным различием стала, скажем так, их нацеленность на конструктив или деструктив. Наши оппоненты имели негативное направление деятельности, они создавали свою ассоциацию для того, чтобы судиться, бороться, писать заявления. А мы, напротив, ставили себе целью защиту прав судовладельцев, обеспечение равноправия на реке. В результате та ассоциация не очень развилась, хотя как формальное юридическое лицо существует. Наша же, благодаря конструктиву, благодаря тому, что мы стараемся не ссориться, а выстраивать партнерские отношения с органами власти, продержалась уже десять лет.

– Кто входит в вашу ассоциацию? И какие задачи вы решаете?

– Мы в названии отразили нашу узкую специфику – это именно московские судовладельцы и это именно пассажирский флот. У нас сейчас около 15 участников, входят все крупнейшие судоходные компании Москвы.

Система работы ассоциации очень упрощенная. Мы входим в различные рабочие группы столичных департаментов и ведомств, например, в дирекцию транспортного узла, в общественные советы – при полиции, прокуратуре, Роспотребнадзоре. В свое время, когда был общественный совет канала имени Москвы, входили туда. Основное, что занимает время, это подготовка разных писем.

– Какие личные качества оказываются наиболее актуальными для должности президента ассоциации?

– Опыт показывает, что человек, занимающий эту должность, в первую очередь должен быть независимым, не являться судовладельцем в настоящий момент. Я, как президент, столкнулся с ситуацией, когда мы написали определенное письмо с предложениями в отношении реформирования, и это письмо было воспринято ведомством как личная обида. В итоге я, как судовладелец, до сих пор достаточно серьезно страдаю от пристального внимания со стороны этого ведомства. У президента, не являющегося судовладельцем, будет возможность полноценно отстаивать интересы, потому что я, например, часто вынужден идти на какие-то компромиссы, в чем-то себя ограничивать.

– А что за прошедшие годы, на ваш взгляд, самое важное из того, что вы добились, благодаря вашей ассоциации?

– У нас так много побед, что мы просто перестали их считать. Из последнего – сейчас мы боремся, чтобы нас, ОКВЭД 5030 «Пассажирские перевозки», включили в перечень

наиболее пострадавших областей. Если получится, мы сможем, совместно с нашими коллегами, записать это в плюс.

Или вот – когда у нас был чемпионат мира по футболу, вышло постановление президента, согласно которому установили границы для движения флота за пределами МКАДа. Мы тогда написали письмо в **Минтранс** с просьбой пересмотреть это дикое решение. И они пересмотрели. Я считаю, что это наша победа. Фактически мы этот вопрос разрешили своим письмом.

– Кстати, как вам вообще сезон с чемпионатом? Насколько он повлиял негативно или позитивно на пассажирское судоходство в столице? И в целом, радуетесь ли вы крупным мировым спортивным или культурным мероприятиям, которые проводятся в Москве, именно как судовладелец?

– К сожалению, я не согласен с мерами, которые принимает государство в отношении безопасности. Я активный сторонник термина «театр безопасности» и считаю, что те меры, которые предписаны, в нашем случае чрезмерны, их нужно уменьшать. Не убирать полностью, но оставлять те, которые реально могут укрепить безопасность. К сожалению, когда был Чемпионат мира, эти меры зашкаливали.

Поэтому в 2018 году мы потеряли много внутренних туристов. Что касается тех болельщиков, которые прибыли в Москву, они составляли мизерную часть от общего количества перевозок, и никак не повлияли на ситуацию. Для нас хорошая погода выгоднее в плане количества пассажиров, чем Чемпионат мира. Какой-то приток почувствовали бары внутри Бульварного кольца, а мы – нет. Может быть, причина в том, что у нас в Москве нет глобальной вовлеченности наших причалов в основные туристические потоки.

А если говорить о массовых мероприятиях в целом, то когда они проходят в городе или на берегу Москва-реки и нам удается в них поучаствовать как судовладельцам, то, конечно, это дает большой плюс. Мы вообще за развитие фестивалей, за развитие событийного туризма.

– Давайте немного посравниваем. Мы территориально находимся в Петербурге и более-менее представляем себе нашу ситуацию с причалами, теплоходами, пассажиропотоком и т.д. Чем в этом плане отличается Москва и есть ли что-то, что москвичи хотят и готовы брать на вооружение?

– Хороший вопрос. У нас основной артерией является Москва-река, в центральном бьефе которой происходит большая часть пассажирских перевозок. У нас есть канал имени Москвы, это северная часть. В связи с тем, что Северный речной вокзал закрыли, сейчас там сильное падение пассажирских перевозок. И есть небольшой водоотводной канал, по которому мы боремся, чтобы нам там открыли движение и причал – пока, к сожалению, безуспешно. У вас же намного больше каналов и рек, в первую очередь в центральной части города – к вашей большой Ниве прибавляется еще Фонтанка, канал Грибоедова.

Если брать объем перевозок – экскурсионно-прогулочных, то у нас порядка 1,2 млн. В Питере, насколько я понимаю, больше. По количеству судов – их около сотни на наших линиях и около 150, считать с «банкетходами». У вас за счет маломерного флота в разы больше. Причалов у нас в центре, условно говоря, 15-20. В Петербурге все более разнообразно, но у вас и турпоток больше.

Мне кажется, что Питер идет впереди Москвы в плане перевозок. С другой стороны, тяжело ваши особенности перенести на Москву, все-таки слишком разными путями мы идем. Можно сказать, что столица очень сильно ориентирована на застройку берегов, а не на развитие инфраструктуры для судоходства.

– В прошлом году широко обсуждалась идея московского правительства о постройке автобусов-амфибий. Расскажите подробнее об этом проекте и о том, куда он продвинулся за год.

– Я на самом деле с 2008 года бегаю с этой идеей, периодически заносил ее в разные кабинеты. В итоге каким-то образом она попала на глаза либо нашему мэру Сергею

Собянину, либо руководителю департамента транспорта и развития дорожно-хозяйственной инфраструктуры Максиму Ликсутову. И они решили, что этим надо заняться.

Что вообще такое автобусы-амфибии? Это транспортные средства двойного назначения. Они могут ездить как полноценные туристические пассажирские автобусы с сидячими местами, а могут спускаться в воду и двигаться при помощи движителей – либо водометов, либо винтов.

– Какие-то приспособления в виде понтонов им нужны?

– Нет, делается обычный бетонный съезд под определенным углом. Они же очень во многих городах и странах существуют без проблем.

В России, по моей информации, в гражданском варианте их не строит никто, хотя в военном исполнении такие вещи есть. Мы смотрели опыт в первую очередь Голландии и Мальты, ездили с департаментом транспорта в Венгрию, где делают такие амфибии для себя и для немцев. Причем серийно их никто не производит, это всегда штучный экземпляр. Сейчас в Москве их строительство именно серийно хотят реализовать на базе какого-нибудь российского предприятия, но пока не нашли, кто бы взялся за это.

Мэрия готова поддержать, а это принципиально важно, потому что если этот проект не будет городским, то он здесь не будет реализован. Ведь самое главное – построить не судно, не транспортное средство, а инфраструктуру. А строительство инфраструктуры в центральной части города, там, где основные туристические потоки, требует не только огромных финансовых затрат, но и административных согласований.

Но может быть, еще важнее – убедить достаточно консервативное контрольно-надзорно-инженерное сообщество, что этот проект возможен, что он реализуем. И это основная проблема.

– А в чем они высказывают сомнения? Почему такой скепсис?

– Мне кажется, наш водный транспорт вообще по своей сути достаточно традиционен и не так склонен к быстрым изменениям, как некоторые другие виды предпринимательской деятельности. И отношение к амфибиям в этом плане показательно. Потому что в мире они существуют, есть в морском исполнении, есть в речном. Сотни тысяч людей ежегодно на них перемещаются. Просто для нас это относительно новый вид транспорта, и, как все новое, он часто вызывает опасение. Но тут надо понимать, что люди занимают должности в контрольно-надзорных органах и, если в сфере их ответственности что-то случится, им отвечать перед прокуратурой и большим начальством. Поэтому они исходят из привычной логики в стиле «как бы чего не вышло». И я их тоже в этом плане понимаю.

Вообще, в Москве эта идея муссировалась с 2004 года, но тогда я был ярким противником. Объясню, почему. Задача создания альтернативного вида общественного транспорта – это снижение потока на остальных видах существующего общественного транспорта – метрополитен и наземка. В час пик на тех маршрутах, которые предлагались, снималось максимально по полтора человека на один вагон. Это абсолютно не решало никаких проблем. Поэтому я был против. Я понимал, что бенефициаром этого проекта может быть не эксплуатант, а только судостроитель.

– Если сейчас проект с амфибиями реализуют, не отразится ли это негативно на существующем пассажирском флоте?

– Да, этот вопрос актуален, потому что в планах у Москвы объявлено создание нескольких десятков судов – 50-60 единиц. Такое количество существенно может повлиять на экскурсионно-прогулочный флот за исключением очень маленького сегмента – плавучих ресторанов на воде, куда люди идут не за экскурсией, а поесть и поплавать.

Сами новые автобусы-амфибии никто еще не видел, но то, что продемонстрировано в качестве вариантов, весьма красиво. У вас они были маленькие, на 10-12 пассажиров, а-ля такси. Здесь же планируется панорамное остекление и современный дизайн. У нас очень высокий уровень общественного транспорта – интернет везде, удобные кресла, тепло. И

если таким же сделают водный транспорт, то он точно не будет уступать даже судам самого высокого уровня. Поэтому это угроза, если их поставят на наши линии. А их по планам поставят именно туда.

– Еще одно важное событие прошлого года на московских водных путях – это запуск «Цветочной флотилии» Radisson. Удалось ли ей занять свою нишу и получить тот эффект, который предполагался?

– На этот вопрос, наверное, лучше, чтобы они сами ответили. Я могу сказать только, что им, с моей точки зрения, пришлось столкнуться с конкуренцией. До этого Radisson работали все-таки от своих причалов, у них была своя ниша по качеству, по уровню услуг, которую они удачно в свое время заняли. Она была необходима в Москве. При запуске же этих трамвайчиков им пришлось в прошлом году тесно столкнуться прямой конкуренцией, потому что они выстроили маршруты по основным причалам, на которых уже находились доходные компании. Владельцы отреагировали соответствующим образом. Не знаю, насколько успешно удалось это преодолеть.

– Вы сами катались на их трамвайчиках? Вам понравилось?

– Я был на их судах, они новые, качественные, красивые и, насколько понимаю, достаточно экономичные. Более того, я даже сам принимал участие в запуске этой «Цветочной флотилии», как они ее называют, я сам принимал участие. У меня есть бизнес, как я уже говорил, по продаже билетов, мы их партнеры. Они основные судовладельцы, которые сейчас готовы использовать, например, транспортную карту «Тройка», активно продвигаемую городом. Это хороший новый продукт, они молодцы, что они инвестируют в этот непростой бизнес.

– Строились их речные трамвайчики, насколько мы помним, в Турции. А почему, как вы думаете, там, а не у нас? И следите ли вы в принципе за развитием пассажирского судостроения в России?

– У нас не созданы в стране условия для массового строительства пассажирских судов – ни по стоимости, ни по условиям, ни по качеству. То есть мы сильно отстаем, в данном случае от Турции. Понятно, что, как любой предприниматель, они исходили в первую очередь из соотношения «цена – сроки – качество». Они умеют деньги считать, я уверен в этом, по их результатам деятельности.

В целом, в отношении отечественного судостроения, повторюсь еще раз, я скептик. При существующей стоимости строительства пассажирского флота у меня большие сомнения в его доступности для бизнеса.

Во-первых, нет массовых проектов. Во-вторых, нет нормальной, доступной для малого бизнеса системы лизинга, которая позволяла бы строить этот флот. А ведь этот бизнес во всем мире малый, абсолютно частный, и другим он не может быть. В городах-миллионниках должно быть по сто компаний, каждая из которых владеет двумя-тремя судами, не больше. Не зря «Столичная судоходная компания» закрылась – налоги и прочие затраты слишком большие, чтобы создавать крупный флот, это мое мнение.

Да, сейчас строятся четыре круизных судна, и я мысленно аплодирую судовладельцам, которые взялись за эти проекты при всех существующих условиях. Но у них крупный бизнес, и, наверное, они смогли себе это позволить, исходя из своих резервов. А постройка небольшого прогулочного флота, не связанного с социальными перевозками и госзаказами, сейчас влечет нецелесообразные инвестиционные затраты. Увы, это при том, что Россия – страна рек!

– Вопрос, который мы задаем в самом конце. Что бы вы сказали при встрече президенту ОСК Алексею Львовичу Рахманову?

– Я считаю, что у нас не совсем правильно поставлен вопрос с развитием судостроения. Если мы принимаем после крушения «Булгарики» решение о том, что старый флот постепенно должен уйти и смениться современным красивым и экономичным флотом, то

одновременно нужно создавать условия для подготовки кадров и естественного развития конкурентной сферы в судостроении.

Ведь сейчас ни для кого не секрет, что если ты хочешь получить полноценную поддержку от государства, ты должен строиться в ОСК. И стоимость строительства будет увеличена, причем не на 10 или 20 процентов, а в два и более раза, по моему опыту. Естественно, это лишает смысла все меры поддержки, которые приняты на сегодняшний день государством. ОСК, к сожалению, больше занята своими крупными проектами. И, наверное, ей нужно свою политику менять, добиваться снижения себестоимости судостроения. Я желаю, чтобы корпорация задумалась о том, что гражданское пассажирское судостроение должно быть удешевлено, например, в три раза за счет объемов. Готова ли она поставить перед собой такую задачу? В течение пяти лет снизить стоимость строительства в три раза? Если да, то что для этого надо сделать?

https://www.korabel.ru/news/comments/pri_suschestvuyushey_stoimosti_novyy_rossiyskiy_flo_t_nedostupen_dlya_biznesa_intervyu_bez_galstukov_s_glavoy_associacii_moskovskogo_passaz_hirskogo_sudohodstva.html

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНДРЕЙ ЧУГУНОВ; 2020.15.06; ВИТАЛИЙ ЕФИМОВ: ИЗМЕНЕНИЯ В ВОДНЫЙ КОДЕКС – В ИНТЕРЕСАХ ЭКОНОМИКИ И ЭКОЛОГИИ

На 23 июня назначено первое заседание рабочей группы для обсуждения законопроекта, который вносит изменения в Водный кодекс РФ, а именно снимает ограничения на строительство складов минеральных удобрений в морских портах России. Об этом сообщил руководитель рабочей группы, заместитель председателя комитета по транспорту и строительству Государственной Думы РФ Виталий Ефимов.

По его словам, задача у рабочей группы, куда вошли лучшие специалисты – экологи, логистики, транспортники, представители заинтересованных министерств и ведомств – непростая. Нужно внимательно проанализировать передовой российский и зарубежный опыт, чтобы соблюдались все современные требования экологической безопасности, но при этом промышленность получала свою выгоду.

- С одной стороны надо стремиться отечественную продукцию продавать за рубеж, с другой – заботиться об экологическом благополучии, – сформулировал цель работы группы экспертов Виталий Ефимов.

Необходимость изменений в Водный кодекс, по мнению экспертов, обусловлена тем, что в настоящее время закон запрещает размещать специализированные хранилища агрохимикатов в водоохранной зоне, которая для моря составляет 500 метров. Это приводит к тому, что значительная часть экспортных товаров грузится на морские суда не в российских портах, а в Прибалтике.

Избавиться от проблемы, по словам Виталия Ефимова, необходимо, но не любой ценой. «Будем совместно искать рациональное решение», – заверил депутат.

О важности данного законопроекта говорит и председатель комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичёв. Он считает абсолютным приоритетом выполнение положений Указа президента о переводе экспорта из Прибалтики в Россию. Это особенно актуально после обрушения моста в Мурманской области, что сделало невозможной доставку грузов в этот областной центр по железной дороге, в связи с чем сразу несколько крупных клиентов Мурманского порта были вынуждены перенаправить свои грузы в порты стран Балтии.

В Российской ассоциации производителей удобрений считают, что «данный законопроект крайне важен для строительства новых и модернизации действующих производств минеральных удобрений, а также реализации приоритетной государственной задачи по увеличению несырьевого неэнергетического экспорта». Нарращивание экспортных поставок невозможно без технологической готовности перевалочных комплексов в морских портах.

За последние семь лет законопроект уже неоднократно обсуждался в профессиональных кругах портовиков, экологов, строителей и производителей минеральных удобрений. Поэтому вполне возможно его принятие до конца весенней сессии во втором и окончательном третьем чтении.

<https://rg.ru/2020/06/15/vitalij-efimov-izmeneniia-v-vodnyj-kodeks-v-interesah-ekonomiki-i-ekologii.html>

ТАСС; 2020.15.06; ПОД МУРМАНСКОМ НАЧАЛСЯ ДЕМОНТАЖ ОБРУШИВШЕГОСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА

Специалисты приступили к демонтажу обрушившегося под Мурманском железнодорожного моста, из-за которого прервано железнодорожное сообщение с Мурманском. Об этом сообщил в понедельник заместитель губернатора Мурманской области Юрий Сердечкин на оперативном совещании в правительстве региона.

«Начался демонтаж элементов моста. Демонтаж центральных пролетов пока запрещен транспортной прокуратурой в связи с тем, что проходят определенные следственные действия», – сказал Сердечкин.

Он добавил, что одновременно продолжается строительство альтернативной железнодорожной ветки в 5,7 км, которая пройдет через центр города Кола. «Что касается объездной ветки строительства нового участка железнодорожного пути, оно ведется круглосуточно, на строящемся участке задействовано 190 единиц техники и порядка 600 человек живой силы. Установленный предельный срок всех работ не сдвигается, это 23 июня, отставания от плана работ у нас нет, по отдельным участкам работы завершим раньше запланированных сроков», – пояснил заместитель губернатора.

По словам Сердечкина, на утро понедельника уже уложено более 80% железнодорожного полотна, осталось уложить всего 1 км, буро-взрывные работы завершатся в понедельник.

В правительстве уточнили, что поезда по временной схеме будут идти через центр города Кола, по этой причине с целью создания более комфортных условий для граждан планируется обеспечить укладку бесстыкового пути, а также установить стеклопакеты в примыкающих к железной дороге домах, что обеспечит существенное снижение шума от движения поездов. Кроме того, в городе установят интеллектуальную систему организации движения и синхронизации работы светофоров, необходимые ограждения и сохранят организованные пешеходные переходы через железнодорожные пути.

<https://tass.ru/obschestvo/8722507>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; В НОРИЛЬСКЕ СОБРАЛИ ОКОЛО ВОСЬМИ ТЫСЯЧ КУБОМЕТРОВ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Спасатели Морспасслужбы РФ с 1 июня собрали порядка 8 тысяч кубометров нефтепродуктов в ходе ликвидации последствий аварии на ТЭЦ-3 под Норильском, сообщается в релизе службы.

«Ежедневно спасатели собирают по 1300-1400 кубометров нефтеводяной смеси. Всего с начала операции спасателями Морспасслужбы собрано порядка 8000 кубометров. По данным штаба руководства операцией, всего в районе операции, к которой наряду с отрядом ФГБУ «Морспасслужба», привлечены спасатели АО «Газпромнефть», ОАО «Транснефть-Сибирь» и МЧС, в районе реки Амбарная собрано более 26 тысяч кубометров нефтеводяной смеси», – говорится в сообщении.

Также служба сообщила о смене руководителя в отряде спасателей. Так, на смену заместителю директора Северного филиала Морспасслужбы по аварийно-спасательным работам и ликвидации разливов нефти Михаилу Саркову прибыл заместитель начальника управления аварийно-спасательных работ и ликвидации разливов нефти Центрального аппарата Морспасслужбы Николай Тарантин.

Всего на месте аварии работают 24 спасателя Морспасслужбы, которые занимаются сбором локализованных и мигрирующих топливных пятен в акватории реки Амбарная, а также в районе протоков и в акватории озера Безымьяное. В отряд сейчас входят специалисты из Северного, Балтийского, Азово-Черноморского и Каспийского филиалов учреждения.

«На месте сбора разлитого топлива по-прежнему, как наиболее эффективные, работают пороговые нефтесборные системы. Сейчас отрядом задействовано пять таких систем общей производительностью 190 кубометров в час... по сравнению с первыми днями производительность сбора нефтепродуктов значительно увеличилась», – отмечается в сообщении. После очистки водной поверхности спасатели Морспасслужбы могут приступить к ликвидации последствий аварии в прибрежной полосе. Как сообщает служба, для этого у спасателей есть береговые нефтесборные системы, а также более 4 тонн специального сорбента.

<https://ria.ru/20200615/1572925536.html>

ВЕСТИ; АРЗЫ ХАСЬЯНОВА; 2020.16.06; ГЛАВНОЕ – КОМФОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ: «АЭРОЭКСПРЕСС» ВОССТАНАВЛИВАЕТ ВСЕ ОТМЕНЕННЫЕ РЕЙСЫ

«Аэроэкспресс» возобновил рейсы, отмененные из-за коронавируса COVID-19. Неделю назад поезда начали ходить в аэропорт Домодедово. А теперь восстановлено движение по направлениям Внуково и Шереметьево. Что осталось по-прежнему? Какие новые правила нужно соблюдать на железной дороге?

После снятия режима самоизоляции в буквальном смысле оживают крупнейшие железнодорожные узлы столицы. На Белорусском вокзале теперь многолюдно. Возрос пассажиропоток, а вместе с ним – и требования к безопасности.

Без пропусков и ограничений теперь можно уехать в любом направлении. Обеспечить комфортную и здоровую поездку пассажирам – по-прежнему главная задача перевозчика. А это значит, обязательное выполнение предписаний Роспотребнадзора. Термометрия на входе, средства индивидуальной защиты у сотрудников вокзала и пассажиров. Правило, которое никто не отменял. Масочно-перчаточный режим в столице продолжает действовать. Социальная дистанция в здании вокзала и в вагонах. Санитайзеры в свободном доступе, визуальное информирование граждан и не только. Проверку на качество выполнения санитарных норм и соблюдение транспортной безопасности на железной дороге сегодня провели инспекторы **Ространснадзора**.

«Рейд у нас совмещенный по транспортной безопасности. Но мы обращаем внимание в связи с поручением президента и на обеспечение наиболее безопасного перехода объектов транспорта в режим нормального функционирования. Мы должны понимать, что пассажир должен доверять транспорту. Мы убедились в том, что вокзал сделал очень многое: есть вся необходимая информация, разметка, санитайзеры и так далее», – отмечает **заместитель руководителя Ространснадзора Андрей Шнырёв**.

Теперь добраться в столичные аэропорты можно быстрее. «Аэроэкспресс» восстанавливает регулярный график движения для поездов на Шереметьевском и Внуковском направлениях. Составы между Белорусским вокзалом и аэропортом Шереметьево вновь будут курсировать каждые полчаса с 5:30 до полуночи. И приятный бонус – с 15 июня компания запустила бесплатный шаттл между терминалом «Аэроэкспресс» и терминалом В Шереметьево. Добраться во Внуково теперь можно тоже по обычному расписанию, отправление осуществляется с интервалом в час. С 8 июня в прежнем ритме трансфер заработал и по Домодедовскому направлению.

«Все поезда, весь передвижной состав трижды в день проходят дезинфекцию с использованием специальных средств. В поездах более старой версии ЭД4М такая обработка проводится с помощью переносных бактерицидных ламп», – рассказывает заместитель генерального директора «Аэроэкспресс» Михаил Ковальский.

С 15 июня «Аэроэкспресс» не только восстанавливает график движения поездов в полном объеме, но и снижает тарифы. Так, стоимость проезда теперь составит 300 рублей вместо привычных 500, а билет в бизнес-класс можно будет приобрести за 800 рублей. И по традиции сотрудники рекомендуют пользоваться бесконтактным способом оплаты. Это сейчас не только удобно, но и в первую очередь безопасно.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3273748>

ТАСС; 2020.15.06; «АЭРОЭКСПРЕСС» ОЖИДАЕТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА ДО КОНЦА 2020 ГОДА

«Аэроэкспресс» ожидает восстановления пассажиропотока до конца 2020 года, сообщил журналистам заместитель генерального директора компании Михаил Ковальский.

«Восстановление [пассажиропотока], безусловно, будет. Страна у нас большая. Мы надеемся, что до конца 2020 года рост пассажиропотока составит вполне себе оптимистические [цифры]», – сказал он.

По словам Ковальского, все зависит от темпов снятия ограничительных мер, от поведения граждан, открытия стран.

«В мае – апреле падение пассажиропотока составило до 97%. Это полностью повторяет судьбу аэропортов. Сейчас около 90%, то есть наметился рост достаточно устойчивый. Я думаю, что с вводом частот в Шереметьево и во Внуково пассажиропоток будет расти хорошими темпами. Эту историю мы видим по аэропорту Домодедово. Мы с 8 июня увеличили там частоты, и там сразу пассажиропоток выроскратно относительно низкой базы», – заключил топ-менеджер.

В поездах «Аэроэкспресс» начал действовать новый единый тариф «Стандарт», стоимость проезда теперь составляет 300 рублей (ранее – 450 и 500 рублей в зависимости от тарифа). Поездка в вагоне бизнес-класса обойдется в 800 рублей.

Ранее «Аэроэкспресс» сообщил о том, что в течение июня восстановит регулярное курсирование поездов. С 8 июня восстановлены ранее отмененные рейсы на Домодедовском направлении. С 15 июня – на Шереметьевском направлении, поезда следуют с 30-минутным интервалом отправления. На Внуковском направлении с 15 июня вернули ранее отмененные рейсы, аэроэкспрессы будут отправляться каждый час.

<https://tass.ru/ekonomika/8724339>

ТАСС; 2020.15.06; ПЕРЕВЫПОЛНЯЮЩИЕ «ДОРОЖНЫЙ» НАЦПРОЕКТ РЕГИОНЫ ПОЛУЧАТ 100 МЛРД РУБЛЕЙ

Российские регионы, перевыполняющие **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**, в 2020 году получают дополнительные 100 млрд рублей, сообщил в понедельник вице-премьер Марат Хуснуллин на совещании с президентом РФ **Владимиром Путиным** по вопросам реализации мер поддержки экономики и социальной сферы.

«Была следующая мера, о которой мы вас просили: дать возможность гибко управлять капитальными вложениями. Мы сегодня совместно с Минфином подготовили дополнительные распределения – порядка 100 млрд для тех, кто перевыполняет программу (**нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги** – прим. ТАСС). И вот уже на этой неделе первые 44 млрд, мы надеемся, поступят тем передовикам, которые ее перевыполнили», – сказал Хуснуллин.

По его словам, контрактация по «дорожному» **нацпроекту** в этом году на 45% выше, чем в прошлом. «У нас даже есть один регион – Белгород, который уже выполнил **нацпроект** (программу на 2020 год -прим. ТАСС)», – уточнил Хуснуллин.

Как сообщалось ранее, российские регионы получают дополнительное финансирование, если с опережением будут строить и ремонтировать дороги в 2020 году по **нацпроекту**. Минфин

РФ одобрил выделение необходимой суммы из средств **нацпроекта**, заложенных на будущие годы.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/perevypolnausie-doroznyj-nacproekt-regiony-polucat-100-mlrd-rublej>

ТАСС; 2020.15.06; ОСЕНЬЮ В РОССИИ ИСПЫТАЮТ АВТОПОЕЗД ДЛЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ПРОВЕРКИ КАЧЕСТВА ДОРОГ

Испытания первой в России передвижной лаборатории непрерывной диагностики автодорог, выполненной в виде автопоезда, пройдут осенью. Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты» рассказали в Российском дорожном научно-исследовательском институте (РосдорНИИ).

«Первые испытания универсальной дорожной лаборатории «Эскандор» запланированы на осень 2020 года, – рассказали в РосдорНИИ. – Уже с середины июля планируется начать монтаж измерительных систем, доработку программного обеспечения и тестирование систем уже непосредственно «в кузове». Сейчас идет тестирование измерительных систем лаборатории».

Первая в России универсальная передвижная лаборатория непрерывной диагностики автодорог представляет собой комплекс измерительных систем, выполненный в виде автопоезда, который будет проводить обследование дорог в рамках **нацпроекта**. Проект создается по заказу РосдорНИИ для исполнения задач **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. Изготовление и поставку специализированного автомобиля осуществляет ООО «Спецмаш-Диагностика».

Сердцем лаборатории станет система измерения прочности дорожного полотна, которая сможет измерять параметры просадки асфальта прямо на ходу со скоростью до 80 км/ч. Кроме того, система георадиолокационного зондирования «ОКО» «просветит» все слои дороги для выявления скрытых дефектов.

Также «Эскандор» будет измерять такие параметры автодороги, как продольная и поперечная ровность дороги – с погрешностью не более 1 мм. Кроме того, будет производиться измерение сцепных свойств дороги, оцениваться дефекты дорожного покрытия. Со своей стороны система лазерного пространственного сканирования позволит создать цифровой «двойник» дороги.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/osenu-v-rossii-ispytaut-avtopoezd-dla-avtomaticheskoy-proverki-kacestva-dorog>

ТАСС; 2020.15.06; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ДО КОНЦА ЛЕТА ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ БОЛЕЕ 60 КМ ДОРОГ

Работы по ремонту автомобильных дорог в Мурманской области по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** начались и идут по графику. До конца августа в регионе должны отремонтировать более 60 км дорог, сообщил в понедельник **министр транспорта** Мурманской области Артем Гришин на оперативном совещании в правительстве региона.

«На 2020 год запланированы работы на 40 региональных и муниципальных автомобильных дорогах, общая протяженность ремонтируемых дорог составляет 60,1 км <...> Все работы идут в графике, окончание работ на всех объектах региональных – 28 августа 2020 года», – сказал Гришин.

Он добавил, что работы начались на четырех региональных дорогах, рабочие ведут укладку верхнего слоя дорожного полотна, выполнено уже более 30% от запланированного объема. Работы в рамках **нацпроекта** на оставшихся трассах областного подчинения будут начаты в июле.

Губернатор региона Андрей Чибис призвал самым жестким образом контролировать ход дорожных ремонтов и следить за качеством проведенных работ.

«Я прошу вас жесточайшим образом контролировать работу подрядчиков, качество работ в Мурманске <...> Поможет только жесткий контроль со стороны заказчика, со стороны областного правительства, особенно в части национальных проектов с регулярным докладам на оперативках что происходит по этим моментам», – обратил внимание Чибибис.
<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-murmanskoj-oblasti-do-konca-leta-planiruut-otremontirovat-bolee-60-km-dorog>

ТАСС; 2020.15.06; В ПРИМОРЬЕ ЗАВЕРШЕН РЕМОНТ ПЕРВОГО УЧАСТКА ДОРОГИ К АЭРОПОРТУ

Подрядчики завершили ремонт первого в этом году объекта по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** – участка дороги, ведущей в аэропорт Владивостока. Об этом сообщила в понедельник **пресс-служба** правительства края.

«Подрядчики завершили ремонт участка дороги, ведущей в аэропорт Владивостока. Это первый объект, который отремонтирован в 2020 году по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Дорожники ликвидировали пучины, уложили асфальт, установили новые дорожные знаки, нанесли разметку», – говорится в сообщении.

Сейчас специалисты ремонтируют дорогу в поселок Тавричанка, трассу Артем-Находка в районе Штыково, дорогу на станции Угольная, улицы во Владивостоке, Артеме, Шкотовском и Надеждинском районах. Вместе с представителями власти ход работ на объектах и контролируют и вносят свои предложения общественные наблюдатели из числа жителей муниципалитетов.

Регион присоединился к **нацпроекту** в 2019 году, проект стал продолжением приоритетного федерального проекта «Безопасные и качественные дороги», в котором Приморье участвует с 2017 года. По **нацпроекту** в прошлом году было введено в эксплуатацию и отремонтировано почти 100 км приморских автодорог. В этом году в Приморье запланирован ремонт 56 объектов дорожной сети общей протяженностью почти 84 километра во Владивостокском, Артемовском, Находкинском городских округах, Шкотовском, Надеждинском, Хорольском и Яковлевском районах. Все работы планируется закончить к началу декабря этого года.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-primore-zaversen-remont-pervogo-uchastka-dorogi-k-aeroportu>

ТАСС; 2020.15.06; В СОЧИ ПРОВЕЛИ РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ УЧАСТКА ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД

В Сочи завершили ремонтные работы на участке дороги по улице Чебрикова до улицы Туапсинской в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Общая площадь отремонтированного участка составила 5,5 тыс. кв. метров, сообщает **пресс-служба** администрации Краснодарского края.

По словам директора департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации Сочи Ирины Горбачевой, на участке дороги длиной 580 метров полностью восстановили асфальтовое покрытие, обновили пешеходную зону, заменили бортовой камень.

Кроме того, участок оснастили спусками для детских колясок и маломобильных граждан. Также было построено ограждение возле школы, которая расположена напротив отремонтированного участка, появились предупреждающие знаки и искусственная дорожная неровность.

Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» выполнен в Сочи на 86%. В этом году работу проведут на 85 объектах. На эти цели из бюджетов всех уровней направят 830 млн рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-soci-proveli-remontnye-raboty-uchastka-dorogi-po-nacproektu-bkad>

ТАСС; 2020.15.06; АВАРИЙНОСТЬ НА ТРАССАХ В ЮГРЕ ПЛАНИРУЮТ СНИЗИТЬ НА 50% ЗА СЧЕТ НОВЫХ ЛИНИЙ ОСВЕЩЕНИЯ

Власти Ханты-Мансийского автономного округа – Югры (ХМАО) планируют построить по **нацпроекту** 30 км линий освещения в 2020 году на наиболее аварийных участках дорог и на трассах с интенсивным движением. Это позволит снизить аварийность на 50%, сообщает в понедельник Департамент общественных и внешних связей Югры.

«Благодаря реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** региональные трассы Югры станут более безопасными. Всего в 2020 году в рамках **нацпроекта** в регионе построят более 30 км линий электроосвещения на региональных автомобильных дорогах, что позволит снизить аварийность на трассах», – сказано в сообщении.

По словам директора Департамента дорожного хозяйства и транспорта Югры Константина Гребешка, строительство линий освещения позволит повысить безопасность дорожного движения. «Новые линии освещения в первую очередь установят на наиболее аварийных участках, на подъездных дорогах к населенным пунктам, а также на дорогах с высокой интенсивностью движения. Около половины ДТП в регионе происходит в темное время суток, а освещение позволит повысить безопасность дорожного движения в среднем на 50 процентов», – приводятся в сообщении слова Гребешка.

По данным департамента, освещение появится на региональных дорогах в трех районах Югры – Кондинском, Советском, Октябрьском – и на подъезде к железнодорожному вокзалу поселения Приобье.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avarijnost-na-trassah-v-ugre-planiruut-snizit-na-50-za-schet-novyh-linij-osvesenia>

ТАСС; 2020.15.06; В КОМИТЕТЕ ДУМЫ ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕ ВНОСИЛИ ПОПРАВКИ ОБ ОТМЕНЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

Председатель комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев в понедельник в беседе с ТАСС опроверг сообщения о якобы подготовленных комитетом поправках об отмене государственной экологической экспертизы при строительстве наиболее опасных объектов.

«Мы ничего не давали», – сказал он, отвечая на вопрос, готовились ли комитетом такие поправки. Москвичев при этом рекомендовал обратиться к авторам таких предложений, не уточнив, от кого именно они исходили.

Ранее газета «Коммерсантъ» сообщила о том, что комитет подготовил поправки ко второму чтению законопроекта, призванного ускорить приоритетные стройки **РЖД**. Согласно публикации, неназванные авторы поправок считают необходимым полностью отменить обязательную экологическую госэкспертизу проектной документации строительства объектов первой категории.

Законопроект, о котором идет речь, был внесен группой депутатов 20 декабря 2019 года, первое чтение он прошел 1 апреля. Документ направлен на упрощение процедур при проектировании и строительстве приоритетных проектов в сфере железнодорожного транспорта. В частности, закон о железнодорожном транспорте в РФ дополняется нормой, согласно которой «президентом РФ может быть определен перечень отдельных приоритетных проектов в сфере железнодорожного транспорта, при реализации которых применяются особенности» правового регулирования. Так, согласно предложенным поправкам, отсутствие документов территориального планирования либо сведений в них о размещении приоритетных объектов инфраструктуры «не является препятствием для подготовки и утверждения документации по планировке» подобных объектов.

<https://tass.ru/ekonomika/8723955>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; В АТОР СПРОГНОЗИРОВАЛИ ОТКАЗ ЕВРОПЫ ОТКРЫТЬ ГРАНИЦЫ ДЛЯ РОССИЯН

Россия не попадет в число стран, для которых Евросоюз откроет границы с 1 июля, считают в отечественной Ассоциации туроператоров.

Ранее Еврокомиссия предложила странам ЕС скоординировать свои действия по открытию внешних границ. ЕК призвала сформировать единый список стран, не являющихся членами Евросоюза, в отношении которых будут сняты ограничения на поездку. Помимо эпидемиологической ситуации, предлагается также учитывать критерий взаимности.

В АТОР считают, что Европа пока оставит границы закрытыми для России. В ассоциации добавили, что сроки открытия российских границ также остаются неясными.

<https://ria.ru/20200615/1572969416.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; МИНФИН ПЛАНИРУЕТ ПОДГОТОВИТЬ ДОПОЛНЕНИЯ К ЗАКОНОПРОЕКТУ ПО ГОСЗАКУПКАМ

Работа по законодательной оптимизации системы госзакупок будет продолжена, Минфин РФ намерен сформулировать новые положения о нормировании в этой сфере, сообщил в понедельник замглавы ведомства Алексей Лавров на Всероссийской онлайн-конференции «Госзаказ. Новая реальность».

По его словам, министерство намерено подготовить новый пакет поправок к закону о контрактной системе, который будет касаться, в том числе, нормирования госзакупок.

Лавров сообщил, что вопросы нормирования госзакупок на муниципальном, региональном и федеральном уровнях предполагалось решить в уже подготовленном пакете поправок к 44-ФЗ, однако «тема оказалось несколько сложнее, чем нам казалось». «В нее включено большое количество подзаконных актов. Поэтому предложили сейчас на этом вопросе не останавливаться и перенести его решение на следующий этап», – пояснил он.

«Работа не останавливается, будет еще один законопроект, не такой масштабный, но решающий те вопросы, которые не удалось решить в данном законопроекте, в частности, касающиеся нормирования», – сказал Лавров.

Рассказывая об основных новациях существующего законопроекта, Лавров отметил, что одной из основных мер является сокращение способов закупок с 11 до 3 с упрощением и унификацией их описания. Среди важных новаций он также указал на введение универсальной предквалификации, упрощение и ускорение предусмотренных процедур, использования банковских гарантий и спецсчетов.

«Закон 44-ФЗ становится более читаемым, понятным и компактным. Одновременно сокращается количество подзаконных актов правительства, которые необходимы для регулирования тех или иных вопросов», – сказал Лавров.

Замглавы Минфина считает, что доработка законодательства о госзакупках должна положительно сказаться на всей сфере закупок, включая реализацию национальных проектов, в составе расходов на которые значительную часть составляют закупки товаров, работ и услуг.

«Несмотря на уже реализованные меры, средства, выделенные на закупки, используются медленно или с проблемами для заказчиков», – отметил он.

<https://ria.ru/20200615/1572972261.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; РОССИЯ И ИНДИЯ ЗАПУСТИЛИ РЯД КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ

Россия и Индия запустили ряд крупных экономических проектов в рамках двустороннего сотрудничества, сообщил российским журналистам торговый представитель РФ в Индии Александр Рыбас.

«Если говорить о наиболее важных, знаковых проектах в отношениях России и Индии, нужно сказать о проведении российским акционерным обществом «Росгеология» морских

сейсморазведочных работ на западном континентальном шельфе Индии. Для нашей компании это крупнейший в ее истории выигранный зарубежный тендер. Заказчиком является государственная нефтегазовая корпорация ONGC, работы планируют завершить в этом году», – отметил он.

При содействии торгпредства России продолжается работа по организации Новолипецким металлургическим комбинатом производства в Индии трансформаторной стали, а холдинг СИБУР и индийская компания Reliance industries LTD реализуют проект по строительству первого в Южной Азии комплекса по производству бутилкаучука и галокаучука.

«На первой стадии речь идет о бутилкаучуке в штате Гуджарат. Суммарный объем инвестиций, которые вкладывают наши предприниматели, 600 миллионов долларов. СИБУР здесь впервые выступает в роли лицензиара технологий, разрабатывает и передает совместному предприятию рабочую документацию, проводит строительные-монтажные, пусконаладочные работы. Здесь налицо внедрение результатов российской интеллектуальной деятельности на территории Республики Индия. Самое важное, что реализация данного проекта полностью закрывает потребности Индии в данном виде продукции. Первый этап производства бутилкаучука был запущен в сентябре прошлого года, сейчас работа идет над вторым этапом», – отметил торгпред.

Он также отметил сотрудничество «Российских железных дорог» с железными дорогами Индии в рамках которой дочка РЖД – компания «РЖД Интернешнл» привлекает к работе над проектами большой конгломерат российских компаний, в частности, страховую компанию ЭКСАР, которая входит в контур Российского экспортного центра.

«Следующий важный проект, который расположен на территории РФ и находится на завершающей стадии, осуществляется при поддержке торгового представительства России в Индии – строительство завода компании «Флекс Филмс Рус», дочерней индийской компании Uflex Group, по производству биоразлагаемой пленки из полиэстера в особой экономической зоне в Ступино Московской области. Это серьезный проект, здесь речь идет об инвестиционном сотрудничестве, когда не Россия строит объект на территории Индии, а Индия строит у нас. Объем инвестиций превысил 5 миллиардов рублей, будет создано 150 рабочих мест», – отметил торгпред.

<https://ria.ru/20200615/1572949790.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; ВЛАСТИ КАРЕЛИИ РАЗРЕШИЛИ ТУРИСТАМ ПОСЕЩАТЬ ВАЛААМ

Туристам разрешили с 15 июня посещать природный парк «Валаамский архипелаг», ранее закрытый из-за распространения коронавирусной инфекции, сообщил глава Карелии Артур Парфенчиков.

«Возобновляется работа природного парка «Валаамский архипелаг». Однако до отмены режима повышенной готовности будет установлена предельная численность посетителей, прибывающих для отдыха и туризма», – написал Парфенчиков на своей странице в соцсети «ВКонтакте».

Также снимается запрет на экскурсионные и туристические поездки водным транспортом в Белом море от береговой зоны на территории Карелии в район Соловецких островов.

Кроме того, разрешаются путешествия и походы по Карелии при условии размещения в палаточных лагерях вне населенных пунктов.

С 15 июня в Карелии также полностью возобновили работу все виды общественного транспорта.

<https://ria.ru/20200615/1572942173.html>

ТАСС; 2020.16.06; «АЭРОФЛОТ» ДОСТАВИЛ В МАХАЧКАЛУ ВЕРНУВШИХСЯ ИЗ ТУРЦИИ И АРМЕНИИ РОССИЯН

Самолет авиакомпании «Аэрофлот» доставил из Москвы в Махачкалу россиян, которые в понедельник вернулись из Анталы и Еревана, сообщил ТАСС во вторник помощник гендиректора АО «Аэропорта Махачкала» Мурад Шамсудинов.

Ранее в посольстве РФ в Армении сообщили ТАСС, что 15 июня авиакомпания «Аэрофлот» выполнила вывозной авиарейс по маршруту Ереван – Москва – Казань – Махачкала. Таким образом, домой смогли вернуться 179 россиян. В свою очередь, на странице Генерального консульства России в Анталье сообщается, что 15 июня в Москву вывозным рейсом «Аэрофлота» вылетели 179 пассажиров, которых в этот же день планировалось доставить внутренними авиалиниями в Казань и Махачкалу.

«Сегодня в 00:55 мск рейс авиакомпании «Аэрофлот» из Москвы с российскими гражданами на борту сел в аэропорту Махачкалы. Авиарейс выполнялся в целях возвращения домой российских граждан, находившихся в Турции и Армении», – сказал собеседник агентства.

По его словам, в аэропорт Махачкалы прибыли 26 жителей Дагестана, Чечни, Ингушетии и других соседних регионов. Мурад Шамсудинов отметил, что жители Дагестана, прибывшие этим рейсом, после проверки специалистами регионального управления Роспотребнадзора будут проходить обязательную 14-дневную изоляцию в обсерваторе. Остальные пассажиры будут доставлены в свои регионы.

<https://tass.ru/obschestvo/8731595>

ТАСС; 2020.16.06; В КАЗАНЬ ПРИБЫЛ РЕЙС С РОССИЙСКИМИ ГРАЖДАНАМИ ИЗ ЕРЕВАНА И АНТАЛЬИ

Вывозной рейс с гражданами России из Еревана (Армения) и Анталы (Турция) прибыл в международный аэропорт Казань. Об этом свидетельствуют данные авиационного портала flightradar24.com.

«Дата – 15 июня 2020. Прибытие – 23:27», – говорится на странице портала.

Ранее в посольстве РФ в Ереване сообщили ТАСС, что 15 июня авиакомпания «Аэрофлот» выполнила вывозной авиарейс по маршруту Ереван – Москва – Казань – Махачкала. Таким образом, домой смогли вернуться 179 россиян. В свою очередь, на странице на Facebook Генерального консульства России в Анталье сообщается, что 15 июня в Москву вывозным рейсом «Аэрофлота» вылетели 179 пассажиров, которых в этот же день планировалось доставить внутренними авиалиниями в Казань и Махачкалу.

<https://tass.ru/obschestvo/8731417>

РИА НОВОСТИ; 2020.16.06; БОЛЕЕ 350 ЧЕЛОВЕК ЗАРЕГИСТРИРОВАЛИСЬ НА ВЫВОЗНОЙ РЕЙС «АЭРОФЛОТА» ИЗ ДЕЛИ

Более 350 человек зарегистрировались на рейс авиакомпании «Аэрофлот», который вывезет застрявших в столице Индии из-за пандемии коронавируса россиян на родину, сообщил заведующий консульским отделом посольства РФ в Индии Андрей Федоров.

Он отметил, что на борту находится 351 человек, в том числе 6 детей. Помимо россиян на борту есть граждане Индии, Афганистана, Финляндии, Украины и Белоруссии.

Это четвертый рейс «Аэрофлота» по вывозу застрявших в индийской столице россиян.

Как отмечалось на странице посольства в Facebook, рейс доставит в Россию жителей центральных областей страны, Северо-Западного и Приволжского федеральных округов, а также Калининградской области.

<https://ria.ru/20200616/1572975612.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; ЗАХАРОВА РАССКАЗАЛА О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ ИЗ АФРИКИ В РОССИЮ

Вывозной рейс из Африки, который везет россиян сразу из нескольких стран, ожидают ночью в Москве, сообщила официальный представитель МИД РФ Мария Захарова.

«Сегодня мы ожидаем очень сложный рейс. Я боюсь даже произнести его. Он должен вот сейчас прилететь ночью в Москву с посадкой в Тюмени. Только вслушайтесь: Москва-Мали-Судан-Южный Судан-Танзания-Эфиопия. И, соответственно, Тюмень-Москва. Еще Танзания... Это в данном случае посадка и подключение четырех человек из Кении», – сообщила Захарова в эфире YouTube-канала «Соловьев Live».

<https://ria.ru/20200615/1572973734.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; В ПОСОЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ ИЗ АРМЕНИИ В РОССИЮ

Почти 180 россиян вернулись в понедельник на родину вывозным рейсом «Аэрофлота» Ереван – Москва – Казань – Махачкала, сообщили в пресс-службе посольства РФ в Армении.

«В рамках работы по возвращению на родину граждан РФ, осуществляемой посольством России в Армении в тесной координации с российскими министерствами и ведомствами во главе с оперативным штабом при правительстве России, 15 июня компания «Аэрофлот» выполнила вывозной авиарейс по маршруту Ереван – Москва – Казань – Махачкала. Данным рейсом домой смогли вернуться 179 россиян», – говорится в сообщении, размещенном на странице посольства в Facebook.

Дипломаты консульского отдела посольства координировали регистрацию и посадку пассажиров в международном аэропорту «Звартноц» и помогли гражданам, уточнили в диппредставительстве.

«Все прошло в штатном режиме с соблюдением всех рекомендованных комендатурой Армении мер безопасности. В общей сложности в рамках комплексной работы из Армении вывезено 1270 человек. Работа по организации возвращения россиян домой продолжается», – подытожили в посольстве.

<https://ria.ru/20200615/1572952331.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА ВЫЛЕТЕЛ В ЕРЕВАН

Вывозной рейс авиакомпании «Уральские авиалинии» с 207 пассажирами на борту вылетел из Екатеринбурга в столицу Армении Ереван, сообщает **пресс-служба** перевозчика.

«Вывозной рейс U6-8949 по маршруту Екатеринбург – Ереван вылетел в 13.24 по местному времени (11.24 мск). Всего на борту находится 207 пассажиров, среди которых 184 взрослых и 23 ребенка, включая двух младенцев», – говорится в сообщении.

Уточняется, что прибытие рейса в аэропорт Еревана Звартноц ожидается в 14.41 мск.

<https://ria.ru/20200615/1572941867.html>

ПРАЙМ; 2020.15.06; БОЛЕЕ 350 ЧЕЛОВЕК УЛЕТЕЛИ ИЗ РФ В КИРГИЗИЮ ЧАРТЕРНЫМ РЕЙСОМ – ПОСОЛЬСТВО В МОСКВЕ

Более 350 человек улетели из России в киргизский город Ош в субботу чартерным рейсом, говорится в сообщении посольства Киргизии в Москве.

«В соответствии с поручением Президента Кыргызской Республики Сооронбая Жээнбекова по возвращению граждан Кыргызстана, 13 июня 2020 года из Москвы вылетел чартерный рейс в город Ош с 358 пассажирами, в числе которых 63 малолетних ребенка до двух лет с матерями, являющиеся гражданами Кыргызской Республики», – говорится в сообщении

штаба по противодействию распространению коронавирусной инфекции при посольстве Киргизии в РФ.

Посольство подчеркнуло, что количество поступивших обращений со стороны киргизских граждан о желании вернуться на родину составляет более шести тысяч. «Обеспечить сразу вылет такого количества граждан физически невозможно. Планируются два еженедельных авиарейса по маршруту «Москва – Ош» и «Москва – Бишкек», – сообщили в дипмиссии.

Посольство ведет переговоры с МИД РФ, Росавиацией, Роспотребнадзором, авиакомпаниями по отправке соотечественников на родину и переговоры со всеми российскими органами и авиакомпаниями о возможности максимального снижения цен на авиабилеты на рейсы, запланированные на ближайшее время, добавили в посольстве.

В сообщении отмечается, что с момента закрытия авиасообщения с 20 марта 2020 года по сегодняшний день из России в Киргизию было осуществлено 46 авиарейсов и организовано возвращение граждан на 20 автобусах транзитом через Казахстан. «В целом на родину вернулось 9372 наших соотечественника», – сообщили в посольстве.

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.16.06; ЦЕЛЕВИКИ ГОТОВЯТСЯ К ОТБОРУ

На этой неделе в российских вузах стартует приёмная кампания, которая пройдёт дистанционно. Целевикам ОАО «РЖД» впервые предстоит пройти внутренний отбор, организованный заказчиком обучения. Такое требование содержится в утверждённом 4 июня Положении об обеспечении подготовки для ОАО «РЖД» специалистов с высшим и средним профессиональным образованием.

В этом году по заявкам филиалов ОАО «РЖД» в отраслевые вузы планируется набрать почти 6300 целевиков. Поступать они будут по новым правилам.

Как подчеркнул заместитель начальника Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Александр Збарский на вебинаре для представителей отраслевых вузов 10 июня, Положение об обеспечении подготовки для ОАО «РЖД» специалистов с высшим и средним профессиональным образованием разработано с учётом требований федерального законодательства, оно содержит типовую форму договора об обучении, а также уточняет требования к кандидатам и обязательства сторон.

«Новшество этого положения – введение внутреннего отбора кандидатов на получение целевого направления. В частности, будет учитываться средний балл аттестата, участие в отраслевых и всероссийских конкурсах. Нам нужны те, кто хочет и способен учиться, показывать хорошие результаты, – подчеркнул Александр Збарский. – Поступающие на направления подготовки в области экономики, менеджмента, логистики, юриспруденции и IT будут проходить дополнительную дистанционную оценку знаний и личностных способностей».

Тестирование абитуриентов будет проходить во время приёмной кампании.

Существенные условия договора о целевом обучении не изменились. Как и прежде, в обязанности студентов входит прохождение производственных практик, трудоустройство в компанию в течение трёх месяцев после окончания обучения и работа там не менее трёх лет. В свою очередь, ОАО «РЖД» обязуется обеспечить социальную поддержку студентов (выплату стипендий и оплату медицинских комиссий), организовать им оплачиваемую практику на производстве и гарантировать трудоустройство. Также студентам будут предоставлены дополнительные образовательные услуги со стороны компании.

«Сюда относится, в частности, организация дополнительных учебных курсов. Проект распоряжения об утверждении перечня таких услуг для очников уже разработан, в ближайшее время мы организуем его всестороннее рассмотрение», – пояснил Александр Збарский.

Компания также продолжит плотную работу с потенциальными абитуриентами – участниками профориентационных активностей. «Наша задача – выстроить эффективную систему взаимодействия с выпускниками школ от профориентации до целевого приёма.

Необходимо обеспечить максимальное поступление в вузы выпускников Детских железных дорог и опорных школ, а также школьников – победителей отраслевых конкурсов. Их списки будут направляться в дорожные службы управления персоналом для организации взаимодействия, – отметил Александр Збарский. – В следующем году планируем сделать единый план профориентационных активностей ОАО «РЖД» и отраслевых вузов. Несмотря на сложные условия, в которых все сейчас находится, необходимо продолжать выполнять план ежегодного приёма, в том числе целевого».

Напомним, в этом году абитуриенты могут подать документы для поступления в вузы на заочную форму обучения начиная с 1 июня, на очную и очно-заочную – с 20 июня. «Окончание приёмной кампании увязано со сроками опубликования результатов ЕГЭ. Но пока график проведения госэкзаменов не утверждён, есть только проект приказа Минпросвещения, по которому основной период ЕГЭ пройдёт с 29 июня по 25 июля. Если так и случится, то списки зачисленных в вузы целевиков станут известны предположительно 20 августа, всех остальных – после 25 августа», – рассказал ответственный секретарь приёмной комиссии **Российского университета транспорта (МИИТ)** Максим Бегичев.

Главная особенность текущей приёмной кампании – дистанционная подача документов. Для этого Минобрнауки предусмотрело два способа. Так, поступающие на очную форму обучения на бюджетной основе и по общему конкурсу смогут это сделать через суперсервис портала госуслуг «Поступление в вуз онлайн». Правда, пока к суперсервису подключились только 54 образовательные организации, в их числе **РУТ (МИИТ)**.

Второй способ дистанционной подачи документов – через личные кабинеты на сайте вузов (в которых предварительно надо зарегистрироваться). Этот вариант доступен всем абитуриентам, в том числе целевикам.

Внутренние вступительные испытания, которые организуют сами вузы, также пройдут дистанционно, в основном в виде тестирования. «Этот год существенно изменил приёмную кампанию, но мы не оставим абитуриентов – все возникающие вопросы они могут задать, позвонив в приёмные комиссии университетов», – подчеркнул Максим Бегичев.

https://gudok.ru/content/science_education/1507474/

РИА НОВОСТИ; 2020.16.06; ШКОЛЬНИКИ ИЗ ДВФУ СОЗДАЛИ НЕЙРОСЕТЬ, РЕГУЛИРУЮЩУЮ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ

Школьники из команды Дальневосточного федерального университета (ДВФУ) во Владивостоке разработали сервис оптимизации и регулирования работы светофоров PointsMan, который поможет эффективнее регулировать транспортные потоки, сообщает вуз.

С этим проектом школьники вошли в тройку лучших на всероссийском онлайн-хакатоне по созданию проектов по интернету вещей (IoT) и техническому зрению Skill Up. Ребята за три дня смогли разработать сервис для регулирования движения на дорогах на основе машинного обучения, интернета вещей, компьютерного зрения и нейросетей. Команда работала наравне с опытными соперниками, среди которых – выпускники ведущих технических университетов страны.

«Как работает сам PointsMan: на светофоре стоит камера. С помощью нее считывается количество машин и людей. У нас есть обучаемая нейросеть, которая с каждым разом лучше распознает и предугадывает трафик. Рядом со светофором расположен QR-код, отсканировав который, можно быстро узнать, через сколько загорится зеленый сигнал. Есть возможность и включения сигнала «по запросу», и с помощью анализа дорожного трафика, что позволяет эффективно организовать движение автомобилей», – рассказал руководитель проекта PointsMan, одиннадцатиклассник Георгий Будник.

В реализации проекта использованы концепции «Умного города» и нейросети. Вся нужная информация находится в мобильном приложении с системой оповещения. Нейросети и

технологии машинного зрения позволяют с высокой точностью анализировать трафик движения, что обеспечит работу без перебоев.

<https://ria.ru/20200616/1572976622.html>

ТАСС; 2020.15.06; ВСЕМИРНЫЙ КОНГРЕСС ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ОБУЧЕНИЮ ВПЕРВЫЕ ПРОЙДЕТ В МОСКВЕ

VI всемирный конгресс по железнодорожному обучению Международного союза железных дорог пройдет в сентябре 2021 года на площадке **Российского университета транспорта** в Москве. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в пресс-службе вуза.

«**Российский университет транспорта** был выбран местом проведения VI Всемирного конгресса по железнодорожному обучению Международного союза железных дорог. Соответствующее письмо генерального директора МСЖД Франсуа Давенна поступило в вуз. Заявки на проведение мероприятия были поданы от нескольких стран, в том числе на финальном этапе рассматривались предложения от России, Саудовской Аравии и Таиланда», – приводятся в сообщении слова ректора **Российского университета транспорта** Александра **Климова**.

По его словам, традиционно конгресс становится площадкой для обсуждения наиболее актуальных вопросов, связанных с развитием кадрового потенциала железнодорожной отрасли с участием самого широкого круга ведущих мировых компаний и учебных заведений.

О конгрессе

Всемирный конгресс по железнодорожному обучению является крупнейшим форумом, проводимым в сфере управления персоналом, образования и обучения специалистов для железных дорог, и проходит один раз в два года. Конгресс является местом экспертного обсуждения преобладающих и перспективных тенденций в сфере кадрового обеспечения, внедрения новых технологий в управление персоналом железнодорожного транспорта, организации и технологий обучения специалистов-железнодорожников.

Предыдущие конгрессы состоялись в Испании, Австрии, Португалии, Германии и Марокко.

Российский университет транспорта принимал участие в четырех последних конгрессах. V конгресс состоялся в октябре 2019 года в Рабате (Марокко). В нем приняли участие более 230 представителей членов МСЖД – железнодорожных компаний и университетов из более чем 30 стран мира, в том числе от России – делегации ОАО «РЖД» и **Российского университета транспорта**.

<https://tass.ru/ekonomika/8728539>

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/3013377>

ТАСС; 2020.15.06; ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ В МУРМАНСКЕ БУДЕТ ГОТОВИТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ ДОРОГ

Новые образовательные программы по направлению «Строительство», где предусмотрен профиль «Автомобильные дороги», откроют в Мурманском государственном техническом университете с 1 сентября по инициативе региональных властей. Об этом сообщает **пресс-служба** правительства Мурманской области.

«По инициативе правительства Мурманской области с участием **Российского университета транспорта (МИИТ)** с 1 сентября 2020 года в Мурманском государственном техническом университете начнет реализацию новая образовательная программа по направлению подготовки «Строительство» (профиль «Автомобильные дороги»). Программа включена в правила приема университета», – сказано в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что подготовка профессиональных дорожников начнется с 1 сентября, работать со студентами будет профессорско-преподавательский состав ведущего

транспортного вуза страны и основного технического университета региона, а также ключевые руководители и сотрудники организаций дорожно-транспортного комплекса.

«Это событие станет отправной точкой развития всей дорожно-строительной отрасли как в Мурманской области, так и всего Северо-Западного федерального округа и закроет потребность в специалистах соответствующего профиля. В регионе ежегодно увеличиваются объемы дорожных работ, в том числе благодаря реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», поэтому мы заинтересованы в высококвалифицированных кадрах», – приводятся в сообщении слова министра транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Артема Гришина.

Мурманский государственный технический университет – крупнейший научно-образовательный центр Мурманской области, основан в 1950 году как мореходное училище в системе рыбной промышленности страны, позже преобразован в университет. В его состав входят четыре института, факультет подготовки кадров высшей квалификации и три филиала. Обучение ведется более чем по 100 образовательным программам морского и инженерно-технического профиля, в настоящее время в университете обучается около 6 тысяч курсантов и студентов.

<https://tass.ru/obschestvo/8728765>

ГАЗЕТА.РУ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2020.16.06; ОВОЩИ С КОЛЕС: АВТОЛАВКИ ВСТАНУТ НА КОНВЕЙЕР; АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ ГОТОВЯТ МОЩНОСТИ ПОД ВЫПУСК ТОРГОВЫХ ФУРГОНОВ

Автокомпании готовятся нарастить производство торговых фургонов, на базе коммерческих автомобилей, узнала «Газета.Ру». Таким образом, автопром намерен поддержать идею Минпромторга наладить в 2020 году мобильную торговлю, для улучшения сбыта продукции отечественных сельхозпроизводителей.

Автокомпании намерены нарастить производство магазинов на колесах, если правительству удастся создать для этого соответствующие условия. О том, что мобильная торговля станет стимулом для реализации продукции отечественных сельхозкомпаний, накануне рассказал министр промышленности и торговли Денис Мантуров в рамках правительственного часа в Госдуме.

«Сейчас важно создавать дополнительные каналы продаж для российских сельхозпроизводителей, в первую очередь за счет развития нестационарной мобильной торговли и рынков», – приводит слова Мантурова **пресс-служба** министерства.

«Группа ГАЗ» нарастит производство автолавок, когда будут сняты все нынешние ограничения для их работы, узнала «Газете.Ру». Сейчас развитие мобильной торговли тормозится из-за проблем юридического регулирования: существующий закон о торговле не содержит понятия «мобильного торгового объекта», полагают в компании.

«Соответственно, все согласования для мобильной торговой точки происходят так же, как и для стационарной. На каждое согласование уходит очень много времени, теряется сама идея «мобильности». Принятие соответствующего закона даст серьезный импульс развития этому перспективному рыночному сегменту», – рассказали «Газете.Ру» в пресс-службе «Группы ГАЗ».

По оценкам компании, емкость этого рынка составляет примерно по 50 тыс. автомобилей в год в ближайшие пять лет.

Помимо увеличения объемов производства на автомобильных заводах, рост этого сегмента автопроизводства окажет кумулятивный эффект также за счет обеспечения рабочими местами сотен компаний-производителей спецтехники и фирм-поставщиков специализированного оборудования.

Для мобильной торговли ГАЗ предлагает автомобили на базе «Газели Нэкст» – это автомагазины, автокафе, фудтраки, машины для организации кейтеринга на уличных мероприятиях.

В Sollers также подтвердили намерение загрузить свои мощности для удовлетворения спроса на автомагазины с увеличением объема заказов. Для этого будет налажен выпуск автолавок на базе «УАЗ Профи» и фургона Ford Transit.

В ассортименте компании универсальный фургон для продажи бакалейных товаров с возможностью установки витрины и полок; фургон для продажи мясной, молочной и рыбной продукции с витринами и холодильными шкапами в различных сочетаниях к дополнительному оборудованию. Также ведется разработка изотермического фургона и авторефрижератора на базе классического семейства УАЗ, сообщили в Sollers.

Впрочем, в Sollers считают, что сделать такой тип торговли прибыльным поможет «наличие субсидий на транспортное средство, ГСМ, а также программа субсидированного лизинга, желательно с сезонным графиком платежей».

В компании «АвтоВАЗ» сообщили, что переделкой своей продукции в автолавки не занимаются, это делают сторонние фирмы. Концерн PSA Peugeot Citroen на вопросы о выпуске такой продукции не ответил, представитель Mercedes-Benz воздержался от комментариев.

На свежем воздухе

Законопроект о мобильной торговле был внесен в Госдуму еще в 2018 году, но затем отложен. По оценкам Минпромторга, он поможет отделить «мобильных вендоров (автолавки и т.д.) от нестационарной торговли, то есть не рассматривать автолавку как киоск». По словам Мантурова, развитие мобильной торговли поможет ежегодно продавать около 4,5 млн тонн сельхозпродукции, а также создаст 250 тыс. новых рабочих мест.

Спикер Госдумы Вячеслав Володин уже пообещал вернуться к рассмотрению законопроекта о нестационарной и мобильной торговле.

«Давайте мы тогда оперативно включимся в эту работу и попробуем законопроект рассмотреть в течение весенней сессии», – сказал на правительственном часе Володин.

Мобильная торговля открывает широкие возможности для развития малого и среднего бизнеса, сходятся во мнении автопроизводители. Прежде всего, это существенное снижение расходов по сравнению с созданием стационарной торговой точки.

Для покупателей – это удобство и доступность товаров при более низкой цене по сравнению со стационарными магазинами.

Для городских администраций это торговля с современных, красиво оформленных автомобилей, соответствующих всем актуальным экологическим и санитарным нормам, на ночь покидающих торговое место, считают в компании ГАЗ.

Поскольку торговля с «автолавок» проходит на открытом воздухе, она имеет явное преимущество перед закрытыми помещениями магазинов, учитывая нынешнюю эпидемиологическую ситуацию. Такое обслуживание позволяет минимизировать скопления населения в крупных торговых центрах и снизить нагрузку на общественный транспорт.

В условиях падения спроса на автомобили, выпуск автомагазинов поддержит автокомпания, кроме того, для многих россиян эта ниша может стать новым источником заработка, полагает автомобильный эксперт Сергей Ифанов.

«В среднем автолавка на базе отечественной машины стоит около 1,5 млн руб. – это достаточно хороший заработок для завода и не так критично для начинающего бизнесмена. Должно быть выгодно всем. Главное, чтобы власти на местах различными нормативами не задушили эту идею, как у нас частенько случается», – сказал Ифанов.

<https://www.gazeta.ru/business/2020/06/15/13119019.shtml>

ВЕСТИ; 2020.15.06; НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ: ДТП БУДУТ РАЗБИРАТЬ В СУДЕ, А НЕ НА ДОРОГЕ

Член комитета Государственной Думы по транспорту и строительству Александр Васильев в интервью телеканалу «Россия 1» рассказал о важных изменениях, которые в скором

времени коснутся любителей моноколес и электросамокатов. Сейчас они формально считаются пешеходами.

В апреле **Минтранс** подготовил проект важных изменений в ПДД, который выделяет электросамокаты, сегвеи, моноколеса, гироскутеры и другие «средства индивидуальной мобильности» в отдельную категорию средств передвижения. Скорость движения на них по тротуарам, жилым зонам и дворам не должна превышать 20 километров в час.

По словам Васильева, обычные самокаты имеют ограничение скорости примерно 16-20 километров в час. Поэтому такие устройства в принципе не смогут ехать быстрее, чем это разрешено правилами. Это касается и прокатных самокатов в Москве и Сочи. Однако он отметил, что даже такая скорость опасна в местах большого скопления людей, например, около входа в метро или на автобусной остановке.

По мнению главы думского комитета, отсутствие у самокатов регистрационных номеров и страховок не является проблемой. «Давным-давно прописали подобные правила для велосипедистов, и там тоже нет ни номеров, ни страховок. Безусловно, эти правила созданы для того, чтобы их не нарушать», – сказал он.

В случае если владелец самоката сбивает человека, Васильев предлагает исходить из того, что пешеход всегда прав. «Он будет не прав только в одном случае: если будет пересекать велодорожку», – указал он. Разбирать такие ДТП нужно будет в суде, потому что «такие вопросы на дороге не решаются».

По правилам на дорогу можно будет выезжать уже с 14 лет, в том случае если нет тротуаров и велодорожек. Такие же правила существуют и для велосипедистов. А с 16 лет уже выдаются права для передвижения на скутерах. Но ехать нужно по крайней правой стороне, как и передвижении на велосипеде. «Здесь наоборот даже есть ограничения для тех, кто двигается по проезжей части. Во-первых, ограничение по возрасту. Во-вторых, безусловно, это не скейт и не роликовые коньки. У устройства должен быть двигатель. Это не гироскопическое устройство, то есть не моноколесо и не гироскутер», – подчеркнул депутат.

Александр Васильев сказал, что количество людей на электросамокатах растет с развитием необходимой инфраструктуры. «Когда в городах появляются ровные тротуары, человек уже выбирает – отправиться ему на автобусе или использовать велосипед, самокат или другие устройства», – сказал он. Также он надеется, что сеть велодорожек, на которых можно будет ездить на велосипедах, самокатах, моноколесах, гироскутерах, будет активно расширяться.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3273543>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.15.06; МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР НАЧАЛИ РЕМОНТИРОВАТЬ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ

В Хабаровском крае стартовал ремонт моста через реку Амур на 170-м км подъезда к Комсомольску-на-Амуре трассы А-376 Хабаровск–Лидога–Ванино–Комсомольск-на-Амуре.

Как сообщили ИА AmurMedia в пресс-службе ФКУ ДСД «Дальний Восток», подрядчик ремонтирует плиты проезжей части на пролетном строении моста.

Сейчас движение транспорта осуществляется по одной полосе. Предполагается, что ограничения продлятся до 15 июля 2020 года.

Ранее в июне движение автомобилей запустили по новому мосту в Кировском районе Приморья. Он расположен на 452-м километре краевой трассы А-370. До конца июня планируется рекультивировать объездную дорогу, длительное время выручавшую водителей.

<https://iz.ru/1023901/2020-06-15/most-cherez-amur-nachali-remontirovat-v-khabarovskom-krae>

ТАСС; 2020.15.06; ПАССАЖИРСКИЕ АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОСЯТ КАБМИН О СУБСИДИЯХ НА ФОНЕ КАРАНТИННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

Российский автотранспортный союз (РАС) просит правительство выделить пассажирским автоперевозкам субсидии на компенсацию недополученных доходов из-за карантинных ограничений. Это следует из обращения, направленного премьер-министру Михаилу Мишустину (текст письма есть в распоряжении ТАСС).

«Просим вас рассмотреть целесообразность принятия следующих решений: предоставить из федерального бюджета перевозчикам, осуществляющим по состоянию на 1 апреля 2020 года регулярные перевозки пассажиров в международном сообщении, субсидии на компенсацию недополученных доходов, связанных с приостановлением таких перевозок по решению федеральных органов власти», – говорится в сообщении.

Также в РАС попросили кабмин выделить средства регионам на субсидии перевозчикам и владельцам автовокзалов в рамках программ поддержки бизнеса.

«В результате ограничительных мер, направленных на предотвращение распространения новой коронавирусной инфекции, часть компаний, специализирующихся на международных и межрегиональных перевозках, прекратили свое существование. А большинство сохранившихся компаний оказались в тяжелейшем финансовом положении», – пояснили проблему в РАС.

В апреле – мае 2020 года пассажиропоток и, соответственно, доходы от перевозок в городском, пригородном и междугородном сообщениях по сравнению с аналогичным периодом прошлого года сократились на 60-80%. Международные пассажирские перевозки прекратились полностью, подчеркнули в союзе.

В РАС также отметили, что для минимизации рисков заражения пассажиров в процессе перевозки транспортные компании вынуждены были выполнять рейсы в условиях беспрецедентно низкой загрузки автобусов, то есть «фактически возить воздух». В результате большинство компаний завершили работу в апреле и мае с убытками даже с учетом господдержки.

«В настоящее время у значительного количества транспортных компаний нет уверенности в том, что они до конца этого года смогут предотвратить существенный отток кадров и сохранить численность парка автобусов без дополнительной поддержки федерального бюджета», – резюмировали в союзе.

Как сообщалось ранее, деятельность пассажирских и грузовых автомобильных перевозчиков включена в перечень отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в результате распространения коронавирусной инфекции. Включение отрасли в данный перечень дает возможность малым и средним предприятиям воспользоваться кредитными каникулами. В качестве господдержки автоперевозчики также смогут получить отсрочку на уплату налогов и страховых взносов в социальные фонды.

<https://tass.ru/ekonomika/8724141>

ТАСС; 2020.15.06; КАБМИН ОПРЕДЕЛИЛ АО «ВАД» ЕДИНСТВЕННЫМ ПОДРЯДЧИКОМ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГИ В КРЫМУ

Правительство РФ определило АО «ВАД» единственным подрядчиком по строительству дороги Симферополь – Мирный, госконтракт заключается на срок до 30 декабря 2021 года, говорится в распоряжении кабмина, опубликованном в понедельник на официальном интернет-портале правительственной информации.

«Определить акционерное общество «ВАД» единственным исполнителем осуществляемой в 2020-2021 годах государственным казенным учреждением Республики Крым «Служба автомобильных дорог Республики Крым» закупки проектно-изыскательских работ на объекте «Строительство и реконструкция автомобильной дороги Симферополь – Мирный»

на участке Скворцово – Евпатория с обходом озера Сасык-Сиваш», – говорится в документе.

30 декабря 2021 года определено предельным сроком, на который заключается государственный контракт на выполнение работ.

В соответствии с распоряжением, АО «ВАД» может привлекать к исполнению госконтракта субподрядчиков и соисполнителей при условии исполнения АО «ВАД» лично не менее 56% совокупного стоимостного объема обязательств по госконтракту.

Строительство и реконструкция дороги Симферополь – Евпатория – Мирный в июле 2019 года были включены в Федеральную целевую программу по социально-экономическому развитию Республики Крым и города Севастополя. Стоимость строительства – 32,6 млрд рублей.

АО «ВАД» с 2017 года является подрядчиком строительства в Крыму федеральной трассы «Таврида». Трасса протяженностью 250,7 км соединит Керчь и Севастополь и станет основой развития новой транспортной системы Крыма. Ввод трассы в эксплуатацию запланирован на декабрь 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/8723639>

ТАСС; 2020.15.06; СЕРВИС «ЦИФРОВОГО ДАЛЬНОБОЙЩИКА» ЗАПУСТЯТ В РОССИИ В 2021 ГОДУ

Сервис «цифрового дальнобойщика», который поможет отслеживать перемещение груза, контролировать установку прицепа, смену водителя, а также конечную разгрузку планируют запустить в России в 2021 году, сообщил ТАСС официальный представитель НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

Сервис будет настроен на технологию непрерывного движения прицепа со сменой водителей и тягачей. Такой метод поможет перевозить груз на 45% быстрее. Предполагается, что на первой миле тягачи забирают груз со склада отправителя по принципу «Яндекс.Такси». Далее груз перехватывает каждые 350 км новый водитель. После перевозки груза до точки передачи, водитель возвращается в исходный населенный пункт.

«Технология «цифрового дальнобойщика» позволит сократить время перевозки груза за счет снижения времени отдыха водителя на маршруте. То есть у него остается возможность отдохнуть после прохождения его отрезка маршрута, но в стоимость перевозки эти издержки уже не будут включены. В настоящий момент во всем мире почти 100% грузового транспорта являются подключенными к различным телематическим системам, которые позволяют передавать данные о каждом шаге грузовика. В целом это снизит не только время перевозки, но и рабочее время водителя, который сможет вернуться на базу и взять следующий заказ», – отметил Федосеев.

По его словам, сейчас сервис проходит облачное тестирование и будет готов к внедрению в 2021 году.

Технология также поможет заказчикам не только перевозить груз быстрее, но и сэкономить. «Основной фактор в снижении стоимости – найм водителей из регионов. Дальние перевозки начинаются в центральном регионе и уходят на периферию. Если водитель один, то его нужно нанять в Подмоскowie, отсюда дефицит водителей и высокая зарплата. При челночной перевозке водители живут вдоль маршрута, и средняя зарплата снижается», – пояснил Федосеев.

Новый сервис будет работать только при постоянном грузовом потоке. «Это достигается за счет платформы «Автодата», которая и будет собирать данные, обрабатывать их и формировать оптимальную загрузку, что и позволит снизить стоимость», – уточнил представитель «Автонета».

<https://tass.ru/ekonomika/8721095>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; В РОССИИ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ ДИСТАНЦИОННЫЕ ПРЕДРЕЙСОВЫЕ МЕДОСМОТРЫ ВОДИТЕЛЕЙ

Работодателям могут разрешить проводить дистанционные предрейсовые медосмотры водителей с помощью телемедицинских технологий, соответствующий законопроект внесён в базу данных Госдумы.

Авторами инициативы выступили депутаты Игорь Ананских («Справедливая Россия») и Дмитрий Савельев (ЛДПР).

«В Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» в статью 23 вносятся поправки, допускающие проведение предрейсового, предсменного, послерейсового, послесменного медицинского осмотра с применением телемедицинских технологий», – говорится в пояснительной записке.

Проект закона определяет порядок проведения медицинского осмотра с применением телемедицинских технологий работников, индивидуальных предпринимателей, самозанятых граждан. Устанавливается, что предрейсовый, предсменный, послерейсовый, послесменный дистанционный медосмотр проводится перед началом и по окончании рабочего дня или смены. При выявлении отклонений в параметрах состояния здоровья, признаков употребления алкоголя или наркотических и психотропных средств такое лицо направляется на медицинский осмотр с проведением химико-токсикологического исследования.

Законопроект также закрепляет обязанность проходить один раз в шесть месяцев профилактический медицинский осмотр, включающий химико-токсикологические исследования наличия в организме наркотических средств и психотропных веществ и их метаболитов.

При этом законопроект оставляет за работодателем право выбирать порядок проведения медицинского осмотра: проведение очного медицинского осмотра или с применением телемедицинских технологий. В случае выбора дистанционного прохождения осмотра дополнительным средством контроля могут послужить выборочный очный осмотр, отмечают авторы.

«Дистанционный медосмотр будет также способствовать поддержанию дисциплины водителя накануне рейса. Кроме того, при проведении есть возможность фото-видеофиксации каждого водителя, его состояния и результата его осмотра», – говорится в материалах.

По мнению депутатов, это позволит обеспечить требования безопасности дорожного движения, ускорить процессы цифровизации в данной сфере, а также оптимизировать издержки работодателей по проведению обязательных медицинских осмотров.

<https://ria.ru/20200615/1572951891.html>

ТАСС; 2020.15.06; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В КАЛИНИНГРАДЕ ВОЗВРАЩАЕТСЯ К ШТАТНОМУ РЕЖИМУ РАБОТЫ

Общественный транспорт в Калининграде возвращается к штатному режиму работы в связи с постепенным снятием ограничений, введенных в области в связи с пандемией. Перевозчики приступают к работе с 06:00 до 00:00, сообщила **пресс-служба** администрации города.

«В связи с частичным снятием ограничений по предотвращению распространения в Калининградской области новой коронавирусной инфекции, предприятия-перевозчики возобновляют работу в соответствии с муниципальными контрактами. <...> Работа общественного транспорта определена с 6:00 до 24:00», – говорится в сообщении пресс-службы.

Отмечается, что к 24:00 автобусы должны находиться в парке предприятия. В связи с резким уменьшением пассажиропотока после 20 часов, количество находящихся на линиях транспортных средств будет сокращаться.

В конце марта, после введения из-за пандемии нерабочих дней, стандартное количество автобусов, трамваев и троллейбусов, входивших на маршруты в городе, сохранялось в периоды с 6:00 до 10:00 и с 17:00 до 21:00, чтобы обеспечить доставку на работу и домой тех, чье присутствие на местах было необходимо, несмотря на режим самоизоляции. В другие часы количество транспорта на линиях сокращалось до 30% от обычного. С постепенным снятием ограничений количество транспорта на маршрутах наращивалось. Сейчас оно вернулось к стандартному, уточнили в пресс-службе.

<https://tass.ru/obschestvo/8730981>

ТАСС; 2020.15.06; КАРШЕРИНГ ПОЛУЧИТ СКИДКИ НА ПОЛЬЗОВАНИЕ АВТО ПО НОВОЙ ПРОГРАММЕ ДОСТУПНОЙ АРЕНДЫ

Каршеринговые компании смогут получить скидку 25% на авансовый платеж для приобретения автомобиля в оперлизинг (долгосрочная аренда машин без перехода права собственности) по новой программе «Доступная аренда». Также на скидку могут рассчитывать физические лица и предприятия малого и среднего бизнеса, не являющиеся плательщиками НДС, следует из проекта постановления правительства, разработанного Минпромторгом РФ.

«Принимая во внимание, что основу автопарка каршеринговых компаний и компаний-операторов аренды составляют автомобили, приобретенные по договорам лизинга, поддержка дальнейшего развития рынка аренды и операционного лизинга целесообразна путем субсидирования скидок на уплату первоначального платежа. Предлагаемый механизм реализации программы «Доступная аренда» предполагает увеличение предоставляемой в рамках правил скидки до 25% от стоимости техники, являющейся предметом лизинга, на одно колесное транспортное средство», – говорится в документе.

При этом скидка по традиционной программе льготного автолизинга на машины составляет до 12,5%.

В проекте постановления также отмечается, что скидка для легкового автомобиля может составлять не более 350 тыс. рублей, для легкого коммерческого – 500 тыс. рублей, для остальных типов техники – 900 тыс. рублей.

Как сообщил ранее глава Минпромторга Денис Мантуров, общий объем финансирования новой программы по доступной аренде составит 2,5 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/8730901>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Minpromtorg-predlozhit-velichit-skidku-na-lizing-avtomobiley-dlya-karsheringa-2020-06-15/>

RNS; 2020.15.06; «ЯНДЕКС» ЗАПУСТИТ КАРШЕРИНГ В СОЧИ

В конце июня «Яндекс» запустит свой каршеринговый сервис в Сочи, сообщили RNS в пресс-службе «Яндекс.Драйв».

«В конце июня в Сочи начнет работать каршеринг “Яндекс.Драйв”. Машины Hyundai Creta будут ждать на парковке возле аэропорта Сочи. Их можно будет взять на 3, 5, 7 или 14 дней сразу, а потом продлевать аренду. Зона поездок – курорты Краснодарского края», – рассказали в компании.

При этом формат каршеринга у в Сочи будет несколько отличаться от привычного. В Сочи автомобиль нужно будет вернуть обратно к аэропорту, а не как обычно – оставить на любой городской парковке. Таким образом, формат больше напоминает прокат автомобиля, оформленные в электронном виде через приложение, уточнили в компании. Автомобиль сервиса также можно будет забронировать заранее.

Компания также расширила тариф «Межгород» для поездок на автомобилях из Москвы в Сочи и обратно.

<https://rns.online/transport/Yandeks-zapustit-karshering-v-Sochi-2020-06-15/>

ТАСС; 2020.15.06; БАЗА ДАННЫХ РОССИЙСКОГО СОЮЗА АВТОСТРАХОВЩИКОВ ПО ОСАГО МОЖЕТ ПЕРЕЙТИ В ВЕДЕНИЕ ЦБ

Банк России предлагает вести базу данных по ОСАГО, которая сейчас принадлежит Российскому союзу автостраховщиков (РСА). Об этом в интервью Российской газете сообщил зампред Банка России Владимир Чистюхин.

«Индивидуализация тарифа требует совершенно нового подхода к IT-инфраструктуре. Уровень моделирования, уровень электронных баз данных кратно возрастает. В связи с этим мы считаем, что назрел вопрос: где должны накапливаться такие данные, и на чем они должны базироваться. Казалось бы, у нас есть сегодня автоматизированная система Российского союза автостраховщиков. Она – кладезь большого количества информации. Но мы видим за последние несколько лет, что, несмотря на все усилия страхового сообщества, она не может адаптироваться с той скоростью и с тем качеством, которое сегодня требуется», – отметил он.

По мнению Чистюхина, также нужно расширить эту базу помимо моторных видов на иные виды страхования. «Поэтому в ближайшее время мы поставим вопрос о том, кто должен вести эту базу. На наш взгляд, для использования такой базы в публичных целях, чтобы она была удобна и понятна как потребителю, так и страховому сообществу, она должна перейти какому-то государственному органу или субъекту этого органа. Мы рассматриваем, что это будет регулятор, то есть Центробанк, либо организация при Банке России», – сказал он.

Чистюхин привел в пример базу техосмотра, которую создавал РСА, а потом она перешла в ведение МВД.

«Мы не хотим, чтобы были разные операторы. Сегодня количество жалоб на присвоение коэффициента бонус-малус (за безаварийную езду – прим. ТАСС) составляет более половины от всех жалоб на ОСАГО. И никак эту проблему не решить. А нам хотелось бы, чтобы технологии поставили бы потребителю простые и технологически надежные решения», – отметил он.

База данных АИС РСА для ОСАГО предоставляет страховым компаниям данные, позволяющие провести расчет стоимости полиса. Владельцы транспортных средств с помощью этой системы могут рассчитать коэффициент бонус-малус, убедиться, что их полис зарегистрирован в системе, оформить электронный полис страхования.

Также база содержит основные характеристики автомобилей, историю вождения, данные по оформлению страховых случаев и прошедшим по ним выплатам, оформлению и продаже полисов страхования.

<https://tass.ru/ekonomika/8729877>

RNS; 2020.15.06; МИНЗДРАВ ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ ОТ ИДЕИ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ТЕСТА ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ НА АЛКОГОЛИЗМ

Минздрав отказался от идеи обязательного проведения теста на CDT-маркер в крови для выявления хронического алкоголизма у будущих водителей для получения справки, лабораторные тесты будут проводиться только при наличии клинических признаков наркологических расстройств, сообщили RNS в пресс-службе министерства.

«Проектируемыми нормами предусматривается обязанность водителей или кандидатов в водители транспортных средств проходить лабораторные исследования на предмет хронического употребления алкоголя при выявлении у них клинических признаков наркологических расстройств. Таким образом, сохраняется действовавший до ноября 2019 года подход», – сообщили RNS в пресс-службе министерства.

При этом метод с выявлением CDT-маркера в крови все же может быть использован при медосвидетельствовании наравне с другими методами диагностики употребления алкоголя, уточнили в ведомстве. Новые нормы должны вступить в силу с 1 июля.

Уточняется, что осмотры психиатром и психиатром-наркологом и соответствующие лабораторные исследования должны проводиться в государственных медицинских организациях.

«Порядок определения цен устанавливается органами, осуществляющими функции и полномочия учредителей медицинской организации», – добавили в министерстве.

Осенью прошлого года Минздрав утвердил приказ, согласно которому с 22 ноября должен был измениться порядок проведения медосмотров для будущих водителей и тех, кто хочет восстановить права после их лишения. Предполагалось, что при получении медсправки россияне будут в обязательном порядке лабораторно проверять на алкоголизм и наркоманию. Позднее СМИ сообщали, что в нескольких городах России образовались очереди за медсправками для водителей из-за новостей, что справки могут подорожать из-за нового порядка проведения медосмотра.

Нововведения были также раскритикованы президентом России **Владимиром Путиным**. Минздрав тогда сообщил, что отложит принятие этих норм на июль 2020 года и дополнительно проанализирует анализ методов, используемых для освидетельствования, в целях обеспечения их эффективности при адекватном ценообразовании в регионах.

<https://rns.online/transport/Minzdrav-podtverdil-otkaz-ot-idei-obyazatelnoi-proverki-voditelei-na-alkogolizm-2020-06-15/>

ТАСС; 2020.15.06; НИЖЕГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ ПРОВЕРИЛИ РАБОТУ КОМПАНИИ «СИТИКАРД» ИЗ-ЗА ОЧЕРЕДЕЙ У ЕЕ ОФИСОВ

Сотрудники министерства транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области проверили работу компании «Ситикард», которая является оператором транспортных карт, после информации об очередях у ее офисов. Об этом сообщили в пресс-службе правительства региона.

С 11 июня в Нижегородской области возобновилось действие льготных проездных билетов. Для оплаты проезда необходимо продлить срок действия неиспользованных в марте и апреле билетов или купить новые. Днем в понедельник в нижегородских СМИ и группах в соцсети «ВКонтакте» были опубликованы фото и видео очередей у офисов компании «Ситикард», которая является оператором транспортных карт.

«В **Минтранс** поступили сообщения об очередях рядом с пунктами обслуживания «Ситикард». Представители ведомства проверили, как организована работа по продлению действия льготных проездных», – отмечается в сообщении.

И.о. замглавы нижегородского **Минтранса** Артем Бафанов отметил, что ситуация с очередями у офисов компании недопустима. «Мы изначально проговаривали с «Ситикардом», что должна быть возможность все карты разблокировать дистанционно. Сегодня мы ждем, что проблема будет решена», – цитирует **пресс-служба** Бафанова.

По словам директора «Ситикарда» Юрия Рябикова, компания увеличила число сотрудников в пунктах обслуживания. «Наши специалисты будут продлевать проездные прямо на улице с помощью терминалов «Ситикард». Но для абсолютного большинства пользователей в этом нет никакой необходимости, поскольку это можно сделать дистанционно», – приводятся в сообщении слова Рябикова.

<https://tass.ru/v-strane/8729149>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4378993>

RNS; 2020.15.06; НАЗВАНО ЧИСЛО ПРОДАННЫХ БИЛЕТОВ НА НОВЫЕ ПОЕЗДА В КРЫМ

На летние поезда в Симферополь и Евпаторию продано более 15 тыс. билетов за 5 дней с момента открытия продаж, сообщила RNS компания-оператор поездов «Гранд Сервис Экспресс».

«На поезда “Таврия” по новым направлениям в Симферополь из Екатеринбурга и Кисловодска, а также из Санкт-Петербурга в Евпаторию и обратно реализовано более 15 тысяч билетов за первые 5 дней продаж», – говорится в сообщении.

Поезда начнут курсировать в конце июня.

«В числе самых активных покупателей – жители Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Волгограда, Самары, Казани и Саратова. Наиболее востребованный маршрут из числа новых на сегодня Санкт-Петербург – Евпатория», – уточнили в компании.

Поезда из Ставрополя и с Урала будут проходить через крупные города – Уфу, Челябинск, Волгоград, Самару, Саратов, Пензу, Волгоград, Ростов-на-Дону, Краснодар и другие.

<https://rns.online/transport/Nazvano-chislo-prodannah-biletov-na-novie-poezda-v-Krim-2020-06-15/>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; ГЛАВА РЖД ПРЕДЛОЖИЛ СОХРАНИТЬ СТАВКУ НАЛОГА НА ИМУЩЕСТВО В 1,6%

Генеральный директор **РЖД** Олег Белозеров предложил сохранить ставку налога на имущество на уровне 1,6% как минимум до 2024 года и желательно бессрочно, говорится в сообщении Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП).

Согласно сообщению организации, 11 июня 2020 года состоялось онлайн-заседание бюро правления РСПП. При участии первого заместителя председателя правительства РФ Андрея **Белоусова** обсуждались предложения в проект общенационального плана действий по нормализации деловой жизни, восстановлению занятости, доходов граждан и роста экономики. Белозеров на нем отметил, что **РЖД** практически готово к размещению бессрочных облигаций, а сохранение налога на имущество в 1,6% могло бы помочь компании поддержать грузоотправителей.

«У нас остался с Центробанком последний шаг – выпуск решения. Проспект уже зарегистрирован, сейчас – выпуск решения. Хотел попросить сохранить до 2024 года как минимум, а вообще, желательно бессрочно, ставку налога на имущества 1,6%. Поскольку мы бы тогда дополнительно посмотрели по нашим тарифным решениям и лучше поддержали правильными тарифными решениями наших грузоотправителей», – приводятся в сообщении слова главы **РЖД**.

Генеральный директор **РЖД** на совещании по транспорту у президента России **Владимира Путина** 7 мая попросил сохранить в будущем году размер ставки налога на имущество объектов инфраструктуры на уровне 2020 года. Белозеров отмечал, что это вопрос для **РЖД** очень важный. В 2021 году, в соответствии с Налоговым кодексом, ставка налога на имущество объектов инфраструктуры должна была увеличиться с 1,6% до 2,2%. Это, пояснил глава **РЖД**, приведет к росту затрат компаний.

Белозеров просил сохранить размер ставки на уровне 2020 года, а все сэкономленные от этого средства обещал направить на реализацию инвестиционной программы. **Путин** позднее поручал подготовить предложения по сохранению с 2021 года ставки налога на имущество объектов железнодорожной инфраструктуры в размере 1,6%.

Общенациональный план действий России предусматривает сохранение ставки по налогу на имущество **РЖД** в 2021 году на уровне 1,6%, следовало из документа, который имелся в распоряжении РИА Новости.

<https://ria.ru/20200615/1572927248.html>

ТАСС; 2020.15.06; ПЕРВАЯ ГРУЖЕНАЯ КОНТРЕЙЛЕРНАЯ ПЛАТФОРМА ОТПРАВЛЕНА ИЗ КАЛИНИНГРАДА В ПЕТЕРБУРГ

Первая груженная контрейлерная платформа отправлена по новому маршруту из Калининграда в Санкт-Петербург в рамках серии тестовых перевозок, проводящихся на сети ОАО «**РЖД**». Об этом говорится в распространенном в понедельник сообщении пресслужбы Калининградской железной дороги (КЖД – входит в ОАО «**РЖД**»).

«Автомобильный полуприцеп с полимерной продукцией калининградских предприятий закреплен на контрейлерной платформе и отправлен в составе грузового поезда. Расчетное время в пути – двое суток, что в два раза быстрее, чем перевозка автомобильным транспортом, при сопоставимой стоимости перевозки. При этом обеспечивается существенное сокращение логистических издержек за счет более быстрого прохождения международных **пунктов пропуска** по железной дороге», – говорится в сообщении.

В мае состоялась первая отправка контрейлерной платформы в составе контейнерного поезда из Калининграда в Москву. Новая технология позволит не только увеличить объемы перевозок железнодорожным транспортом, но и разгрузить автомобильный трафик, снизить воздействие большегрузных автомобилей на автодорожную инфраструктуру и экологию, отмечают в дирекции КЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/8729063>

ТАСС; 2020.15.06; РЖД НАЗНАЧАТ НА 19-21 ИЮНЯ ТРИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПАРЫ «САПСАНОВ»

РЖД временно назначат на 19-21 июня три дополнительные пары поездов «Сапсан», говорится в сообщении компании.

Такое решение связано с постепенным снятием режима ограничений регионами РФ и растущим спросом на путешествия между Москвой и Санкт-Петербургом, отметили в РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/8728307>

ТАСС; 2020.15.06; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД ИЗ КИСЛОВОДСКА В КРЫМ ОТПРАВИТСЯ 1 ИЮЛЯ

«Гранд сервис экспресс», оператор железнодорожных перевозок по Крымскому мосту, откроет сообщение между Кисловодском (Ставропольский край) и полуостровом 29 июня, первый поезд из Кисловодска в Симферополь отправится 1 июля. Об этом говорится в сообщении пресс-службы города-курорта.

«С 1 июля кисловодчане смогут отдохнуть в Крыму. Отдых станет возможным в том числе благодаря введению в расписание поезда Кисловодск – Симферополь», – говорится в сообщении.

Отмечается, что поезд планировалось запустить еще в апреле, однако ситуация с распространением коронавирусной инфекции в стране, введение режима самоизоляции в регионах отсрочили сообщение между курортами.

«С 1 июля по 1 ноября будет раз в три дня отправляться пассажирский поезд из Кисловодска в Симферополь в 12:50 мск, а с 29 июня по 30 октября в 19:10 – из Симферополя. Время в пути составит 21 час 40 минут», – отмечается в пресс-релизе.

С декабря 2019 года открыто постоянное железнодорожное пассажирское сообщение с Крымом на двух маршрутах: Москва – Симферополь и Санкт-Петербург – Севастополь. Двухэтажные «Таврии» из Москвы с вагонами купе и СВ следуют в Крым ежедневно с Казанского вокзала. Поезда из Санкт-Петербурга с плацкартными и купейными вагонами ежедневно отправляются с Московского вокзала. С конца мая глубина продажи билетов на курсирующие поезда увеличена до 90 суток.

<https://tass.ru/v-strane/8724499>

ТАСС; 2020.15.06; РЖД С 3 ИЮЛЯ НАЧНУТ ВОЗВРАЩАТЬ ОТМЕНЕННЫЕ «СТРИЖИ» МЕЖДУ МОСКВОЙ И НИЖНИМ НОВГОРОДОМ

РЖД с 3 июля начнут восстанавливать частоту курсирования скоростных поездов «Стриж» между Москвой и Нижним Новгородом, говорится в сообщении компании.

В РЖД пояснили, что такое решение связано с постепенным увеличением спроса пассажиров на поездки вследствие снятия ограничений, которые действовали в различных регионах РФ.

Согласно временному графику движения, на маршрут возвращаются три пары поездов, которые будут курсировать в зависимости от дня недели (№701/№702, №707/№708 и №709/№710). Также перевозки продолжат осуществлять поезда №704 и №705.

РЖД ранее сообщали, что в конце июня вернут в расписание 35 поездов дальнего следования, отмененные на фоне падения спроса в пандемию коронавируса. Курсировать начнут в том числе ранее отмененные «Сапсаны» и поезда на курорты Черноморского побережья. При стабильно высоком спросе пассажиров на поездки в летний период количество восстановленных поездов и рейсов может быть увеличено.

<https://tass.ru/ekonomika/8727967>

ТАСС; 2020.15.06; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА БУДУТ ВМЕСТЕ С ПУЛКОВО И РЖД РАЗВИВАТЬ СЕТЬ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Комитет по развитию туризма Санкт-Петербурга совместно с управляющей компанией аэропорта Пулково «Воздушные ворота Северной столицы» и Российскими железными дорогами будет работать над созданием универсальной сети туристских мультимодальных перевозок, которая позволит стимулировать гостей возвращаться в город и логистически связанные с ним другие туристские направления России. Об этом ТАСС сообщил в понедельник председатель городского комитета по развитию туризма Сергей Корнеев.

«Мы будем работать над интеграцией туризма и транспорта и с «Воздушными воротами Северной столицы», и с РЖД, и с речными, и с автобусными перевозчиками. Что должно сработать, чтобы туристы разных категорий и интересов приезжали в наш город? Это должно быть удобно логистически: седьмая степень свободы воздуха – одно из революционных решений, которое необходимо развивать, и это наша договоренность с руководством ООО «Воздушные ворота Северной столицы» – совместно работать с авиаперевозчиками и с РЖД по созданию универсальной сетки мультимодальных туристских перевозок», – сказал Корнеев.

Глава комитета отметил, что это сотрудничество станет новым этапом развития концепции «Санкт-Петербург – Travel Hub», направленной на «подтягивание» к туристским программам города соседних регионов и всех партнеров. «Для этого нам нужны такие комбинации как Петербург – Псков, Петербург – Новгород, Петербург – Карелия, Петербург – речные круизы, Петербург – Москва и Петербург – регионы «Золотого кольца», – отметил он. К процессу выработки пакетных предложений для туристов подключены и отельеры.

«Самые успешные туристские центры мира не только финальная точка путешествия, но и точка большого туристского маршрута, например, Дубай или Сингапур. Задача такой истории, чтобы турист приезжал к нам не один раз, а снова и снова, а для этого ему нужно понимание, что он еще не все увидел, почувствовал и посмотрел», – пояснил он, добавив, что речь идет о привлечении всех целевых групп современных туристов.

Еще одним пунктом переговоров с управляющей компанией петербургского аэропорта стала проработка предложений сделать Пулково доступным для транзитных пассажиров в течение 72 часов в безвизовом режиме – по аналогии с уже существующим правилом для пассажиров, прибывающих в город на круизных лайнерах и паромах. «Это очень важное направление, наша мечта вместе с «Воздушными воротами Северной столицы». Мы всегда были сторонниками этого и надеемся, что здесь нас поддержат федеральные коллеги», – добавил Корнеев.

Особую важность эти меры приобретают в связи с переносом чемпионата Европы по футболу на 2021 год. «Это дает нам возможность рассказывать о Петербурге и в России, и за рубежом как о городе, который принимает мировое событие самого высокого уровня.

«Евро» – это своего рода знак качества для всего мира, как для любителей футбола, так и для всех остальных», – отметил председатель комитета.

В ближайшей перспективе основной задачей для профильного комитета будет привлечение к этой информационной кампании «тех партнеров, которые объективно заинтересованы в том же, в чем и [город]», сказал Корнеев. «Первые партнеры – это мировые транспортные компании. У нас уже есть очень хороший опыт, когда Emirates сюда пришел, – они провели свою маркетинговую программу, связанную с новыми маршрутами, странами географии их полетов, которые нам казались очень далекими, и мы получили оттуда новых клиентов», – пояснил он.

Еще одним ресурсом в этой кампании станут национальный туристский портал Russia Travel, а также отдельные программы продвижения в социальных сетях. «Ростуризм сейчас ведет работу по перезагрузке Russia Travel, проводит с МИД РФ переговоры об интеграции всех сервисов через это «единое окно». Мы в этой работе и партнеры, и эксперты, и пилотная площадка», – подчеркнул Корнеев.

Благодаря единой электронной визе, которая заработает в России с 2021 года, станет возможным развитие вокруг Санкт-Петербурга таких международных брендов, как «Русская Арктика», «Русская Балтика», «Русский Север», и в целом «Серебряного ожерелья», «Музейных маршрутов России» и других. «[Концепция] «Санкт-Петербург – World Travel Hub» напрямую связана с удобством перемещения, и электронная виза его дает. В том числе через возможность создавать конструктор с различными комбинированными программами», – добавил он.

По его словам, Ростуризм подготовил целый ряд предложений, как сделать визовую систему лучше и универсальнее. «Будем инициировать и другие предложения по смягчению визового режима, чтобы он был современным, гибким, доступным и понятным всем иностранным гражданам», – сказал собеседник агентства.

<https://tass.ru/ekonomika/8721877>

ТАСС; 2020.15.06; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИНСТРУКТАЖ ПРОВЕДУТ ДЛЯ БРИГАД МЖД ИЗ-ЗА АКТИВИЗАЦИИ «ЗАЦЕПЕРОВ»

Дополнительную разъяснительную работу проведут среди локомотивных бригад пригородных поездов Московской железной дороги (МЖД) из-за активизации «зацеперов». Об этом говорится в распространенном в понедельник сообщении пресс-службы МЖД.

«С локомотивными бригадами пригородных поездов Московской железной дороги проводится дополнительная разъяснительная работа о действиях в случае обнаружения нарушителей правил безопасного поведения на объектах инфраструктуры. В связи с установлением теплого времени года железнодорожники фиксируют повышение активности так называемых «зацеперов», которые пытаются совершить поездку на внешних элементах подвижного состава», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, с 12 по 14 июня на Московской железной дороге зафиксировано 4 случая «зацепинга», 3 из них – смертельные. Нелегальные экстремалы подвергают опасности свои жизни, находясь в непосредственной близости от контактной сети, а происшествия с ними отражаются на графике движения поездов. «Локомотивные бригады пригородных поездов, замечая «зацеперов» на встречной электричке, передают информацию дежурным по станции для вызова на место сотрудников полиции. Московская железная дорога призывает всех соблюдать правила личной безопасности при нахождении на объектах инфраструктуры. А в период активизации «зацеперов» просит граждан не оставаться безучастными к безответственному и легкомысленному поведению подростков», – отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/moskva/8723261>

РЖД ПАРТНЕР; 2020.15.06; ГРУППА КОМПАНИЙ «НОВОТРАНС» ЗАВЕРШИЛА ПЕРВЫЙ ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА УНИВЕРСАЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА LUGAPORT

В рамках реализации инвестиционного проекта LUGAPORT в порту Усть-Луга Группа компаний «Новотранс» завершила работы по созданию искусственных земельных участков (ИЗУ) универсального терминала. Объем инвестиций, вложенных холдингом в ходе первого этапа реализации проекта, превысил 7 млрд руб.

Выполнен большой объем работ по устройству шпунтового ограждения, строительству берегоукреплений, созданию дамб обвалования, заполнения песком карт образования территорий. На морской составляющей было задействовано около двух десятков единиц флота (морские платформы, плавучий кран, буксиры, баржи). В процессе строительства в грунт основания ИЗУ было погружено 843 сваи-оболочки, забито 2642 единицы шпунта Ларсена. Завезено и отсыпано свыше 2 млн кубометров песка, 27 тыс. кубометров щебня. Для устройства покрытия проездов на дамбах обвалования уложено около 1 тыс. железобетонных плит. Площадь искусственно созданной территории терминала превышает 43 га (1250 м в длину и 350 м в ширину). Общая площадь застройки комплекса – 73 га. Работы выполнялись в строгом соответствии с намеченным графиком, несмотря на значительное количество штормовых дней (более 120), не позволявших производить работы на акватории.

Напомним, в конце июля прошлого года подготовленные генеральным проектировщиком (ЗАО «ГТ Морстрой») проектная документация и результаты инженерных изысканий по объекту «Искусственные земельные участки под цели строительства морских терминалов 5-й, 6-й очередей комплекса генеральных грузов в МТП Усть-Луга» получили положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России». Федеральным агентством морского и речного транспорта (**Росморречфлот**) было выдано разрешение на строительство. В августе 2019 года генподрядчиком (ООО СУ «ГТ Морстрой») было развернуто шесть морских потоков, после чего начались работы по созданию вертикального берегоукрепления ИЗУ терминала.

«Новотранс» – единственный в России холдинг, ведущий строительство универсального морского экспортно-импортного терминала. Группа компаний продолжает активное инвестирование в проект, несмотря на сложившуюся экономическую ситуацию в условиях пандемии и падения рынков. Мы завершили первый этап строительства и сейчас проходим необходимые согласительные процедуры с регулирующими ведомствами, после чего приступим ко второму этапу реализации инвестпроекта – строительству объектов самого терминала. Подчеркну, что основной и сложнейший этап строительства завершен четко по графику. В этом огромная заслуга специалистов Группы компаний «Новотранс» и АО «Компания Усть-Луга». Со времен СССР в России не проектировался и не строился ни один универсальный морской терминал. Быть первыми – большая ответственность, но уже сейчас эксперты сходятся во мнении, что терминал LUGAPORT сможет войти в число самых современных и востребованных. Это масштабный и значимый проект для нашей страны. Выгодное географическое положение и возможность приема судов с большим водоизмещением будут способствовать увеличению экспортного и импортного потенциала России. Его задача – перенаправить на себя российские экспортные грузы, которые сегодня идут в страны Балтии и Финляндию, в том числе зерно. Кроме того, будет создано свыше 700 новых рабочих мест», – сказал президент Группы компаний «Новотранс» Константин Гончаров.

Универсальный терминал LUGAPORT (инвестпроект Группы компаний «Новотранс» в морском торговом порту Усть-Луга, Ленинградская обл.) предназначен для перевалки генеральных, навалочных, зерновых грузов и пищевых продуктов. Он будет обеспечивать возможность приема до 1100 вагонов в сутки со станции примыкания Лужская Генеральная, а также прием и обработку судов класса Panamax, New-Panamax, Baby-Capesize с осадкой

до 15,5 м. Проект LUGAPORT включен в стратегические документы развития транспортной инфраструктуры России. Общий объем инвестиций в проект – 46,5 млрд руб., из которых 38 млрд – собственные инвестиции холдинга «Новотранс». Общий объем перевалки на терминале составит 24,3 млн тонн в год. Первую очередь комплекса планируется ввести в эксплуатацию к началу 2023 года, вторую – к началу 2024 года и третью очередь – к концу 2024 года.

<https://www.rzd-partner.ru/other/news/gruppa-kompaniy-novotrans-zavershila-pervyy-etap-stroitelstva-universalnogo-terminala-lugaport/>

ТАСС; 2020.15.06; МИШУСТИН: РОССИЯ ДОЛЖНА НАРАЩИВАТЬ ПАРК СОВРЕМЕННЫХ ЛЕДОКОЛОВ, ЧТОБЫ ШИРЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ СМП

Премьер-министр **Михаил Мишустин** считает необходимым продолжить развитие парка ледоколов, что даст новые возможности для использования Северного морского пути (СМП). Такое мнение он высказал в понедельник на оперативном совещании с вице-преьерами.

«Необходимо продолжить развитие парка мощных современных ледоколов. Это важная и необходимая для страны работа», – сказал премьер. По его мнению, это «позволит более широко раскрыть транспортный потенциал Северного морского пути, усилить интерес международного бизнеса к новому транзитному коридору между Европой и Азией и, конечно, обеспечить первенство России в Арктике, стратегически важном для нас регионе». Глава правительства напомнил о реализации проекта по строительству серии из пяти атомных ледоколов, предназначенных для работы на СМП. «Задачу увеличить грузопоток по этому маршруту поставил президент и развитие этого важного транспортного направления включено в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**», – уточнил он.

Мишустин также рассказал, что в конце мая состоялась закладка серийного атомного ледокола «Якутия», который станет уже четвертым судном проекта. «Все они по-настоящему уникальны, отличаются мощными двигателями и универсальностью, их можно использовать во льдах и в воде на глубоководных и мелководных трассах. Подобных нет ни у одной страны мира», – заметил премьер.

<https://tass.ru/ekonomika/8723371>

ТАСС; 2020.15.06; СЕВЕРНОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО ОТКРЫЛО СЕЗОН ЛЕТНЕЙ НАВИГАЦИИ В АРКТИКЕ

Период летней навигации начался в районе дислокации флота Северного речного пароходства в Арктике на неделю раньше ожидаемого срока из-за аномально теплой зимы. Об этом в понедельник сообщает **пресс-служба** правительства Архангельской области.

«В районе основной дислокации флота Северного речного пароходства, в Обском бассейне, началась летняя навигация 2020 года. В связи с аномально теплой зимой навигация восточной группы флота Северного речного пароходства на реке Обь открылась раньше ожидаемого срока», – говорится в сообщении.

Как уточнили в пресс-службе, по прогнозам синоптиков, ледоход в районе навигации, вблизи городов Салехард и Лабытнанги, закончился на неделю раньше срока.

«Экипажи судов Северного речного пароходства приступают к выполнению поставленных перед ними задач в Обском бассейне с соблюдением всех требований регламентов, введенных для профилактики распространения COVID-19. Перед ними стоит важная задача по безопасной и своевременной транспортировке грузов в Арктике», – отмечается в сообщении.

Флот Северного речного пароходства осуществляет перевозки по Северному морскому пути. Суда пароходства работают в портах Арктики и крупных рек Сибири, осуществляют перевозки в Ненецкий автономный округ, Чукотский АО, Ямало-Ненецкий АО,

Камчатский край, Республику Саха, на Таймыр, в Красноярский край. Работают в портах Мурманска, Архангельска, Нордвика, Амбарчика, Игарки, Дудинки, Диксона, Тикси, Певека, Находки, других труднодоступных районах Севера, а также осуществляют плавание в территориальных водах Китая и Кореи.

<https://tass.ru/ekonomika/8729129>

ИНТЕРФАКС; 2020.15.06; АДМИНИСТРАЦИЯ «ВОЛГО-БАЛТА» В ПЕТЕРБУРГЕ И НА ЛАДОГЕ СОЗДАЛА ПЛОЩАДКИ ДЛЯ ТЕСТИРОВАНИЯ МОРСКИХ И РЕЧНЫХ БЕСПИЛОТНИКОВ

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» создало тестовую акваторию «Беспилотник» для испытаний технологий безэкипажного судовождения, сообщает **пресс-служба** учреждения. Акватория, которая является единственной официальной площадкой на внутренних водных путях России для испытаний беспилотной морской и речной техники и технологий безэкипажного судовождения, включает в себя две испытательные площадки: в восточной части Ладожского озера и на 1371-м км реки Нева в Санкт-Петербурге.

Речной и озерный сегменты акватории «Беспилотник» созданы на водных путях ФБУ «Администрация «Волго-Балт» и включают в свой состав реку Неву, Ладожское озеро и устье реки Свирь.

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» начало прием заявок от производителей беспилотных судов и разработчиков технологий безэкипажного судовождения для проведения испытаний в тестовой акватории.

Проект реализован ФБУ в сотрудничестве с ФГОУ ВПО «ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова» по поручению **Минтранса** России и **Росморречфлота**.

Кроме того, район восточной части Ладожского озера в Свирской губе в ближайшее время будет оборудован средствами навигационной обстановки, уже имеет картографическое покрытие актуализированными электронными навигационными картами, каналами связи, в том числе сотовой связью, что позволяет обеспечить высокий уровень безопасности судоходства при проведении испытаний беспилотных судов и эффективности испытаний. Средние глубины, как правило, превышают 15 м, грунт в основном песчаный, в зимнее время образуется ледяной покров. Акватория позволит проводить испытания судов всех четырех уровней автономности, согласно классификации ИМО.

«Испытывать небольшие модели автономных судов в акватории Ладожского озера достаточно нерационально, поэтому логичным решением явилось создание дополнительной тестовой площадки на 1371 км реки Нева в черте Санкт-Петербурга. Данная площадка также обладает всей необходимой инфраструктурой, при этом имеет высокую доступность для всех потенциальных участников испытаний», – отмечается в сообщении.

На ту же тему:

<https://rus-shipping.ru/ru/infstruct/news/?id=40885>

<https://topspb.tv/news/2020/06/15/v-peterburge-sozdana-akvatoriya-bespilotnik-dlya-ispytaniy-tehnologij-bezekipazhnogo-sudovozhdeniya/>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; СПРОС НА АВИАБИЛЕТЫ В РОССИИ РАСТЕТ, ИХ СТОИМОСТЬ ПОВЫШАЕТСЯ

Спрос на авиабилеты и их стоимость начали стабильно расти, сообщает Biletix.

Об этом свидетельствуют данные бронирования интернет-сервиса для путешественников. Объем продаж авиабилетов туда-обратно с начала мая к началу июня восстановился с 4,3 до 25,1 процента от показателей прошлого года.

Если в июне средний чек на перелеты в обе стороны по России оказался ниже показателя аналогичного периода прошлого года почти в три раза (3 736 рублей в 2020 году против 11

406 рублей в 2019 году), то в августе разница составляет всего 18 процентов (13 690 против 16 610 рублей).

«В оптимистическом варианте мы ожидаем восстановление спроса на авиационные билеты до уровня 50 процентов от показателей 2019 к концу года», – отметил генеральный директор сервиса Игорь Константинов.

<https://ria.ru/20200615/1572935229.html>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.15.06; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОПРОСИЛИ ОБ ОТСРОЧКЕ ПО НАЛОГАМ НА 90 МЛН РУБЛЕЙ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» обратилась в федеральную налоговую службу за отсрочкой по уплате налогов на сумму 90 млн руб. Об этом сегодня сообщил гендиректор авиакомпании Сергей Скуратов на совещании с президентом **Владимиром Путиным** о мерах поддержки населения и бизнеса во время COVID-19. «Решение по нашей заявке, поданной в рамках постановления Правительства РФ №409, будет принято в июле», – отметил господин Скуратов.

Кроме того, авиакомпанию освободили от уплаты налога на имущество около 40 млн руб. за год.

Глава авиакомпании назвал сложившуюся ситуацию «критической». «Потери большие. В мае мы потеряли 94% объема перевозок. Но мы благодарны за понимание и поддержку в сегодняшней ситуации. Мы уже получили несколько кредитов в рамках постановлений Правительства РФ – 3 млрд руб. и 403 млн руб. оформили в Сбербанке, еще 400 млн руб. на зарплату работникам мы рассчитываем получить от ВТБ в июне-июле», – рассказал Сергей Скуратов.

При этом из компании пока никто не уволился, хотя значительная часть сотрудников находится в простое. «Численность авиакомпании составляет 4 тыс. человек, с семьями – 12 тыс. человек», – рассказал господин Скуратов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4379125>

RNS; 2020.15.06; ПУТИНА ПОПРОСИЛИ ПОСТЕПЕННО ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В СТРАНЫ СНГ

Гендиректор авиакомпании «Уральские авиалинии» Сергей Скуратов попросил президента России **Владимира Путина** постепенно возобновить полеты в страны СНГ. Такую просьбу он высказал в ходе совещания по поддержке экономики и социальной сферы, трансляцию которого вел телеканал «Россия 24».

«Мы способны заработать деньги. Нам только дать – где летать, а для этого конечно открыть регионы. Конечно, Крым и так далее. Возможно страны СНГ по этапу», – сказал он.

Президент, в свою очередь, подчеркнул, что развивать нужно внутренний туризм.

«Многие иностранные государства не открываются, они до сих пор между собой разобратся не могут, кого пускать, кого не пускать, когда там шенген откроется. Но во всяком случае, внутренний туризм будем развивать. Постараемся это сделать эффективно, для того, чтобы перевозчик это почувствовал», – сказал **Путин**.

Ранее в понедельник глава Крыма Сергей Аксенов сообщил, что с 15 июня на полуострове отменяется режим самоизоляции для всех категорий граждан, а также обязательная обсервация для приезжающих на территорию республики из других регионов России.

<https://rns.online/transport/Putina-poprosili-postepenno-vozobnovit-poleti-v-strani-SNG--2020-06-15/>

ТАСС; 2020.15.06; ПУТИН РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЧУВСТВУЮТ ЭФФЕКТ ОТ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА

Президент РФ Владимир Путин надеется, что с развитием внутреннего туризма авиаперевозчики, пострадавшие от пандемии коронавируса, смогут ощутить экономический эффект. Такую точку зрения он высказал на совещании по реализации принятых мер по поддержке экономики и социальной сферы.

«Внутренний туризм будем развивать. Постараемся сделать это эффективно, так, чтобы и перевозчик это почувствовал экономически», – пообещал Путин.

Президент выразил надежду, что авиационная отрасль почувствует это, как только внутренний туризм начнет восстанавливаться. При этом Путин с пониманием отнесся к сетованиям авиаперевозчиков, которые несут убытки из-за прекращения международных рейсов. «Многие иностранные государства, вы знаете, не открываются. Они до сих пор с собой еще разобраться не могут, кого пускать, кого не пускать, когда там Шенген откроется», – заметил президент.

<https://tass.ru/ekonomika/8727007>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.06; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» СОХРАНИЛИ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ СОТРУДНИКОВ НА ФОНЕ COVID

Большую часть сотрудников авиакомпании «Уральские авиалинии» удалось сохранить, несмотря на пандемию коронавируса, доложил гендиректор авиакомпании Сергей Скуратов президенту РФ Владимиру Путину.

Путин в понедельник проводит по видеосвязи совещание по вопросам реализации принятых мер по поддержке экономики и социальной сферы. В ходе совещания выступил глава «Уральских авиалиний». По его словам, численность сотрудников авиакомпании – около 4 тысяч человек, учитывая членов семей – 12 тысяч. В связи с коронавирусом значительная часть коллектива авиакомпании находится в «вынужденном скользком простом» с минимальной заработной платой.

Президент поинтересовался, удалось ли сохранить персонал на фоне пандемии. «Сколько у вас сейчас персонала-то осталось? Поуволяли там, да?» – обратился Путин к гендиректору авиакомпании.

«Три тысячи 680 человек. По тем или иным причинам из авиакомпании, ну в значительной степени это личные причины – выходят замуж, рожают и так далее, ушло около 100 человек за период вот с начала года», – ответил Скуратов.

<https://ria.ru/20200615/1572957064.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.16.06; ТПП ПРЕДЛОЖИЛА ВВЕСТИ НАЛОГОВЫЙ ВЫЧЕТ ЗА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ

Глава Торгово-промышленной палаты РФ Сергей Катырин в письме замминистру финансов Алексею Сазанову предложил ввести дополнительные меры поддержки авиаотрасли РФ на фоне ситуации с коронавирусом, включая налоговый вычет за внутренние авиаперелеты.

«Дополнить перечень социальных вычетов по НДФЛ... на авиационные перелеты граждан РФ по территории РФ. Условия предоставления вычета предлагаем установить следующие: в размере фактически осуществленных расходов на перелет без ограничения предельного размера вычета по НДФЛ; перелет осуществлен только гражданином РФ; перелет осуществлен на внутренних рейсах российских авиаперевозчиков», – говорится в письме (имеется в распоряжение РИА Новости).

В числе возможных мер также установление ставки НДС 0% на все внутренние авиаперевозки, включая перевозки через аэропорты московского авиационного узла с 1 июня 2020 года до 31 декабря 2029 года. Кроме того, ТПП предлагает предоставить право

на отсрочку или рассрочку уплаты ряда налогов, авансовых платежей по налогам и страховых взносов.

Предлагается также усовершенствовать механизм возмещения сумм акциза, начисленных при получении авиакеросина перевозчиками: снизить условное значение средней оптовой цены реализации авиакеросина в РФ на 2019 год с 48,3 тысячи рублей до 40 тысяч рублей за тонну (фактический уровень на декабрь 2017 года) и далее ежегодно увеличивать это значение на уровень инфляции, установленный Росстатом, а не на фиксированные 5%.

ТПП предлагает повысить с 2,08 до 3,5 значения коэффициента суммы акциза, начисленной при получении авиакеросина налогоплательщиком, и повысить значение коэффициента до 5 в отношении количества керосина, приобретенного в аэропортах данных регионов.

<https://ria.ru/20200616/1572976568.html>

ТАСС; 2020.15.06; АВИАКОМПАНИЯ «СИЛА» ВОЗОБНОВИТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ УЛАН-УДЭ В ЧИТУ И НА ОЛЬХОН

Авиакомпания «Сила» («Сибирская легкая авиация») возобновляет с 17 июня регулярные авиарейсы из Улан-Удэ в Читу и на остров Ольхон на Байкале, приостановленные ранее из-за пандемии коронавируса. Об этом сообщили в понедельник в пресс-службе **Минтранса** Бурятии.

«С 17 июня авиакомпания «Сила» возобновляет рейсы в Читу (Забайкальский край) и на Ольхон (Иркутская область), приостановленные еще в марте из-за пандемии COVID-19. Пассажиры уже могут приобрести авиабилеты по маршрутам Улан-Удэ – Хужир и Улан-Удэ – Чита по льготным тарифам, полеты будут выполняться два раза в неделю – в пятницу и воскресенье», – говорится в сообщении.

На сайте авиакомпании можно приобрести билеты по направлению Улан-Удэ – Хужир за 2 тысячи рублей, а по направлению Улан-Удэ – Чита за 3,2 тысячи рублей.

«Перевозка по субсидируемым тарифам доступна всем авиапассажирам», – отметили в министерстве, пояснив, что субсидирование осуществляется согласно постановлению правительства РФ «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории РФ и формирование региональной маршрутной сети РФ».

Авиарейс, связывающий Улан-Удэ и Читу, востребован, так как у жителей двух соседних регионов тесные экономические и социальные связи. Полет на самолете значительно экономит время пассажиров: это около полутора часов вместо шести-восьми часов на автомобиле или вместо ночи в пути на поезде. Маршрут на остров Ольхон на Байкале пользуется большой популярностью у жителей Бурятии, так как за 40 минут можно оказаться в популярном туристическом месте, наземным транспортом этот маршрут, следуя из Бурятии, нужно преодолевать 12 часов.

<https://tass.ru/ekonomika/8724891>

ТАСС; 2020.15.06; UTAIR ПЛАНИРУЕТ ПОЛЕТЫ В 31 ГОРОД РОССИИ ИЗ МОСКВЫ ЛЕТОМ 2020 ГОДА

Авиакомпания Utair намерена летом 2020 года совершать полеты в 31 город России из Москвы. Об этом говорится в распространенном в понедельник сообщении пресс-службы перевозчика.

«Utair расширяет программу полетов из регионов в столицу. Для пассажиров из регионов авиакомпания предусмотрела удобные стыковки в аэропорту Внуково, благодаря которым они смогут путешествовать по всей России», – приводятся в сообщении слова президента «Utair – пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

Уточняется, что Utair будет выполнять рейсы из Москвы в Анадырь, Анапу, Владикавказ, Геленджик, Грозный, Иркутск, Казань, Калининград, Когалым, Краснодар, Красноярск, Курган, Махачкалу, Минеральные Воды, Мурманск, Назрань, Нарьян-Мар,

Нижневартовск, Ноябрьск, Ростов-на-Дону, Самару, Санкт-Петербург, Ставрополь, Сочи, Сургут, Сыктывкар, Тюмень, Усинск, Уфу, Ухту и Ханты-Мансийск.

Пресс-служба авиакомпании ранее сообщала, что Utair в летней программе планирует полеты более чем по 140 направлениям в России. Из них 108 – это межрегиональные маршруты, которые минуют Москву.

<https://tass.ru/ekonomika/8723867>

РИА НОВОСТИ; 2020.16.06; В ГРОЗНОМ ВОЗОБНОВИЛИ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В РОССИЙСКИЕ ГОРОДА

Регулярные ежедневные рейсы из Грозного в Москву и другие города России, приостановленные из-за пандемии коронавируса, возобновлены, аэропорт начинает работать в обычном режиме, сообщает **пресс-служба** аэропорта.

Грозненский аэропорт приостановил с 27 марта прием пассажиров, не имеющих прописку или временную регистрацию в Чечне из-за угрозы распространения коронавируса и сократил количество рейсов из Грозного в Москву и обратно с четырех в сутки до трех в неделю.

«Авиакомпания «**Аэрофлот**» возобновила регулярные ежедневные рейсы из Грозного в Москву и обратно, приостановленные из-за пандемии. Кроме того, авиакомпания ЮТейр, осуществляющая перелеты по маршруту «Москва-Грозный-Москва», планирует добавить еще два ежедневных рейса в ближайшее время, и таким образом из грозненского аэропорта будет совершаться четыре рейса в сутки», – говорится в сообщении.

Сообщается также, что возобновлены регулярные рейсы из Грозного в Сургут и Ростов-на-Дону. С начала июля планируется начать полеты из чеченской столицы в Санкт-Петербург, Астрахань, Краснодар, Новосибирск и Сочи.

Власти Чечни с 5 апреля в рамках ограничительных мер по коронавирусу закрыли въезд в республику всех видов транспорта, за исключением транзитных перевозок, продовольственных, медицинских поставок и экстренных выездов.

<https://ria.ru/20200616/1572975956.html>

ТАСС; 2020.15.06; КУРГАНСКИЙ АЭРОПОРТ ВОЗОБНОВИЛ РЕЙСЫ ПОСЛЕ ПЕРЕРЫВА, СВЯЗАННОГО С ПАНДЕМИЕЙ

Курганский аэропорт возобновил ежедневные рейсы в Москву после их приостановки, связанной с распространением коронавирусной инфекции. Об этом в понедельник сообщила **пресс-служба** аэропорта.

Из аэропорта региона авиакомпания Utair осуществляет рейсы Курган – Москва и Москва – Курган, но с 9 апреля из-за пандемии по просьбе местных властей самолеты перестали летать по данному направлению.

«Сегодня возобновились рейсы из курганского аэропорта. Из столицы прилетели 127 пассажиров. На входе в аэровокзал их встречали медработники и сотрудники Роспотребнадзора. Измеряли температуру и проверяли наличие справки об отрицательном анализе на COVID-19. Таково было решение регионального оперативного штаба по противодействию распространению новой коронавирусной инфекции», – говорится в сообщении.

В пресс-службе добавили, что при отсутствии справки пассажиры здесь же сдавали тест. Каждый из прибывших получил постановление о соблюдении самоизоляции в течение 14 дней. «В Москву улетел 121 человек», – добавили в аэропорту.

<https://tass.ru/ural-news/8722017>

RNS; 2020.15.06; В АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ СНЯЛИ РЯД ОГРАНИЧЕНИЙ ПО КОРОНАВИРУСУ

В аэропорту Симферополя с 15 июня отменили проверку документов и анкетирование прибывающих пассажиров, которые ранее проводились в качестве антикоронавирусных мер, сообщили RNS в пресс-службе аэропорта.

«С 15 июня в аэропорту отменяются проверки документов и анкетирование прибывших пассажиров, которые проводили государственные органы власти и ведомства, однако продолжится термометрия всех прилетевших и входящих в терминал посетителей. Изменения связаны с вступлением в силу поправок в указ главы Республики Крым «О введении режима повышенной готовности», отменяющих обязательную 14-дневную самоизоляцию и изоляцию в условиях обсерватора для прибывших в Крым пассажиров», – рассказали в пресс-службе.

При этом в аэропорту продолжают мерить температуру всем прилетающим пассажирам в международной зоне прилета и всем посетителям при входе в терминал аэропорта. Прилетевшие пассажиры с температурой тела выше 37 градусов будут направлены на обследование в медицинские учреждения. В аэропорту и на открытых площадях аэропорта также необходимо носить маски, на территории аэровокзального комплекса – соблюдать социальную дистанцию, добавили в пресс-службе.

Ранее также стало известно, что с 15 июня в Крыму отменен режим самоизоляции и обязательной обсервации для россиян.

<https://rns.online/transport/aeroport-Simferopolya-snyal-ryad-ogranichenii-po-koronavirusu-2020-06-15/>

ИНТЕРФАКС; 2020.15.06; СУД РЕШИЛ НЕ НАКЛАДЫВАТЬ НА ИРАЭРО ОБЕСПЕЧИТЕЛЬНЫХ МЕР ИЗ-ЗА ДОЛГОВ ЗА АРЕНДУ SSJ-100

Арбитражный суд Москвы отказал корпорации «Иркут» (МОЕХ: IRKT) в удовлетворении ходатайства о принятии обеспечительных мер в отношении авиакомпании «ИрАэро», задолжавшей 941,4 млн рублей за аренду SSJ-100, говорится в определении суда.

«Иркут» стал правопреемником АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) по искам о долгах перевозчика.

Подая ходатайство об обеспечительных мерах, истец заявил, что «ИрАэро» «долгое время отказывается выплачивать задолженность, несмотря на предъявляемые требования». Суд, отказав в удовлетворении заявления, принял во внимание негативное влияние коронавируса на авиационную отрасль, учел возникновение риска «банкротств авиаперевозчиков из-за падающих доходов авиакомпаний из-за закрытия маршрутов».

Как отмечается в определении, обеспечительные меры на должника обычно налагаются в форме ареста его банковских счетов, однако «Иркут», как указывается, не представил суду «документы, свидетельствующие об открытых счетах и о наличии денежных средств на расчетных счетах ответчика».

Сам иск о взыскании с «ИрАэро» 941,4 млн рублей суд рассмотрит 26 августа, говорится в определении суда.

Как сообщалось ранее, Арбитражный суд Москвы с начала года рассматривает иск ГСС («Иркута» как правопреемника) к «ИрАэро» с требованиями 941,4 млн рублей. В эту сумму включены долги по аренде самолетов SSJ-100, долги по техническим резервам и пени.

Кроме того, в производстве суда находится иски ГСС (или «Иркута» как правопреемника) о взыскании с перевозчика 62,58 млн рублей (рассмотрение назначено на 28 сентября) и 13,175 млн рублей (25 августа).

Сообщалось также, что Арбитражный суд Москвы назначил на 5 августа заседание по встречному иску авиакомпании «ИрАэро» к ГСС о взыскании 1,854 млрд рублей. Перевозчик требует возместить ему убытки с момента начала эксплуатации самолетов SSJ-100 в связи с их неудовлетворительным техническим состоянием.

«ИрАэро» взяла в лизинг у Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) девять SSJ-100, из них четыре машины были новыми, остальные ранее эксплуатировались авиакомпаниями Red Wings и «Ямал».

По заверениям «ИрАэро», сейчас у нее летает лишь пять из девяти SSJ-100 – остальные простаивают.

[Вернуться в оглавление](#)