



## Ежедневный мониторинг СМИ

18 ИЮНЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.18.06; ОЧЕРЕДЬ НА ВЫЛЕТ; АВИАКОМПАНИИ ГОТОВЯТСЯ К БОРЬБЕ ЗА ВЫЖИВАНИЕ .....	6
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.18.06; «В ЛУЧШЕМ СЛУЧАЕ СРАБОТАЕМ В НОЛЬ»; ВИТАЛИЙ ВАНЦЕВ, СОВЛАДЕЛЕЦ АЭРОПОРТА ВНУКОВО.....	8
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.18.06; «ПРИ 23,4 МЛРД РУБ. ГОСПОДДЕРЖКИ КТО-ТО ОБАНКРОТИТСЯ, БЕЗУСЛОВНО»; ЮРИЙ СПЕКТОРОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ МОСКОВСКОГО ОФИСА VAIN & COMPANY...11	11
КОММЕРСАНТЬ; 2020.18.06; ЦЕНА ВОПРОСА; ГЕНДИРЕКТОР FRIENDLY AVIA SUPPORT АЛЕКСАНДР ЛАНЕЦКИЙ О ТОМ, ПОЧЕМУ НЕ СТОИТ НАДЕЯТЬСЯ НА НИЗКИЕ ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ.....	12
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.18.06; «АЭРОФЛОТ» МОЖЕТ СТАТЬ БОЛЕЕ ГОСУДАРСТВЕННЫМ; ВЛАСТИ ОБСУЖДАЮТ ЕГО ДОКАПИТАЛИЗАЦИЮ НА 80 МЛРД РУБ. ....	13
ВЕДОМОСТИ; 2020.18.06; СМИ УЗНАЛИ О ПЛАНЕ СПАСЕНИЯ «АЭРОФЛОТА» ЧЕРЕЗ ВЫКУП ДОПЭМИССИИ АКЦИЙ.....	14
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.18.06; WIZZ AIR НАРАЩИВАЕТ МАРШРУТНУЮ СЕТЬ; ЛОУКОСТЕР ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ БАЗУ В ПУЛКОВО И ЗАПУСТИТЬ НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ ЭТОЙ ОСЕНЬЮ .....	15
ВЕДОМОСТИ; АРТЕМ ГИРШ; 2020.17.06; АЭРОПОРТ «ПУЛКОВО» СТАНЕТ ПЕРВОЙ РОССИЙСКОЙ БАЗОЙ ЛОУКОСТЕРА WIZZ AIR; С ОСЕНИ АВИАКОМПАНИЯ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В ЗАЛЬЦБУРГ, ОСЛО, КОПЕНГАГЕН, СТОКГОЛЬМ И НА МАЛЬТУ .....	16
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.18.06; ФЛОТ ОКАЗАЛСЯ НЕ РЕЧЕН; ЧИСЛО КРУИЗНЫХ СУДОВ СТРЕМИТЕЛЬНО СОКРАЩАЕТСЯ.....	17
КОММЕРСАНТЬ (ЕКАТЕРИНБУРГ); ЕВГЕНИЯ ЯБЛОНСКАЯ; 2020.18.06; ЛИЗИНГ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ; КАК УРАЛЬСКИЙ РЫНОК ПЕРЕЖИВАЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ.....	18
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.18.06; «ДОЧКА» ОАК ПОДАЛА ИСК К СВОЕМУ БЫВШЕМУ ГЕНДИРЕКТОРУ; «ИЛЬЮШИН ФИНАНС» ТРЕБУЕТ ОТ АЛЕКСАНДРА РУБЦОВА ВЕРНУТЬ ПРЕМИЮ ЗА 2015 ГОД .....	21
RNS; 2020.17.06; ГЛАВА МИНСВЯЗИ МОЖЕТ ВОЙТИ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА» .....	22
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ ПОПРАВКИ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ПОД ВЫПУСК «ВЕЧНЫХ» БОНДОВ АВТОДОРА – ИСТОЧНИК .....	23
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; МИНТРАНС РФ В 2021 Г. ЗАПУСТИТ ПАСПОРТИЗАЦИЮ СМЕННЫХ КУЗОВОВ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ – ОВК .....	24
ТАСС; 2020.17.06; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО САНИТАРНОЙ РАБОТЕ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСГРАНИЦУ .....	24
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; РОССИЯНАМ НЕ ЗАПРЕЩЕН ВЫЕЗД ЗА РУБЕЖ, ЗАЯВИЛА ГЛАВА РОСТУРИЗМА .....	25

---

РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; СТРАНЫ ЕВРОСОЮЗА СКООРДИНИРУЮТ ОТКРЫТИЕ ГРАНИЦ ДЛЯ РОССИИ И ДРУГИХ СТРАН .....	25
ТАСС; 2020.17.06; В РОСТУРИЗМЕ ДОПУСТИЛИ СНИЖЕНИЕ СТАВКИ ПО КРЕДИТАМ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ОТЕЛЕЙ В ДВА РАЗА.....	25
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; СУБСИДИРОВАНИЕ ЧАРТЕРНЫХ ПРОГРАММ ПО РОССИИ В 2020 Г. МОЖЕТ ВОЗРАСТИ ДО 800 МЛН РУБЛЕЙ .....	26
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА МОЖЕТ СДВИНУТЬСЯ ЗА 2024 Г – ГЛАВА РОСМОРРЕЧФЛОТА..	27
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; МОРСПАССЛУЖБА: В НОРИЛЬСКЕ СОБРАЛИ ДЕВЯТЬ ТЫСЯЧ КУБОМЕТРОВ НЕФТЕПРОДУКТОВ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО Ж/Д УЧАСТКУ К АЧИНСКОМУ ГЛИНОЗЕМНОМУ ЗАВОДУ ВОССТАНОВЛЕНЫ – РУСАЛ.....	28
ТАСС; 2020.17.06; НА УЧАСТКЕ КРАСНОЯРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ВОЗОБНОВИЛИСЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПОСЛЕ АВАРИИ .....	28
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ОБЛОМКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ КОЛУ МЕШАЮТ МИГРАЦИИ СЕМГИ НА НЕРЕСТ – УЧЕННЫЕ.....	29
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; СУД ОСТАВИЛ БЕЗ РАССМОТРЕНИЯ ИСК ФСК К КОНЦЕССИОНЕРУ СТРОИТЕЛЬСТВА Ж/Д ВЕТКИ КЫЗЫЛ-КУРАГИНО ПОЧТИ НА 1 МЛРД РУБ. ....	29
ТАСС; 2020.17.06; РАПОТА СООБЩИЛ, ЧТО В КАБМИНЕ ОБСУЖДАЮТ ВОПРОС СОЗДАНИЯ ВСМ ПЕТЕРБУРГ – МИНСК – ГАМБУРГ .....	30
РБК; 2020.17.06; МИШУСТИН ОТМЕНИЛ БОЛЕЕ 450 УСТАРЕВШИХ АКТОВ СССР И РСФСР .....	30
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; МИШУСТИН ОТМЕНИЛ ПРИКАЗ ВРЕМЕН СССР О МЕНЮ В САМОЛЕТАХ .....	31
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; В ГП ПРЕДЛОЖИЛИ ОЦЕНИВАТЬ РАБОТУ ГУБЕРНАТОРОВ ПО ДОЛГАМ ПО ГОСКОНТРАКТАМ .....	31
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; В РОССИИ С НАЧАЛА 2019 ГОДА ВОЗБУДИЛИ 161 ДЕЛО ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ .....	31
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; СОВФЕД ПОДГОТОВИТ НОВЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО АНТИКРИЗИСНОМУ ПЛАНУ .....	32
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ПРОКУРАТУРА НАШЛА НАРУШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В 14 АВИАКОМПАНИЯХ .....	32
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; В ГЕНПРОКУРАТУРЕ ОТМЕТИЛИ СНИЖЕНИЕ ЧИСЛА ПОГИБШИХ В АВИАКАТАСТРОФАХ .....	32
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ПРОКУРОРЫ ПРОСЛЕДЯТ, ЧТОБЫ СРЕДСТВА ГОСПОДДЕРЖКИ АВИАОТРАСЛИ НЕ ПОШЛИ НА ДИВИДЕНДЫ И «ЗОЛОТЫЕ ПАРАШЮТЫ» .....	33
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; УКРАИНА ОТКРЫВАЕТ ПЕШЕХОДНОЕ И АВТОМОБИЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ С БЕЛОРУССИЕЙ И РОССИЕЙ В ДВУХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА.....	33
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; СИТУАЦИЯ НА ГРАНИЦЕ РФ И АЗЕРБАЙДЖАНА НЕ РУКОТВОРНАЯ, А СВЯЗАНА С КОРОНАВИРУСОМ – ПЕСКОВ .....	33
ТАСС; 2020.17.06; ЦБ НЕ ПРОТИВ ВЫВОДА ТРАНСПОРТНЫХ КАРТ ИЗ-ПОД ЗАПРЕТА НА ПОПОЛНЕНИЕ АНОНИМНЫМ КОШЕЛЬКОВ.....	34
ИЗВЕСТИЯ; 2020.17.06; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ РАССКАЗАЛИ О НОВЫХ ПРАВИЛАХ ПЕРЕЛЕТА .....	35
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕКАТЕРИНА ПЕТРОВА; 2020.17.06; ПОДДЕРЖКА С ВОЗДУХА; БИЗНЕС ПРЕДЛОЖИЛ ОБНУЛИТЬ НДС ДЛЯ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК.....	35

---

---

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛЬЯ ГРАФ, АННА СКРИПКА, ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ, ОЛЬГА ШТЕЙН, ЕЛЕНА ШУЛЕПОВА; 2020.17.06; ДОКТОР НА КРЫЛЬЯХ; КАК В РЕГИОНАХ РАБОТАЕТ ВОЗДУШНАЯ И НАЗЕМНАЯ ЭКСТРЕННАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ .....	36
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЛЮБОВЬ ПЯТИЛЕТОВА; 2020.17.06; ЕЗДА В ЧАС ПИК СЕБЕ ДОРОЖЕ; НА ОДНОЙ ИЗ ЛИНИЙ МЕТРО ОБЕЩАЮТ СНИЗИТЬ ПЛАТУ ЗА ПРОЕЗД .....	37
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.17.06; ПЕРЕВОЗКИ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ: ЧТО БУДЕТ ПОСЛЕ ЭПИДЕМИИ? .....	38
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» НАЧНЕТСЯ В КОНЦЕ ГОДА – ХУСНУЛЛИН .....	39
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ЛИХАЧЕВ РАССКАЗАЛ, КОГДА СДАДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» .....	40
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; РОСАТОМ В 2020Г. ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕВЕЗТИ ПО СМП СВЫШЕ 30 МЛН Т ГРУЗОВ, РАССЧИТЫВАЕТ НА 80 МЛН Т К 2024Г.....	40
ТАСС; 2020.18.06; ВЛАСТИ НАО ПЛАНИРУЮТ ДО 2024 ГОДА ПОСТРОИТЬ ТРАССУ НАРЬЯН-МАР – УСИНСК .....	41
ВЕСТИ; 2020.17.06; КАЧЕСТВО ОТРЕМОНТИРОВАННЫХ ДОРОГ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОВЕРЯЮТ ЭКСПЕРТЫ ИНСТИТУТА РОСДОРНИИ .....	41
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; СУД НЕ НАШЕЛ АДМИНИСТРАТИВНЫХ НАРУШЕНИЙ В ДЕЙСТВИЯХ ЭКС-ГУБЕРНАТОРА ДУБРОВСКОГО В РАМКАХ ДЕЛА О ДОРОЖНЫХ КАРТЕЛЯХ .....	42
ТАСС; 2020.17.06; В КАБМИНЕ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ УГОЛОВНУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА НЕСМЕРТЕЛЬНЫХ ДТП.....	43
ТАСС; 2020.17.06; В ГИБДД ПО МОСКВЕ ПРИЗВАЛИ РОДИТЕЛЕЙ УДЕЛЯТЬ БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ НА ДОРОГАХ.....	44
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; НА НАЦПРОЕКТЫ В ОРЕНБУРЖЬЕ ВЫДЕЛЕНЫ ПОЧТИ 13 МЛРД РУБЛЕЙ .....	44
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.17.06; КРЫМ И СЕВАСТОПОЛЬ ПОЛУЧАТ ДЕНЬГИ НА РЕМОНТ ДОРОГ .....	45
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; УЧЕННЫЕ ПРЕДУПРЕДИЛИ О ДОЖДЕВЫХ ПАВОДКАХ В 11 РЕГИОНАХ.....	45
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; РОСТЕХ НАЧНЕТ ПРОИЗВОДСТВО БЕСПИЛОТНЫХ КОНВЕРТОПЛАНОВ ДЛЯ КРАЙНЕГО СЕВЕРА .....	46
ТАСС; 2020.17.06; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ДОСТАВИЛ ИЗ БИШКЕКА В КАЗАНЬ 80 РОССИЯН .....	46
ТАСС; 2020.17.06; ПОРЯДКА 900 ЖИТЕЛЕЙ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫВЕЗЛИ ИЗ-ЗА РУБЕЖА ЗА ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ .....	46
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; БОЛЕЕ ПЯТИ ТЫСЯЧ РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ ЗА НЕДЕЛЮ .....	47
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ПОСОЛЬСТВО РОССИИ В БЕЛЬГИИ РАССКАЗАЛО О ВОЗМОЖНОСТИ ВЕРНУТЬСЯ НА РОДИНУ .....	47
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; РОССИЙСКОЕ ПОСОЛЬСТВО СООБЩИЛО О ТРЕХ НОВЫХ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСАХ ИЗ ТАШКЕНТА .....	48
КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.17.06; МОСКОВСКИМ ДОРОГАМ ПОДБИРАЮТ ТРАФИК; КАК МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬСЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА ГОРОДА	48
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЕКАТЕРИНА БЕЛОКОНОВА; 2020.17.06; КУДА ЖАЛОВАТЬСЯ НА ВОДИТЕЛЯ АВТОБУСА, РАССКАЗАЛИ В ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ .....	49

---

ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ТРАФИК НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ ВЫРОС, НО В ОТДЕЛЬНЫХ РЕГИОНАХ ОН ВСЕ ЕЩЕ ХУЖЕ ПРОШЛОГОДНЕГО НА 45% – АВТОДОР .....	50
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; УЧЕНЫЕ ПРИДУМАЛИ, КАК В СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ МОНИТОРИНГА ДОРОГ В 400 РАЗ.....	50
ТАСС; 2020.17.06; АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА БОЛЕЕ 912 МЛН РУБЛЕЙ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДОРОГ ПОСЛЕ ПАВОДКОВ .....	51
ТАСС; 2020.17.06; ЕДИНСТВЕННЫЙ МОСТ В ГОРОД БОЛЬШОЙ КАМЕНЬ В ПРИМОРЬЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ ДО КОНЦА ГОДА .....	52
ТАСС; 2020.17.06; В ДАГЕСТАНЕ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 355 УЛИЦ ПО РЕГИОНАЛЬНОМУ ПРОЕКТУ .....	52
ЕНИСЕЙ ТВ; 2020.17.06; ЭКСПЕРТИЗА ДОЛЖНА ОДОБРИТЬ ПРОЕКТ КРАСНОЯРСКОГО МЕТРО ДО КОНЦА ГОДА .....	53
ПРАЙМ; 2020.17.06; ЖД ВИДЯТ ВОССТАНОВЛЕНИЕ СПРОСА НА ДАЛЬНИЕ ПОЕЗДА С ПОПУЛЯРНОСТЬЮ БИЛЕТОВ ОНЛАЙН.....	53
RNS; 2020.17.06; ОПЕРАТОР ПОЕЗДОВ В КРЫМ ЗАПУСТИТ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ПОЛУОСТРОВЕ.....	54
ТАСС; 2020.17.06; ИНВЕСТПРОГРАММА РЖД НА 2020 ГОД СОСТАВИТ 642 МЛРД РУБЛЕЙ.....	55
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; САРЕХ РЖД-2020 УРЕЗАН ЗА СЧЕТ ПРОЕКТОВ, НЕ КАСАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРОГРАММ .....	55
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; РЖД 19-22 ИЮНЯ ПРОВЕДУТ СБОР ЗАЯВОК НА БЕССРОЧНЫЕ ОБЛИГАЦИИ ОБЪЕМОМ 15 МЛРД РУБЛЕЙ.....	56
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ТРИ ЗАРУБЕЖНЫХ ХОЛДИНГА И МОСКОВСКАЯ ФИРМА ПРЕТЕНДУЮТ НА ДНОУГЛУБЛЕНИЕ УГОЛЬНОГО ПОРТА СУХОДОЛ ЗА 2 МЛРД РУБ. ....	57
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ СНЯЛИ С МЕЛИ СУХОГРУЗ «ГОЛДЕН РОУЗ».....	58
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; «ВОДОХОДЬ» ПЛАНИРУЕТ ПОЛУЧИТЬ КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР RV-300 В СЕРЕДИНЕ ИЮЛЯ .....	58
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ВОДИТЕЛЯ КАТЕРА ОСУДИЛИ ЗА СТОЛКНОВЕНИЕ С ТАНКЕРОМ НА ЕНИСЕЕ В 2019 ГОДУ .....	59
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; «САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ». ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О ПРЕИМУЩЕСТВАХ САМОЛЕТА МС-21 .....	59
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ОЛЕГ МУТОВИН: МС-21 УСТОЙЧИВ ДАЖЕ НА КРИТИЧЕСКИХ РЕЖИМАХ ПОЛЕТА .....	60
ТАСС; 2020.17.06; ШЕРЕМЕТЬЕВО ГОТОВ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ .....	63
ТАСС; 2020.17.06; НОВЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КРУПНЕЙШЕГО НА ЯМАЛЕ АЭРОПОРТА БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬ КОМПАНИЯ «ИРАЭРО» .....	63
ТАСС; 2020.17.06; UTAIR БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В ТРИ ГОРОДА ЮГРЫ.....	63
ТАСС; 2020.17.06; АВИАКОМПАНИЯ «СИЛА» ВОССТАНОВИЛА РЕГУЛЯРНЫЙ АВИАМАРШРУТ УЛАН-УДЭ – ЧИТА .....	64
ТАСС; 2020.17.06; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА БАЙКАЛ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ В 2022 ГОДУ .....	64
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; SMARTAVIA С 1 ИЮЛЯ ЗАПУСКАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ САМАРЫ В МОСКВУ .....	65
RNS; 2020.17.06; В ПУЛКОВО НАЗВАЛИ НАИБОЛЕЕ РЕАЛИСТИЧНЫЙ СРОК ЗАПУСКА РЕЙСОВ ЗА ГРАНИЦУ .....	65

---

RNS; 2020.17.06; WIZZ AIR АНОНСИРОВАЛА НОВЫЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИЗ ПЕТЕРБУРГА .....	65
РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, ИЗ КАКИХ СТРАН В ЕГИПЕТ ПОЛЕТЯТ ПЕРВЫЕ ЧАРТЕРЫ.....	66
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ТАДЖИКИСТАН С 1 ИЮЛЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ .....	67
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; «ТУРКМЕНСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПРОДЛИЛИ ДО 20 ИЮЛЯ ПРИОСТАНОВКУ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ ИЗ-ЗА УГРОЗЫ COVID-19 .....	67
ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; УЗБЕКИСТАН С АВГУСТА ВВОДИТ РЕЖИМ «ОТКРЫТОГО НЕБА» ВО ВСЕХ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТАХ .....	68
КОММЕРСАНТЪ; 2020.17.06; В ЮГРЕ РАЗРАБОТАЮТ МЕХАНИЗМ ВЫПЛАТ ПЕРСОНАЛУ АВИАКОМПАНИЙ ЗА РАБОТУ С ПАЦИЕНТАМИ С COVID-19 ....	68
КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ ИВАНОВ; 2020.17.06; «ПЛАТОВ» УВЕЛИЧИЛ ЧАСТОТУ РЕЙСОВ НА ОСНОВНЫХ КУРОРТНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ ВНУТРИ РОССИИ.....	68

## ПУБЛИКАЦИИ

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.18.06; ОЧЕРЕДЬ НА ВЫЛЕТ; АВИАКОМПАНИИ ГОТОВЯТСЯ К БОРЬБЕ ЗА ВЫЖИВАНИЕ**

Российская пассажирская авиация после двух месяцев почти полного простоя делает робкие попытки возобновить полеты. Лето, которое обычно приносит авиаторам основные доходы, на фоне пандемии пройдет в условиях ценовой войны. Ключевые игроки вынуждены демпинговать в борьбе за внутренний пассажиропоток, поскольку сроки возобновления международных рейсов и их количество неясны. Выделенные государством 23,4 млрд руб. субсидий дадут ресурс для конкуренции летом, но осенью, уверены участники рынка и эксперты, отрасли придется существенно сократить персонал и провозные емкости – возможно, через уход некоторых игроков.

Пассажирская авиация во всем мире больше других отраслей пострадала от коронавируса. В России участники рынка ожидают сокращения перевозок в этом году вдвое по сравнению с рекордным показателем 2019 года (128,1 млн пассажиров). В апреле–мае пассажирские авиаперевозки в стране практически остановились, но некоторые участники рынка надеялись, что летний высокий сезон позволит им компенсировать хотя бы часть потерь. Но хотя по итогам первых двух недель июня пассажиропоток вырос по сравнению с апрелем–маем, он все еще слишком мал для того, чтобы говорить о восстановлении рынка.

В апреле–мае авиакомпании резко уменьшили свои издержки за счет сокращения полетов в ожидании начала высокого сезона. Но летом им придется активно конкурировать за пассажира, что может оказаться для некоторых игроков губительнее простоя. «То, что в апреле–мае не произошло банкротств, на мой взгляд, объясняется почти полным прекращением полетов: сокращение постоянных издержек на фоне почти полного отсутствия переменных издержек позволяло компаниям сводить концы с концами, – говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. – Но с ростом объемов перевозок компаниям придется куда больше платить за авиакеросин, аэропортовое обслуживание, тогда как ликвидности в отрасли сегодня нет».

#### **Борьба за пассажира**

Международные авиаперевозки из России, на которые традиционно приходится около трети общего пассажиропотока, полностью остановлены. Дата их возобновления неясна, наиболее оптимистичный сценарий – середина июля. В любом случае не все международные направления будут открыты сразу, а спрос явно окажется меньше, чем в прошлом году. В итоге авиакомпании сосредоточат усилия на борьбе за внутренний пассажиропоток, для чего, как полагают эксперты, будут снижаться цены на билеты (см. интервью). Не все игроки смогут выдержать подобную конкуренцию.

Олег Пантелеев полагает, что при текущем уровне конкуренции и объеме провозных емкостей на рынке высокий сезон не позволит авиакомпаниям отбить традиционные сезонные убытки, полученные в первом квартале, до наступления пандемии. «Можно предположить, что в июле, когда ограничения будут сняты, пассажир реализует отложенный спрос. Но уже осенью он будет исчерпан», – поясняет эксперт. В этих условиях доходность перевозок может вырасти только после ухода с рынка игроков с существенной рыночной долей.

Показательно поведение лоукостера «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»), который полностью остановил полеты на два месяца, сократив издержки и мобилизовав тем самым ресурсы для демпинга в высокий летний сезон. Компанию не остановило даже то, что в результате она не получит свою долю госсубсидий за февраль–май. Более того, по словам собеседников “Ъ” в группе «Аэрофлот», «Победа» не собирается подавать заявку на

субсидии и на июнь–июль, поскольку их условия свяжут компании руки в вопросах снижения издержек.

Субсидии: помощь или ловушка

Одобренные государством субсидии авиакомпаниям в 23,4 млрд руб., которые рассчитаны на период до 1 сентября, могут оказать неоднозначное влияние на отрасль. Дело в том, что, получая субсидии, авиакомпания обязуется сохранить 90% от списочной численности сотрудников на 1 января 2020 года, иначе деньги придется вернуть. Таким образом, у не имеющих возможности одновременно получить субсидии и существенно сократить персонал компаний появляется стимул продолжать даже убыточные полеты. Но после 1 сентября обязательств по поддержанию численности сотрудников у компаний уже не будет, что может привести к массовым увольнениям в четвертом квартале, когда объем перевозок традиционно снижается.

Общий объем субсидий в РФ, которые равномерно распределяются на всю отрасль, выглядит не слишком большим. Для сравнения: крупнейшая в Европе авиакомпания Lufthansa получит от властей Германии €9 млрд (около 700 млрд руб.) в обмен на 20% акций. Лоукостер Ryanair планирует оспорить данное решение в суде, так как оно приведет к «массовому искажению конкуренции» на европейском рынке авиаперевозок.

Однако Lufthansa отнюдь не единичный случай. Так, правительство Латвии вложит в уставный капитал авиакомпании Air Baltic €150 млн (около 11,7 млрд руб. по курсу на 14 июня), что больше, чем одобренные субсидии для всей группы «Аэрофлот» (7,89 млрд руб.). В США правительство выделило \$25 млрд (1,75 трлн руб.) на поддержку крупнейших перевозчиков (частично безвозмездно, частично в виде кредита), в том числе American Airlines получит \$5,8 млрд, Delta Airlines – \$5,4 млрд.

Собеседники “Ъ” в отрасли считают, что в результате российские авиакомпании, и особенно «Аэрофлот», который сделал рост транзитного пассажиропотока важной частью своей стратегии, столкнутся с очень жесткой конкуренцией. «Крупные перевозчики с Ближнего Востока будут форсировать восстановление рынка, выставляя свои емкости на направлениях Европы и Восточной Азии. После получения господдержки они смогут демпинговать, чтобы заполнить свои емкости. То же относится к европейским авиакомпаниям», – считает источник “Ъ” на рынке. «Аэрофлот», не имеющий такого финансового рычага, как, например, Lufthansa, не сможет без ущерба для своего положения бороться с крупными международными перевозчиками, полагает он.

«Правительства европейских стран выбрали крупнейших национальных перевозчиков и поддерживают их. Российские авиавласти решили помочь почти всем игрокам рынка. Но помощь эта настолько невелика, что она никого не спасет», – соглашается Олег Пантелеев, отмечая, что **Росавиация** пытается сохранить отрасль такой, какой она была до пандемии. По мнению эксперта, выделяемые авиакомпаниям субсидии закончатся очень быстро, и остановки полетов в третьем квартале неизбежны. Возможно, первая остановка случится уже до августа, но предсказать, кто именно покинет рынок, сегодня невозможно: «Кому-то повезет перекредитоваться, кому-то – нет».

Впрочем, 17 июня стало известно, что российское правительство обдумывает масштабную помощь «Аэрофлоту»: по данным Reuters, компания может выпустить допэмиссию на 80 млрд руб., из которых 50 млрд руб. вложит РФ, а остальное – ВТБ и РФПИ. Этих средств, видимо, будет достаточно, чтобы перевозчик без существенной реструктуризации бизнеса и сокращений дожил до весны 2021 года, когда его сможет поддержать денежный поток от продажи билетов на высокий сезон.

Аэропортам банкротство не грозит

Аэропорты также пострадали от обвала пассажиропотока, но меньше, чем авиакомпании, так как у них ниже постоянные издержки – оператором аэропортов не приходится платить за лизинг самолетов, что составляет главную расходную статью авиакомпаний. Правительство выделило аэропортам 10,9 млрд руб. господдержки, что позволит,

например, Внуково покрыть около 70% убытков, полученных во втором квартале (см. интервью).

В целом основной удар приняли на себя столичные аэропорты, в значительной степени завязанные на международные рейсы. В управляющей компании Домодедово, где в прошлом году из 28,3 млн пассажиров 42% пришлось на международные полеты, пока не берется предсказать дату их возобновления. Что касается внутренних перевозок, то в июле–августе их объем прогнозируется на уровне 77–86% от показателей прошлого года. В Шереметьево предварительно ожидают возобновления международных перевозок в июле (в прошлом году они обеспечили 53% от пассажиропотока в 49,9 млн человек). По итогам года аэропорт надеется обслужить 17 млн пассажиров, ожидая снижения выручки более чем вдвое, до 16,5 млрд руб. «Среднесуточный объем рейсов в апреле–мае составил около 160–170, тогда как на июнь было запланировано в среднем около 300–350 рейсов в сутки», – добавили в аэропорту.

Региональные аэропортовые холдинги находятся в более выгодном положении благодаря меньшей доле международных рейсов. Источник “Ъ” в «Новопорте» говорит, что по итогам года холдинг однозначно выйдет в небольшую прибыль. «Да, мы не сможем быстро построить то, что планировали. Но в убыток мы не уйдем совершенно точно», – говорит он. Отдельные аэропорты российского юга могут даже выиграть от запрета на международные рейсы. Так, аэропорт Сочи (входит в «Базэл Аэро» Олега Дерипаски) в июле–сентябре рассчитывает на рост пассажиропотока, говорит собеседник “Ъ” на рынке. Но вряд ли аэропорт сможет нарастить показатель по итогам всего года.

Первым делом – самолеты

Кратное сокращение объемов перевозок бьет и по производителям воздушных судов. Из-за необходимости снижать объемы производства Boeing сократит 16 тыс. человек, или 10% от числа своих сотрудников. Airbus может сократить 10 тыс. человек, или 7,5% персонала.

Объединенная авиастроительная корпорация (входит в «Ростех»), доля гражданского сегмента в производстве которой невелика, пока не объявляла о массовых сокращениях в связи с пандемией. При этом российские власти готовы помогать авиапрому не менее активно, чем перевозчикам: так, 15 млрд руб. должно быть направлено на субсидирование лизинга 59 самолетов SSJ в ближайшие два года, под них будут выданы госгарантии на 140 млрд руб. Самолеты поступят в парк подконтрольной «Ростеху» компании Red Wings, которая до 2024 года должна также получить 16 среднемагистральных самолетов MC-21. Сегодня в парке Red Wings находятся четыре Airbus A320 и десять Airbus A321.

Учитывая, что российская техника будет поступать на рынок на льготных условиях, следует ожидать, что ее будут задействовать в полетах в первую очередь. Такая ситуация будет дополнительно увеличивать профицит провозных емкостей на рынке, увеличивать конкуренцию и косвенным образом способствовать уходу с рынка игроков, эксплуатирующих дорогие зарубежные самолеты.

<https://www.kommersant.ru/doc/4380500>

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.18.06; «В ЛУЧШЕМ СЛУЧАЕ СРАБОТАЕМ В НОЛЬ»; ВИТАЛИЙ ВАНЦЕВ, СОВЛАДЕЛЕЦ АЭРОПОРТА ВНУКОВО**

О том, как кризис в авиационной отрасли повлиял на один из крупнейших российских аэропортов, “Ъ” рассказал совладелец и глава совета директоров московского Внуково Виталий Ванцев.

– В апреле–мае из-за ограничений полетов пассажиропоток крупнейших аэропортов России упал на 80–95%. Есть ли у Внуково шансы выйти в прибыль по году?

– В 2020 году мы совершенно точно не получим существенную прибыль. Убытки, которые возникли за апрель–май и которые, безусловно, будут в июне, не позволят. Мы

рассчитываем, что в лучшем случае по итогам года сработаем в ноль. Но это произойдет, только если международные перевозки откроются 15 июля. Тогда есть вероятность, что мы компенсируем убытки первого полугодия. Есть также два альтернативных сценария: открытие международных рейсов ближе к осени и самый негативный – вторая волна эпидемии. В этом случае и при введении новых ограничений передвижения мы понесем значительные убытки.

– Открытие полетов в какие страны могло бы принести Внуково ощутимый доход?

– Прежде всего Турция и Греция – это главные туристические направления. Для Внуково также важно, чтобы были разрешены полеты из Узбекистана и Таджикистана: у нас большое количество рейсов в эти страны, к тому же они достаточно емкие и привлекательные с точки зрения доходов. Если брать Европу, это Германия, Италия, Испания, Великобритания.

Все внутренние направления приносят одинаковый доход. Мы уверены, что с 1 июля откроют все те направления, которые были до начала пандемии. И скорее всего, мы будем на том же уровне с точки зрения регулярности, количества рейсов, частотности.

– Правительство выделит аэропортам около 11 млрд руб. субсидий. Сколько получит Внуково за второй квартал?

– Во-первых, я хотел бы подчеркнуть, что мы очень благодарны правительству и Международной ассоциации аэропортов во главе с ее президентом Евгением Чудновским за поддержку. Решение было принято оперативно, мы постоянно находились на связи, совместно вырабатывали решения, условия распределения. Я в авиационном бизнесе уже 25 лет, и хочу сказать, что впервые за все время правительство отреагировало настолько конструктивно и почти молниеносно. Причем само заявило, что будет компенсировать наши потери. Дальше разговор шел о том, как именно компенсировать, в каких объемах, какими инструментами. В предыдущие кризисы позиция была другой.

Если говорить об объемах поддержки, мы подали заявку на компенсацию потерь в апреле примерно на 350 млн руб. По маю готовим документы, сумма будет похожей. Объем компенсаций в июне будет несколько ниже, учитывая формулу, которая применяется. За три месяца в целом поддержка составит около 1 млрд руб. Это не все наши убытки, около 70–75%, но даст возможность спокойно работать до конца года, облегчит переговоры с банками.

– О чем уже удалось договориться с банкирами?

– У нас хороший банк-партнер – Сбербанк. Нам удалось договориться о переносе процентных выплат. Банк отнесся к нам максимально лояльно, и я кроме благодарности ничего сказать не могу. Сейчас мы проходим формальные процедуры, комитеты, но мы уверены, что все будет выполнено в рамках договоренностей.

– Понадобятся ли аэропортам субсидии и в третьем квартале?

– Если ситуация будет развиваться по первому сценарию, то есть международное сообщение откроется 15 июля, скорее всего, нам поддержка не понадобится, справимся. Как минимум, сработаем в ноль. А если события будут развиваться по второму сценарию, мы понесем огромные выпадающие доходы.

Наш аэровокзал построен так, что около половины площадей приходится на международные перевозки. То есть, если они не возобновятся, половина площадей задействована не будет. А зарплаты платить все равно надо. Я надеюсь, что нас и в этой ситуации правительство не оставит. Тем более, мы предполагаем, что средств на поддержку потребуется вдвое меньше, чем на первом этапе, если пассажиропоток вырастет на внутренних линиях.

У нас не будет продаж в арендованных точках общественного питания на международных рейсах, это выпадающие доходы. Но если нам компенсируют расходы по фонду оплаты труда людей, которые не будут задействованы на обеспечении международных перевозок,

конечно, это нам сильно поможет. И если доходов не будет, хотя бы не будет больших убытков.

– Каков будет ваш убыток в первом полугодии?

– К 1 июля мы ожидаем около 1,3–1,5 млрд руб. Около миллиарда, скорее всего, получим от государства, поэтому чистый убыток составит где-то около 300–500 млн руб.

– Снижали ли вы весной ставки сборов для авиакомпаний? И будете ли повышать их после восстановления объемов перевозок?

– У нас последние четыре года и так самые низкие ставки в стране. С каждой авиакомпанией подписано маркетинговое соглашение, в рамках которого даются скидки в зависимости от объемов. Учитывая, что перевозчики практически встали, давать скидки особо некому. Другое дело, что авиакомпании не просили, поскольку не летали. Но повышать ставки не планируем – это противоречит здравому смыслу: кризис еще не прошел, и мы будем долго из него выходить. Авиакомпании – наши партнеры, нам с ними вместе предстоит выживать, задачи довести их до банкротства точно нет.

– Какова ситуация в авиакомпании «Азимут», где вам принадлежит 37,5%?

– Все воздушные суда работают. Программу мы, конечно, вынуждены были сократить, но не радикально. На всех направлениях снизили частотность по согласованию с местными властями. У нас региональные перевозки, контракты подписаны со всеми субъектами РФ, в которые летаем, и просто так в одностороннем порядке мы не можем их расторгнуть, потому что получаем субсидии. Там, где было видно, что идет сокращение пассажиропотока из-за карантина, мы оставили небольшую часть рейсов и показали в результате хороший результат.

Пандемия показала правильность нашей модели и правильность выбора воздушного судна (SSJ 100) для выполнения именно этих маршрутов. Потому что перевозка 50 человек на сотне посадочных мест – это заполняемость на 50%. Перевозка такого же количества человек на 180-кресельном судне – это заполняемость 25%, огромный прямой убыток, который ничем не компенсировать вообще. Это хорошая проверка устойчивости нашей модели, и она себя оправдала.

– Какие-то маршруты в апреле–мае были прибыльными?

– По большому счету, исходно было два убыточных направления, и они такими и остались: из Ростова в Москву и Санкт-Петербург. Так исторически сложилось, мы понимали, что рейсы убыточны для этого самолета, но не можем не выполнять их: дальше борт летит, например, из Москвы в Элисту. Таких направлений несколько, но в целом можно говорить, что программа достаточно неплохо себя показала – каких-то значительных корректировок не потребовалось вносить.

– У «Азимута» есть обязательства по приему новых воздушных судов в этом году?

– Мы ожидаем до конца года три SSJ на 56 посадочных мест для выполнения корпоративных полетов, в которых есть заинтересованность. А в целом в ближайшие годы доведем парк до 20–22 воздушных судов. Мы показали хорошие результаты по налету. Было много скепсиса относительно того, как летает этот самолет (SSJ.– “Ъ”). До пандемии мы показывали налет 260 часов (в месяц.– “Ъ”), что является хорошим показателем, надеемся с июля к этому показателю вернуться. Все наши маршруты внутри страны, а регионы открываются. Из-за пандемии на октябрь перенесли открытие полетов в Мюнхен и Тель-Авив.

– «Азимут» получит прибыль по итогам года?

– По итогам года точно не получит. Когда принимали бюджет 2020 года, планировали прибыль, но пандемия всю ее съела. Мы рассчитываем, что не сформируется большого убытка: в пределах 200 млн руб., если не будет второй волны.

Мы оказались в ситуации, в которой еще никогда в жизни не были. Никто не знает, как будут развиваться события в дальнейшем. Соответственно, какие шаги будут предприниматься представителями власти, тоже никто предположить не может. Сегодня

мы исходим из того, что авиасообщение постепенно восстановится, и мы рассчитываем, что сумеем сработать в ноль либо в небольшой убыток.

– Как вы считаете, по итогам года кто-то из авиаперевозчиков покинет рынок?

– Очень сложно на эту тему сейчас говорить, потому что мы не знаем, кто как справлялся с затратами. На самом деле, на сегодня на рынке достаточно ответственные игроки. Понятно, что останется группа «Аэрофлот». «Победа» в принципе остановила полеты, когда стало понятно, что один условный рейс в сутки выполнять не имеет смысла. Так же поступали Utair, «Сибирь», «Уральские авиалинии», у которых есть свои региональные программы. Не вижу предпосылок, чтобы яркие лидеры обанкротились. А пока, учитывая ту поддержку, которую оказало государство, я надеюсь, что пройдем этот год без дополнительных потрясений в виде ухода с рынка перевозчиков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4379792>

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.18.06; «ПРИ 23,4 МЛРД РУБ. ГОСПОДДЕРЖКИ КТО-ТО ОБАНКРОТИТСЯ, БЕЗУСЛОВНО»; ЮРИЙ СПЕКТОРОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ МОСКОВСКОГО ОФИСА VAIN & COMPANY**

О перспективе ценовых войн на авиационном рынке “Ъ” рассказал глава московского офиса консалтинговой компании Vain Юрий Спекторов.

– Смогут ли российские авиакомпании получить прибыль по итогам года?

– С учетом катастрофического падения объема перевозок ожидать рентабельности перевозчиков в этом, а скорее всего, и следующем году нельзя. Отрасль столкнулась с беспрецедентной ситуацией, и ее последствия будут заметны еще много лет – как с точки зрения восстановления спроса, так и с точки зрения сети, парка и производственной деятельности, в том числе роста затрат на обеспечение дополнительных контрольных, эпидемиологических процедур, увеличения времени обслуживания пассажиров и разворота воздушных судов в аэропортах.

По нашим расчетам, потери могут составить более 500 млрд руб. по итогам года, и вне зависимости от уровня государственной поддержки авиакомпании должны будут прибегнуть к мерам оптимизации затрат по всем возможным направлениям. Нужно отметить, что персонал – важная, но не определяющая статья затрат. Его можно отправить в простой, отпуск, можно приостановить наем или снизить фонд оплаты труда, во многом зависящий от налета. Каждый перевозчик должен будет найти оптимальный баланс оптимизационных мер.

– Некоторые государства более существенно поддерживают своих перевозчиков, чем Россия. Есть ли вероятность, что иностранные компании отберут часть пассажиропотока у российских?

– Уровень конкуренции будет точно нарастать. Конкуренты ведущих российских авиакомпаний – крупнейшие европейские, ближневосточные и азиатские перевозчики – будут вынуждены восстанавливать сеть опережающими темпами, стимулировать спрос в том числе снижением цен. У ближневосточных компаний нет другого выхода, кроме борьбы за транзитного пассажира.

– Они будут демпинговать?

– Конечно. Например, в мае на внутренних направлениях в Китае средняя доходная ставка снизилась на 41% по сравнению с февралем. У авиакомпаний маржинальность бизнеса очень низкая – 2–3%. Значительный объем государственной поддержки таких компаний, как Lufthansa (€9 млрд), Air France-KLM (€7 млрд), поможет им реализовывать меры по стимулированию спроса более активно и поставит российских перевозчиков в неравные и сложные конкурентные условия. Возможно, они начнут снижать цены на билеты на 30–40%.

– Что будет с ценами на авиабилеты внутри России?

- В мае–июне уже наблюдалось значительное снижение цен. Скорее всего, тренд продлится до конца летнего сезона. При этом мы хотели бы видеть более рациональное поведение игроков в плане ценовой политики и вывода емкостей на рынок.
- Осенью цены пойдут вверх?
- Обычно осенью цены снижаются. Сейчас они и так низкие и останутся на текущем уровне. В какой-то момент, если ты не сможешь отбивать топливо, уже не полетишь.
- Ожидаете ли вы, что до конца года кто-то из перевозчиков обанкротится?
- И крупные, и небольшие авиакомпании сейчас сталкиваются с серьезными трудностями: у больших игроков – переизбыток и простой большого объема емкостей, у небольших авиакомпаний – меньший запас прочности. Я сомневаюсь, что все компании смогут удержаться на плаву. Если государство ограничится поддержкой в размере 23,4 млрд руб., кто-то обанкротится, безусловно.
- Когда, на ваш взгляд, пассажиропоток восстановится до уровня прошлого года?
- Сейчас крайне сложно дать точную оценку, поскольку восстановление зависит от множества факторов – и от повторных волн заболеваемости COVID-19, и от решений правительств, и от успеха вакцин. Сегодня в соответствии с базовым сценарием восстановление мирового пассажиропотока произойдет в 2022–2023 годах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4380222>

### **КОММЕРСАНТЬ; 2020.18.06; ЦЕНА ВОПРОСА; ГЕНДИРЕКТОР FRIENDLY AVIA SUPPORT АЛЕКСАНДР ЛАНЕЦКИЙ О ТОМ, ПОЧЕМУ НЕ СТОИТ НАДЕЯТЬСЯ НА НИЗКИЕ ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ**

Первые полеты после ослабления карантинных мер как внутри России, так и в других европейских странах показывают, что существует большой отложенный спрос на путешествия. Однако в целом поток пассажиров за первые две недели июня пока не превысил 40–45% от уровня прошлого года. Авиакомпаниям придется сильно постараться, чтобы вернуть себе пассажира, который боится лететь и боится тратить деньги. Самый простой способ – дать хорошую скидку, но это зачастую не позволяет перевозчику не только компенсировать потери простоя и накопить на зимний сезон, но и просто работать безубыточно.

Европейские и американские авиакомпании, получив от собственных правительств миллиардные дотации (Lufthansa, AirFrance-KLM, IAG, Norwegian и т. д.), могут позволить себе летать на полупустых самолетах или продавать значительную часть билетов ниже себестоимости. Российские перевозчики в целом пока могут надеяться лишь на себя, своих пассажиров и краткосрочные кредиты, обслуживание которых в будущем только усугубит ситуацию.

Возобновляя полеты, российские авиакомпании, с одной стороны, должны демпинговать, чтобы вернуть на борт пассажиров. Но как только авиакомпании откроют полеты, к ним вернуться расходы, которые они не могут не оплатить, – топливо и аэропортовые сборы. В этом году «высокого летнего сезона» для авиакомпаний не будет – массовые полеты если и начнутся, то только в конце июля–августе, и общий пассажиропоток, как и прибыльность, будет значительно меньше обычных. То есть авиакомпании летом не смогут накопить традиционный финансовый запас, позволяющий пережить зимний сезон, генерирующий минимальные доходы. Если ситуация не изменится каким-либо волшебным способом и авиакомпании не получают значительной помощи со стороны государства, то уже в начале осени некоторые из них просто уйдут. Это обычная ситуация для российского рынка, где почти ежегодно выпадает минимум один крупный игрок из первой десятки перевозчиков. Очевидно, осенью нас ждет волна банкротств и зарубежных авиакомпаний, особенно второго ряда, не получивших достаточной господдержки.

Это несколько расчистит рынок и позволит авиакомпаниям поднять цену. Так происходит всегда – мы могли видеть, что даже в самый разгар пандемии авиакомпании, ситуативно

оказавшиеся монополистами на определенном рынке, тут же взвинчивали цены. И не важно, была это небольшая российская авиакомпания, летающая из отдаленного северного города, или крупнейший сетевой европейский перевозчик, вдруг оставшийся единственным в какой-то восточноевропейской столице.

Поэтому пассажирам не стоит надеяться на низкие цены осенью–зимой 2020 года. Авиакомпаний на рынке будет меньше, оставшиеся будут вынуждены поднять цены хотя бы до уровня себестоимости. Не стоит забывать, что в 2018–2019 годах в Европе более 40% билетов продавались ниже себестоимости, не менее четверти авиакомпаний работали в убыток. Вопрос повышения тарифа давно назрел, и теперешний кризис позволяет авиакомпаниям наконец решить эту проблему.

Означает ли это, что сейчас пассажиру надо бежать и, пока авиакомпании демпингуют, покупать билеты на отдаленное будущее? Ответ простой – да, но только в том случае, если вы готовы безболезненно потерять эти деньги. Сейчас нет четкого понимания, когда и какие рейсы будут выполняться, особенно это касается международных полетов. Это обстоятельство, впрочем, совершенно не мешает многим авиакомпаниям продавать билеты на рейсы, которые никогда не будут выполнены. Например, третий по размеру европейский лоукостер Norwegian AS все еще продает на своем сайте билеты на международные полеты (например, из Будапешта в Нью-Йорк с пересадкой в Осло) даже на это лето. Беда только в том, что в мае авиакомпания подписала договор о государственной помощи с правительством Норвегии и кредиторами, по которому обязалась не выполнять международные рейсы минимум до весны 2022 года. И подобный пример далеко не единичный. Российские пассажиры, судя по статистике, осознают эту проблему – глубина продаж билетов упала до двух-трех дней, хотя еще год назад более 90% клиентов покупали их заранее.

<https://www.kommersant.ru/doc/4380580>

### **КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.18.06; «АЭРОФЛОТ» МОЖЕТ СТАТЬ БОЛЕЕ ГОСУДАРСТВЕННЫМ; ВЛАСТИ ОБСУЖДАЮТ ЕГО ДОКАПИТАЛИЗАЦИЮ НА 80 МЛРД РУБ.**

По неофициальным данным, власти рассматривают возможность докапитализировать «Аэрофлот» через допэмиссию его акций на 80 млрд руб. Правительство выделит 50 млрд руб., еще 30 млрд руб. компания может получить через принадлежащие государству ВТБ и РФПИ. По оценке аналитиков, полученных денег авиакомпании может хватить на поддержание работы в течение двух-трех кварталов, то есть до следующего высокого сезона.

«Аэрофлот» может получить государственную поддержку в размере 80 млрд руб., пишет Reuters со ссылкой на свои источники. В правительстве, по их данным, обсуждается вариант, при котором авиакомпания проведет допэмиссию акций, которую выкупит правительство, ВТБ и РФПИ. Белый дом вложит в авиакомпанию 50 млрд руб., остальные 30 млрд руб. могут выделить ВТБ и РФПИ. Существование такой идеи подтвердили собеседники “Ъ” в правительстве, отметив, что не слышали о принятии подобных решений.

В «Аэрофлоте» сообщили, что не располагают информацией о возможной докапитализации. В Минтрансе вопрос не комментируют. В РФПИ сказали, что фонд вместе с международными партнерами изучает возможность инвестиций в «Аэрофлот». Докапитализация национальных авиаперевозчиков стала достаточно распространенным инструментом в ходе этого кризиса – в частности, на такие меры пошли власти Германии в отношении Lufthansa и Норвегии – в отношении Norwegian.

«Аэрофлот» – один из наиболее пострадавших от эпидемии коронавируса перевозчиков. Бизнес-модель компании выстроена под международные транзитные перевозки между Европой и Восточной Азией через свой хаб в Шереметьево. Значительная часть

внутренних рейсов из Шереметьево также обеспечивается пассажирами, прилетевшими из-за рубежа. В мае авиакомпания потеряла 93,1% пассажиропотока, перевезя только 206 тыс. пассажиров. Источник “Ъ” в группе считает, что падение пассажиропотока по итогам года составит больше 50%.

Источник “Ъ”, знакомый с обсуждением данной меры поддержки, полагает, что головной «Аэрофлот» вряд ли выделит полученные средства своим дочерним компаниям – «России», «Победе» и «Авроре».

«Скорее всего, им придется выплывать самостоятельно», – предположил он. «Получив эти деньги, «Аэрофлот» не будет проводить реструктуризацию парка. Скорее всего, он их просто проест. Почему не выделить ему кредит на эту же сумму, чтобы стимулировать повышение эффективности компании?» – говорит собеседник “Ъ” в одной из российских авиакомпаний.

Еще один собеседник “Ъ” указывает, что докапитализация и размытие доли миноритариев в крупнейшей российской авиакомпании негативно скажется на инвестклимате. Как именно размоется доля миноритариев, нельзя точно сказать, так как это будет зависеть от цены выкупа акций допэмиссии. На конец торгов 17 июня капитализация «Аэрофлота» на Московской бирже составляла 94,4 млрд руб., причем бумаги упали на новостях о возможной допэмиссии на 5,13%, до 85 руб. за штуку. Если исходить из того, что допэмиссия на 80 млрд руб. будет выкуплена по текущей рыночной цене, доля РФ в «Аэрофлоте» может вырасти с 51,17% до примерно 56,4%, доля нынешних миноритариев сократится почти вдвое, до 26,4%, а совокупная доля ВТБ и РФПИ составит 17,2%. Стоит отметить, что на данный момент акции «Аэрофлота» упали на 30% с пика в феврале.

Мы сейчас еще держим на плаву всю эту ситуацию, но если денег вообще не будет и мы израсходуем кредиты банковские, тогда там будет вскрыт, условно, третий пакет, когда мы начнем уже действовать более жестко, вот этого вот очень не хотелось

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий полагает, что при условии сохранения «Аэрофлотом» половины своего прошлогоднего пассажиропотока и частичной реструктуризации парка группе может хватить 80 млрд руб. на 6–9 месяцев. Таким образом, если деньги поступят в июле, их хватит как раз до апреля 2021 года, когда компания начнет получать доход от проданных на следующее лето авиабилетов. Эксперт добавил, что доля миноритариев, безусловно, размоется, но напоминает, что, например, у Norwegian доля текущих собственников в результате реструктуризации упадет со 100% до 5%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4380528>

### **ВЕДОМОСТИ; 2020.18.06; СМИ УЗНАЛИ О ПЛАНЕ СПАСЕНИЯ «АЭРОФЛОТА» ЧЕРЕЗ ВЫКУП ДОПЭМИССИИ АКЦИЙ**

Правительство обсуждает вопрос о докапитализации пострадавшего в кризис «Аэрофлота» через допэмиссию акций, сообщило агентство Reuters со ссылкой на источники. Чиновники и ВТБ обсуждали этот вопрос, знает источник «Интерфакса».

«Аэрофлот», на 51,2% принадлежащий государству, может выпустить допэмиссию на сумму около 80 млрд руб. Государство может купить акции на 50 млрд руб., а остальные выкупят ВТБ и Российский фонд прямых инвестиций в равных пропорциях, сообщили собеседники Reuters. Представитель фонда рассказал «Интерфаксу», что РФПИ и международные партнеры фонда изучают возможность инвестиций в «Аэрофлот». Представитель «Аэрофлота» сообщил агентству, что не располагает такой информацией.

Ранее Росавиация на особых условиях выделила 7,89 млрд руб. «Аэрофлоту» и двум его дочерним авиакомпаниям – «России» и «Авроре». Деньги были выплачены сразу, а их размер не зависел от сокращения числа рейсов и не рассчитывался по месяцам. Источник «Интерфакса» сообщал, что «Аэрофлот» также может получить пятилетние госгарантии для кредитования в нескольких банках с процентной ставкой от 6,5 до 7% годовых.

В марте Россия закрыла регулярное и чартерное международное авиасообщение из-за пандемии коронавируса. Старший эксперт авиационной практики Bain & Company Сергей Зайцев оценивал потери российских авиакомпаний из-за ограничений на перелеты и падения спроса в 2020 г. в 550 млрд руб.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/06/17/832877-smi-uznali-o-plane-spaseniya-aeroflota>

### **КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.18.06; WIZZ AIR НАРАЩИВАЕТ МАРШРУТНУЮ СЕТЬ; ЛОУКОСТЕР ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ БАЗУ В ПУЛКОВО И ЗАПУСТИТЬ НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ ЭТОЙ ОСЕНЬЮ**

Венгерская авиакомпания объявила о планах по открытию пяти новых маршрутов из петербургского аэропорта Пулково в сентябре 2020 года, а также о создании здесь операционной базы, на которой будет размещен один самолет Airbus A320. На фоне падающего авиарынка это перспективные планы, отмечают эксперты, подчеркивая, что лоукостер пытается заблаговременно выйти на рынок, где действует седьмая свобода воздуха и электронные визы.

О том, что с 18–19 сентября 2020 года Wizz Air полетит из Петербурга в три скандинавских города: Осло (Норвегия), Копенгаген (Дания), Стокгольм (аэропорт Скавста, второй в Швеции), – а также в Зальцбург (Австрия) и на Мальту, объявил вчера в ходе пресс-конференции генеральный директор авиакомпании Джозеф Варади. Рейсы будут совершаться три-четыре раза в неделю, цены варьируются от €25 до €30. Скорее всего, все пять новых направлений будет обслуживать один самолет A320, который станет первым в базе Wizz Air в аэропорту Пулково.

Wizz Air – один из крупнейших быстрорастущих лоукостеров в Центральной и Восточной Европе. Флот авиакомпании состоит из 122 самолетов Airbus A320 и A321. Компания начала полеты в Петербург в 2017 году, перевезя за это время более 250 тыс. пассажиров. Текущая сеть лоукостера из города включает Будапешт (Венгрия), Лондон (аэропорт Лутон, Великобритания), Братиславу (Словакия), Бухарест (Румыния), Вильнюс (Литва) и Софию (Болгария). С новыми направлениями Wizz Air будет выполнять полеты по одиннадцати маршрутам из Петербурга. В России компания также летает из Внуково (Москва) и Казани.

Как Петербургу выдавали лицензию на полеты

Развитие венгерского лоукостера в петербургской гавани объясняется введением в конце 2019 года – начале 2020 года электронных виз, позволяющих иностранцам находиться в России до восьми суток, а также либерализацией авиасообщения с регионом (см. “Ъ” от 18.09.2019). Ранее правительство РФ поддержало введение седьмой свободы воздуха в аэропорту Пулково. Она дает иностранным авиакомпаниям возможность выполнять перевозки в третьи страны без посадки в стране регистрации (например, ирландская авиакомпания сможет летать из Петербурга в Париж). Статус открытого неба нужен Пулково, построенному по государственно-частной концессии, для наращивания пассажиропотока на 75%, до 35 млн человек, к 2025 году. Введение режима лоббировали власти Петербурга и один из акционеров управляющей компании аэропорта – ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС) – банк ВТБ.

Расширение маршрутной сети Wizz Air, как сообщал “Ъ” ранее, обсуждалось на встрече господина Варади и губернатора Петербурга Александра Беглова в октябре 2019 года. По данным “Ъ”, Wizz Air может нарастить пассажиропоток из петербургского аэропорта к 2025 году до 5 млн человек – это около четверти всего пассажиропотока аэропорта по итогам 2019 года (см. “Ъ” от 23.10.2019). Вчера господин Варади в разговоре с “Ъ” подтвердил, что это «достижимый показатель» при условии снятия ограничительных мер, связанных, в первую очередь, с запретом на международное авиасообщение в связи с

пандемией коронавируса. Планы по открытию новых маршрутов из Петербурга уже осенью 2020 года, признает он, зависят от действий **Росавиации**. Однако, подчеркивает он, уверенность Wizz Air базируется на примере стран ЕС, которые постепенно возобновляют авиасообщение.

О планах Wizz Air в России

По оценке генерального директора ВВСС Леонида Сергеева, венгерский лоукостер ежегодно может обслуживать в аэропорту Петербурга до 500 тыс. человек. К 2027 году флот Wizz Air увеличится до 295 самолетов, новые самолеты будут ставить на перспективные авиарынки. Оценивая риски компании из-за пандемии, господин Варади отметил, что лоукостер устойчив к кризису, а ликвидности хватит для двух лет «стояния на земле».

По мнению главного редактора FrequentFlyers.ru Ильи Шатилина, открывая новые направления, Wizz Air ориентируется на въездной пассажиропоток в Петербург, у которого высокий туристический потенциал. «Поток путешественников из скандинавских стран, которые приезжают на пароме, хороший», – объясняет он. Маршрут в Осло, вспоминает он, пытались «раскатать» российская авиакомпания «Руслайн» и Norwegian, но тогда не действовали электронные визы. Риски планов венгерского лоукостера связаны с потенциальной второй волной пандемии COVID-19, которая теоретически может произойти в сентябре, что в итоге не позволит компании открыть новые направления, считает господин Шаталин. Однако, уверен он, Wizz Air заранее пытается выйти на рынок Петербурга и занять нишу.

<https://www.kommersant.ru/doc/4380455>

### **ВЕДОМОСТИ; АРТЕМ ГИРШ; 2020.17.06; АЭРОПОРТ «ПУЛКОВО» СТАНЕТ ПЕРВОЙ РОССИЙСКОЙ БАЗОЙ ЛОУКОСТЕРА WIZZ AIR; С ОСЕНИ АВИАКОМПАНИЯ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В ЗАЛЬЦБУРГ, ОСЛО, КОПЕНГАГЕН, СТОКГОЛЬМ И НА МАЛЬТУ**

Один из крупнейших европейских лоукостеров – венгерская Wizz Air в сентябре 2020 г. откроет операционную базу в петербургском аэропорту «Пулково». Аэропорт станет первой в России базой венгерского перевозчика и 32-м в мире, говорится в сообщении «Пулково».

С 18 сентября 2020 г. в режиме открытого неба авиакомпания запустит пять новых рейсов из Петербурга: по четыре рейса в неделю в Зальцбург и Копенгаген, а также по три рейса в Осло, Стокгольм и на Мальту. Минимальная цена билетов по новым направлениям составит 24,99 евро в одну сторону.

Сейчас Wizz Air летает из «Пулково» в Будапешт, а ее английская «дочка» Wizz Air UK – в Лондон. В январе авиакомпания анонсировала запуск первых прямых рейсов в июне из Санкт-Петербурга в Братиславу (четыре раза в неделю) и Вильнюс (два раза в неделю), с июля – в Бухарест и Софию (по три раза в неделю). Все эти направления являются уникальными, напрямую в эти города из Санкт-Петербурга никто не летает. В январе начались продажи билетов по новым направлениям, но из-за пандемии коронавируса международное авиасообщение с Россией приостановилось.

«Пулково» – первый и единственный российский аэропорт, где действует режим снятия ограничений для полетов из 30 европейских стран: иностранные авиакомпании могут летать в Петербург не только из страны своей регистрации. Такой режим действует с ограничениями: нельзя летать в те города, куда уже летают из Санкт-Петербурга российские перевозчики. Поэтому для прямых перелетов будут закрыты Вена, Лондон, Милан, Рим, Париж, Ницца, Прага, Ларнака, Пафос, Барселона, Малага, Берлин, Дюссельдорф, Гамбург и Мюнхен. Также закрыты для полетов города ярко выраженного выездного туризма для россиян, например болгарские Бургас и Варна.

На пресс-конференции в Петербурге 20 января гендиректор Wizz Air Джозеф Варачи заявлял, что если опыт будет успешным и на перелеты из Санкт-Петербурга будет спрос, Wizz Air готова запускать новые маршруты. Придя в свое время в Вену и Тель-Авив, компания за 3–4 года открыла полеты из каждого города примерно по 40 направлениям, подчеркивал он.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/06/17/832842-aeroport-pulkovo-stanet-bazoi-wizz-air>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.18.06; ФЛОТ ОКАЗАЛСЯ НЕ РЕЧЕН; ЧИСЛО КРУИЗНЫХ СУДОВ СТРЕМИТЕЛЬНО СОКРАЩАЕТСЯ**

Через пять лет количество судов российского речного круизного флота может сократиться на 30% с пропорциональным снижением вместимости, предупреждает Морское инженерное бюро (МИБ). Сейчас флот насчитывает порядка 120 судов в эксплуатации, их средний возраст приближается к 50 годам. Однако компании в условиях кризиса, наложившегося на старые проблемы долгой окупаемости, отсутствия дешевых денег и высокой стоимости строительства, не спешат заказывать новые суда.

Число речных круизных пассажирских судов в РФ к 2025 году сократится почти на 30%, до 87 штук (с учетом нового флота). К 2030 году его количество может уменьшиться до 53 судов без учета судов, которые могут быть построены. Такие данные в рамках вебинара PortNews привел глава Морского инженерного бюро Геннадий Егоров.

По его словам, сейчас количество действующих судов в РФ составляет порядка 115–120 единиц, средний возраст которых около 47 лет. При этом на фоне модернизации судов будет наблюдаться сокращение пассажироместности.

Так, если в 2019 году этот показатель составил 24,6 тыс. человек, то к 2025 году он снизится до 18,8 тыс. человек, а к 2030 году может упасть до 11,6 тыс. пассажиров, сообщил глава МИБа.

С учетом стоимости строительства, отсутствия достаточного опыта верфей и длительной окупаемости, а также проблем, возникших из-за коронавируса, круизные речные компании не спешат с новыми заказами. Глава совета директоров «Водохода» Виктор Олерский назвал решение о строительстве двух крупных круизных судов «Водоходом» и «Мостурфлотом» (входит в Московское речное пароходство, МРП) «совместным подвигом». В 2017 году «Водоходь» заказал круизное судно «Мустай Карим», строительство ведет «Красное Сормово» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК).

Предполагалось, что судно будет сдано в первом квартале 2020 года и в этом же году уйдет в круиз, но эти планы были нарушены пандемией коронавируса. Компания ожидает получить «Мустай Карим» к 10 июля, сообщил Виктор Олерский. Он признался, что есть «некие задержки», они носят «эстетический характер», так как на премиальном судне важны красота и комфорт пассажиров.

Проблемой для круизных компаний в РФ остается и низкая платежеспособность.

Стоимость круиза у операторов за человеко-сутки – порядка 12 тыс. руб., сообщил господин Олерский. Это выше пожеланий российского туриста, который готов к 6–7 тыс. руб., и «нужно создавать такого пассажира». Господин Олерский отдельно отметил необходимость господдержки в виде льготного лизинга, субсидирования ставок и утильгранта.

По оценкам МИБа, в пересчете затрат на одну каюту строительство нового судна в РФ обходится в \$500 тыс., конверсия (с использованием существующих элементов) – \$200 тыс., модернизация на премиум-сегмент – \$100 тыс., а обычная модернизация – \$30–50 тыс. При этом, по словам Геннадия Егорова, в Германии строительство нового судна в пересчете на стоимость одной каюты составляет \$350 тыс.

Глава МРП (строит с 2016 года круизное пассажирское судно «Петр Великий» на входящем в ОСК «Лотосе») Бахтиер Касимов предположил, что компании будут принимать решение о строительстве нового флота на основе опыта эксплуатации строящихся сейчас судов. Не факт, что это будут суда такой вместимости, как «Петр Великий» и «Мустай Карим», которые покроют сегмент большого круизного премиального флота, полагает господин Касимов: в дальнейшем заказывать могут суда поменьше. Для продвижения российских круизов Бахтиер Касимов отметил необходимость упрощения оформления виз для иностранцев, а также увеличения рекламы на зарубежных рынках.

Глава «Гамы» (строит два пассажирских колесных судна «Золотое кольцо» на входящем в ОСК «Янтаре») Дмитрий Галкин отметил, что для строительства новых судов экономика должна позволять судоходной компании в разумные сроки окупить судно. Он также отметил, что понимание верфями сути круизного бизнеса относительно, у них «затратный механизм превалирует над результатом, что должна получить судоходная компания-клиент». Много времени и средств требуется также на получение документов в регистре, нужна корректировка нормативной базы, добавил он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4380517>

### **КОММЕРСАНТЬ (ЕКАТЕРИНБУРГ); ЕВГЕНИЯ ЯБЛОНСКАЯ; 2020.18.06; ЛИЗИНГ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ; КАК УРАЛЬСКИЙ РЫНОК ПЕРЕЖИВАЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ**

Пандемия коронавируса дестабилизировала, в том числе, и рынок лизинговых услуг Урала. Наиболее пострадал лизинг самолетов и железнодорожных вагонов. В апреле и мае более чем в два раза снизилось количество сделок на рынке автолизинга. По прогнозам участников рынка, крупные игроки лизинговых услуг будут по-прежнему востребованы, в то время как небольшим компаниям грозит дефолт. На восстановление рынка потребуются годы, считают они.

10 апреля глава ЦБ РФ Эльвира Набиуллина заявила о внесении лизинговой отрасли в список наиболее пострадавших из-за пандемии коронавирусной инфекции. Как отмечают участники рынка, с введением ограничительных мер произошло общее снижение спроса и предложения на рынке лизинга, в том числе из-за остановки работы многих компаний в период самоизоляции. «Апрель и май в связи с установленным режимом самоизоляции стали тяжелыми месяцами для отрасли. Из-за введенных ограничений на перемещение и прямой запрет деятельности в отдельных регионах не работали офисы лизинговых компаний, клиентов и поставщиков, что значительно повлияло на объем нового бизнеса во всех сегментах», – рассказал коммерческий директор компании «ВТБ Лизинг» Евгений Татарин.

По оценкам экспертов, наиболее пострадали лизинг самолетов и железнодорожных вагонов. «Это обусловлено резким сокращением объема перевозок этими видами транспорта», – пояснили в пресс-службе компании «Европлан». Впрочем, падение объемов в этих сегментах, по оценкам «Эксперт РА», произошло еще в 2019 году. Абсолютное сокращение объемов нового бизнеса лизинга в железнодорожной технике сократилось с 339 млрд руб. до 252 млрд руб., а в авиационном транспорте он сократился более чем вдвое – с 165 млрд руб. до 80 млрд руб. (сравнение итогов 2018 и 2019 годов).

Серьезный удар пандемия нанесла автолизингу – автоперевозки также официально включены в список пострадавших отраслей экономики. «Больше всего от ограничительных мер пострадал сегмент легковых автомобилей – снижение продаж в апреле 2020 года было более чем на 70%. В меньшей степени кризис коснулся продаж грузовых автомобилей и спецтехники», – рассказала директор Уральского регионального филиала АО «Сбербанк Лизинг» Оксана Попова. По оценкам аналитиков «ВТБ Лизинг», в апреле и мае количество сделок на рынке автолизинга снизилось более чем в два раза. О

снижении спроса или временной заморозке планов по покупке техники также говорит и руководитель екатеринбургского подразделения ГК «Альфа-Лизинг» Андрей Каптиев: «Ограничения, введенные в связи с пандемией, негативно повлияли на планы наших клиентов на приобретение техники. В основном бизнес сдвигает запланированные даты обновления парка на неопределенное время. Также есть те, которые отказались от приобретения техники в лизинг, либо переместили фокус с новой на подержанную технику».

В целом участники рынка отмечают, что в той или иной степени пострадал практически весь лизинг, связанный со сферой услуг, розничной торговлей, образованием, спортом, культурой.

Однако они подчеркивают, что необходимость в обновлении техники не прошла. «Вынужденные ограничения не отменили необходимость в обновлении автопарков, техники, оборудования, соответственно, интерес клиентов к лизинговым услугам не пропал», – пояснил руководитель дивизиона «Урал» компании «Балтийский лизинг» Алексей Мятлик. По его словам, в первом квартале 2020 года объем нового бизнеса (стоимость переданных клиентам предметов лизинга) за три месяца достиг 16 млрд руб. с НДС, что на 23,8% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В структуре предметов лизинга лидируют легковой и грузовой автотранспорт, сельскохозяйственная техника, а также строительная и дорожно-строительная техника.

### Дисциплина в лизинг

Большинство участников лизингового рынка признают, что у многих клиентов ухудшилась экономическая ситуация, однако на платежную дисциплину это пока сильно не повлияло. Например, по данным пресс-службы «Европлана», с начала апреля число обращений по поводу снижения финансовой нагрузки выросло в десятки раз. По данным Объединенной лизинговой ассоциации (ОЛА), в период с 15 марта по 29 мая обращения лизингополучателей в компании касались 76 тыс. договоров. В общей сумме остаток платежей по данным договорам (до конца их действия) составляет около 496 млрд руб. Из них почти 39 тыс. договоров компаний (51%), которые тоже относятся к пострадавшим отраслям, 81% от общего количества обратившихся это представители малого и среднего предпринимательства (МСП). Сумма остатка платежей до конца действия договора по ним составляет порядка 124 млрд руб.

«На наш взгляд, большинство этих запросов носят профилактический характер, так как бизнес в период неопределенности пытается качественнее управлять издержками», – считает Алексей Мятлик.

Многие крупные лизинговые компании пошли на уступки клиентам, предложив программы реструктуризации действующих договоров. «Существенного роста неплатежей не наблюдается, так как мы ввели программу реструктуризации действующих договоров лизинга для клиентов, которые прогнозируют снижение выручки», – рассказал Андрей Каптиев. По данным ОЛА, лизинговые компании одобрили реструктуризацию почти 43 тыс. договоров (56% из общего числа обратившихся).

### На грани дефолта

По прогнозам аналитиков «ВТБ лизинга», у небольших лизинговых компаний из-за турбулентности на рынке возникают существенные проблемы, которые могут привести к их дефолту. «Большое количество клиентов во всех сегментах – от авиакомпаний до магазинов цветов – стали обращаться за реструктуризацией графика лизинговых платежей. Для всех лизинговых компаний на рынке – это колоссальная нагрузка, поскольку у каждой из них есть обязательства перед кредиторами. Пул небольших лизинговых компаний, получив такие запросы, не сможет их удовлетворить и потенциально столкнется с дефолтами клиентов. Сами лизинговые компании также могут уйти в дефолт», – полагает Евгений Татаринов.

С учетом таких прогнозов лизинговые профессиональные объединения «Лизинговый союз» и ОЛА направили в правительство России предложения по оздоровлению ситуации в отрасли в текущих обстоятельствах. В качестве мер по стабилизации рынка были предложено следующее: возможность реструктуризации банками кредитов лизингодателей; ускоренное возмещение НДС из бюджета по имуществу, предназначенному для передачи в лизинг; возможность освобождения или отсрочки по уплате авансовых платежей по транспортному налогу за II и III кварталы 2020 года. «Основная актуальная проблема сейчас, которую лизинговые компании пытаются предотвратить и в которой рассчитывают на поддержку государства, заключается в предотвращении нарушения баланса поступающих лизинговых платежей и обязательств по погашению кредитов», – пояснили в пресс-службе «Европлана».

При этом основная помощь государства должна быть направлена в большей степени на лизингополучателей, т.е. на предприятия малого и среднего бизнеса, считают представители лизинговых компаний. «Например, налоговые льготы, субсидии, различные варианты каникул, в том числе по аренде, кредитам и лизингу. Все эти меры помогут смягчить нагрузку на частный бизнес», – уверен Андрей Каптив.

Для стимулирования спроса на рынке лизинга также важна государственная поддержка в виде субсидирования, благодаря которой бизнес может приобретать в лизинг транспорт и технику на льготных условиях. «По программе Минпромторга предоставляется скидка от 10% до 12,5% на аванс при оформлении в лизинг колесного транспорта отечественного производства. На эти цели планируется выделение бюджетных средств в объеме 8 млрд руб. Ожидаем запуск аналогичной госпрограммы только по спецтехнике с общим лимитом субсидирования 3 млрд руб.», – сообщила Оксана Попова.

### Онлайн-лизинг

Текущая ситуация подтолкнула отрасль к активизации работы онлайн. Практически все лизинговые компании все больше уходят в удаленные каналы продаж и внедряют формат электронного документооборота. В «Сбербанк Лизинг» более 70% сделок реализуется в таком формате. По словам регионального директора компании «Интерлизинг» по Уральскому федеральному округу Руслана Моллаева, даже те компании, которые ранее неохотно работали по электронному документообороту, начали активно его внедрять, так как во многих регионах были введены ограничения передвижения, а различные сервисы доставки стали более медлительны из-за сложности в логистике. «В нашей компании, например, электронный документооборот был внедрен год назад, это позволило нам быстро перейти на удаленный режим работы и обслуживать клиентов дистанционно. Практически весь цикл оформления автомобиля в лизинг был переведен в онлайн. Есть все основания думать, что и после снятия ограничений, такая форма работы будет востребована», – отмечают в «Европлане». «Интерес к лизинговым продуктам онлайн постоянно растет: в нашем случае он удваивается из года в год. Но на данный момент на спрос на внешнее финансирование у клиента влияют не столько карантинные меры, сколько экономическая ситуация. И если бизнес сейчас не готов к приобретению техники из-за отсутствия работы для нее, то удобство и доступность интернет-сервисов, к сожалению, не станут решающими факторами в принятии решения», – отмечает Андрей Каптив.

### Далекая популярность

Восстановление рынка лизинговых услуг может занять не один год. Однако участники рынка уверены, что лизинг будет востребован и, возможно, даже в большей степени, чем ранее. «Быстрого восстановления рынка не будет. На докризисный уровень мы будем возвращаться два-три года. Окончательные сроки будут зависеть, в том числе, от мер господдержки и в мире, и в России», – прогнозирует Оксана Попова. «В целом мы ожидаем, что после временной вынужденной паузы в экономике популярность лизинга

только возрастет», – добавил Евгений Татаринов. Драйверам роста будут выступать автолизинг, спецтехника, техника, бывшая в употреблении, отмечают участники рынка.  
<https://www.kommersant.ru/doc/4380373>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.18.06; «ДОЧКА» ОАК ПОДАЛА ИСК К СВОЕМУ БЫВШЕМУ ГЕНДИРЕКТОРУ; «ИЛЬЮШИН ФИНАНС» ТРЕБУЕТ ОТ АЛЕКСАНДРА РУБЦОВА ВЕРНУТЬ ПРЕМИЮ ЗА 2015 ГОД**

Арбитражный суд Москвы 27 июля начнет рассматривать иск лизинговой компании «Ильюшин финанс Ко» (ИФК) о взыскании 8,3 млн руб. с ее бывшего гендиректора Александра Рубцова, говорится в определении на сайте суда. Причина подачи иска не уточняется.

ИФК создана в 1999 г. Это первая российская компания, которая начала заниматься поставками самолетов в лизинг. 64,7% ИФК напрямую и через дочерние структуры принадлежат Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). ОАК объединяет все крупные авиазаводы страны, сама входит в госкорпорацию «Ростех». Рубцов был бессменным гендиректором ИФК с момента ее создания до весны 2019 г., причины его отставки ни сама компания, ни ОАК не называли.

ИФК требует от Рубцова вернуть премию, выплаченную ему в 2016 г. по итогам работы в 2015 г., говорится в исковом заявлении, с которым ознакомились «Ведомости». Подлинность документа подтвердил человек, близкий к ИФК. Согласно трудовому договору с Рубцовым, премирование гендиректора возможно только по решению совета директоров. Но такого решения совет в 2016 г. не принимал, не принимало решений о направлении на премии части чистой прибыли и собрание акционеров, говорится в иске. Премия в размере 9,6 млн руб. или 8,3 млн руб. после вычета НДФЛ была выплачена на основании приказа самого Рубцова. ИФК считает, что тем самым ей был причинен убыток, требует его возместить и взыскать с ответчика 8,3 млн руб.

«Внутренняя проверка обнаружила, что была нарушена процедура премирования руководства. ИФК предложила уладить вопрос в досудебном порядке, но, получив отказ, обратилась в суд», – говорит представитель ИФК.

«Общий размер премий, подлежащих выплате сотрудникам ИФК в 2016 г. по итогам работы за 2015 г., был установлен решением совета директоров. Премирование сотрудников было выполнено строго в этом объеме, а выплаты премий руководству ежегодно проверялись аудиторами», – парирует представитель Рубцова. Никто из акционеров не выражал претензий относительно процедуры выплат, их правомерность подтверждена ежегодным аудиторским заключением, заключением ревизионной комиссии и они утверждены советом директоров, добавляет он.

В конце 1990-х гг. гражданский авиапром умирал из-за отсутствия заказов, появление ИФК и организация ею механизма поставки самолетов в лизинг помогли выжить отечественному самолетостроению, рассказывали «Ведомостям» сотрудники трех лизинговых компаний. Во второй половине 2000-х авиализингом начали заниматься государственные или подконтрольные крупнейшим госбанкам лизинговые компании – «Сбербанк лизинг», «ВТБ лизинг», ГТЛК, «ВЭБ-лизинг». ИФК на их фоне быстро стала маленьким игроком. Она долгое время была частной компанией, ее контролировал владелец Национальной резервной корпорации Александр Лебедев. Под контроль ОАК компания перешла во второй половине 2000-х.

«Рубцов как создатель ИФК сыграл колоссальную роль в становлении системы авиализинга в России и в поддержке гражданского авиапрома в период «до суперджета», т. е. до того, как государство обратило внимание на отрасль и стало вливать в нее колоссальные деньги», – говорит гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

Все госкомпании покупали и сдавали в лизинг в основном иностранные самолеты, а их ключевым клиентом является группа «Аэрофлот». ИФК поставила в лизинг около 60 отечественных самолетов: в основном среднемагистральных Ту-204/214, а также широкофюзеляжных Ил-96 и разработанных украинским концерном «Антонов» и производимых ОАК региональных Ан-148, напоминает человек, близкий к ИФК. По этому показателю ИФК до сих пор остается лидером, несмотря на то что ГТЛК и «ВЭБ-лизинг» в 2010-е гг. стали активно покупать первый разработанный в России гражданский самолет SSJ100. «ВЭБ-лизинг» поставил авиакомпаниям около 50 SSJ100 (их них 45 – «Аэрофлоту»), ГТЛК – 44, «Сбербанк-лизинг» – около 15, в том числе 10 SSJ100 «Аэрофлоту». ГТЛК также передала авиакомпаниям 26 реактивных 19-местных самолетов L-410 – они считаются российскими, хотя производятся в Чехии, а в России Уральский завод гражданской авиации осуществляет только крупноузловую сборку.

«Российские компании достаточно часто подают иски против руководителей, в том числе бывших. Если в 2016 г. было подано чуть менее 700 таких исков, то в 2019 г. – уже более 900. За последние годы суды взыскивали убытки с ответчиков примерно в 40% случаев. Претензии истцы мотивируют заключенными невыгодными сделками, покупкой ненужных работ и услуг, невзысканием долгов с контрагентов, тратами средств компании на личные нужды», – говорит адвокат юрфирмы Forward Legal Александр Филатов.

«Исход данного процесса будет напрямую зависеть от внутренних документов компании – обычно в них прописано, при каких условиях кому и кем могут начисляться премии», – говорит управляющий партнер юрфирмы NOVATOR Вячеслав Косаков. Если гендиректор не был уполномочен уставом или внутренними нормативными актами компании на выплату себе премии, то претензии истца обоснованы, согласен адвокат юрфирмы «Бишенов и партнеры» Анжелика Решетникова.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/06/17/832847-dochka-oak-podala-isk-k-svoemu-bivshemu-gendirektoru>

### **RNS; 2020.17.06; ГЛАВА МИНСВЯЗИ МОЖЕТ ВОЙТИ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА»**

Глава Минсвязи Максуд Шадаев и ректор НИУ «Высшая школа экономики» Ярослав Кузьминов могут войти в совет директоров «Аэрофлота», следует из повестки к собранию акционеров.

«О рассмотрении предложений акционеров по кандидатам в совет директоров и утверждение списка кандидатов совет директоров ПАО «Аэрофлот». Утвердить список кандидатов в совет директоров ПАО «Аэрофлот», избираемый на предстоящем очередном годовом общем собрании акционеров ПАО «Аэрофлот», составленный на основе предложений акционеров, внесенных до 10 марта 2020 года», – говорится в пункте повестки ГОСА.

Нынешний член совета директоров экс-глава **Минтранса** и вице-губернатор Санкт-Петербурга Максим Соколов в список кандидатов не вошел. К назначению также рекомендован бывший вице-президент по финансам и инвестициям «Роснефти» Питер Ллойд О’Браен и глава лизинговой структуры «Ростеха» «Авиакапитал-Сервис» Роман Пахомов.

В совет директоров также номинированы нынешние члены совета глава **Минтранса** **Евгений Дитрих**, заммэра Москвы Максим Ликсутов, спецпредставитель президента по вопросам цифрового и технологического развития Дмитрий Песков, генеральный директор ГТЛК Михаил Полубояринов, гендиректор перевозчика Виталий Савельев, президент ОАК Юрий Слюсарь и глава «Ростеха» Сергей Чемезов и независимый директор управляющий директор «Ренессанс Брокер» Игорь Каменской.

Годовое собрание акционеров состоится 27 июля в заочной форме.

<https://rns.online/transport/Glava-Minsvyazi-mozhet-voiti-v-sovet-direktorov-aeroflota-2020-06-17/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ ПОПРАВКИ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ПОД ВЫПУСК «ВЕЧНЫХ» БОНДОВ АВТОДОРА – ИСТОЧНИК**

ИНТЕРФАКС – Госкомпания «Автодор», занимающаяся строительством и эксплуатацией в РФ сети платных автодорог, может вслед за **РЖД** выйти на рынок с бессрочными облигациями: **Минтранс** подготовил и согласовывает необходимые для этого поправки в законодательство, сообщил «Интерфаксу» источник в финансово-экономическом блоке правительства.

По словам собеседника, ведомство предлагает внести поправки в ФЗ «О рынке ценных бумаг» (№39-ФЗ), расширив положения об эмитентах бессрочных облигаций.

«В соответствии с данным ФЗ, сейчас их эмитентами могут быть только организации, которые являются хозяйственными обществами. Однако в соответствии с положениями Гражданского кодекса РФ хозяйственными товариществами и обществами признаются корпоративные коммерческие организации, созданные в организационно-правовой форме АО или ООО. Таким образом, госкомпания «Автодор» де-юре не может являться эмитентом бессрочных облигаций», – пояснил собеседник.

Других изменений в ФЗ, по его словам, вносить не планируется, так как остальные требования к эмитентам бессрочных бондов определяют их финансовую устойчивость и являются необходимыми. В частности, речь идет о том, что эмитент должен вести деятельность на протяжении последних пяти лет, не иметь существенных нарушений по облигационным обязательствам и иметь наивысший кредитный рейтинг в рейтинговой шкале РФ.

Как уточнил источник, **Минтранс** в начале июня направил предлагаемые поправки на согласование в Минфин.

В «Автодор» пока не предоставили «Интерфаксу» официальный комментарий о планах размещения госкомпанией «вечных» бондов. В **Минтрансе** не стали комментировать эту информацию.

В настоящее время в обращении находится 6 выпусков биржевых облигаций «Автодора» на сумму 64 млрд рублей и 31 выпуск классических облигаций на 101,9 млрд рублей.

Как сообщалось, ЦБ РФ зарегистрировал программу и проспект бессрочных облигаций ОАО «Российские железные дороги» (**РЖД**) серии 001Б объемом до 370 млрд рублей включительно или до эквивалента этой суммы в иностранной валюте.

Облигации предназначены для квалифицированных инвесторов, с возможностью досрочного погашения по усмотрению эмитента.

Совет директоров **РЖД** в конце мая утвердил проспект программы «вечных» облигаций.

Вопрос о выпуске таких бумаг в начале мая поднимался на совещании по развитию транспорта, которое провел президент РФ **Владимир Путин**. Генеральный директор **РЖД** Олег Белозеров тогда затронул эту тему в контексте возможных проблем с финансированием САРЕХ монополии в условиях падения доходов от перевозок.

В середине мая исполнявший обязанности премьер-министра РФ **Андрей Белоусов** (он же – глава совета директоров **РЖД**) подписал распоряжение, позволяющее «Российским железным дорогам» разместить «вечные» облигации на 370 млрд рублей. В рамках утвержденной программы бондов компания сможет сделать несколько выпусков бессрочных бондов, в том числе в иностранной валюте (в пределах утвержденного рублевого лимита).

В распоряжении говорилось, что бумаги «предназначены для квалифицированных инвесторов – юридических лиц, с возможностью досрочного погашения по усмотрению их эмитента». На 100 млрд рублей их выкупит ВЭБ. Также в числе потенциальных

приобретателей – «системно значимые банки», отмечал источник «Интерфакса». Сроки реализации этой меры поддержки, по словам собеседника агентства, – май-август. В настоящее время в обращении находится 34 выпуска биржевых облигаций РЖД общим объемом 583 млрд рублей и 11 выпусков классических облигаций на сумму 160,2 млрд рублей.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; МИНТРАНС РФ В 2021 Г. ЗАПУСТИТ ПАСПОРТИЗАЦИЮ СМЕННЫХ КУЗОВОВ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ – ОВК**

Министерство транспорта РФ в I квартале 2021 года планирует запустить «систему паспортизации» сменных кузовов грузовых вагонов при выполнении перевозок, сообщила telegram-каналу «Техника железных дорог» заместитель генерального директора «Объединенной вагонной компании» (ОВК) по стратегии и продукту Анна Орлова.

Группа несколько лет разрабатывает такую технологию транспортировки на платформах сочлененного типа (два в одном с одной промежуточной колесной парой между ними). «По проекту вагонов с применением сменных кузовов на сегодняшний день завершены приемочные испытания опытных образцов вагона-платформы (базовой – ИФ) модели «10-630» и хоппера «10-630-01» для перевозки минеральных удобрений, проведены приемочные комиссии», – сообщила она.

По словам топ-менеджера, сейчас подвижной состав проходит комплекс опытных поездок, который позволит установить условия курсирования (в том числе – в поездах с четырехосными вагонами), а также подтвердить работоспособность конструкции. Сертификация вагонов ожидается до конца 2020 г., начало их коммерческой эксплуатации запланировано на начало 2021 г., заявила Орлова.

Компания также разработала модель съемного кузова типа «полувагон» («10-630-02»), которая также может устанавливаться на базовую модель платформы «10-630», как и кузов-хоппер. Это позволяет подстраивать тип подвижного состава под сезонный спрос.

### **ТАСС; 2020.17.06; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЛ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО САНИТАРНОЙ РАБОТЕ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСГРАНИЦУ**

Минтранс РФ разработал и согласовал с Роспотребнадзором методические рекомендации по санитарной работе **пунктов пропуска** через государственную границу, говорится в сообщении министерства.

Речь идет об автомобильных, железнодорожных, воздушных, морских, речных, озерных, пешеходных и смешанных **пунктах пропуска**.

«Минтранс России разработаны и согласованы с Роспотребнадзором методические рекомендации, направленные на обеспечение безопасной работы **пунктов пропуска** через государственную границу Российской Федерации, а также на защиту лиц, пересекающих границу, сотрудников контрольных органов и другого персонала **пунктов пропуска**, в условиях неблагоприятной эпидемиологической ситуации и поэтапного снятия ограничений, связанных с распространением коронавирусной инфекции», – говорится в сообщении министерства.

Так, на **пунктах пропуска** рекомендуется проводить дезинфекцию помещений, размещать на информационных стендах справочную информацию о мерах гигиены и необходимости соблюдать социальную дистанцию, а также устанавливать кожные антисептики в залах ожидания.

Сотрудники **пунктов пропуска** и граждане должны использовать средства индивидуальной защиты – маски и перчатки. Также Минтранс рекомендует наносить социальную разметку у всех кабин паспортного контроля.

<https://tass.ru/ekonomika/8750057>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200617/1573081919.html>

<https://rns.online/transport/Mintrans-razrabotal-rekomendatsii-dlya-peresecheniya-granits--2020-06-17/>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; РОССИЯНАМ НЕ ЗАПРЕЩЕН ВЫЕЗД ЗА РУБЕЖ, ЗАЯВИЛА ГЛАВА РОСТУРИЗМА**

Ростуризм и власти РФ не собираются искусственно ограничивать выезд граждан за рубеж, но пока нет понимания, когда будут открыты границы, заявила глава Ростуризма Зарина Догузова.

«Ни мы (Ростуризм), ни руководство страны не собираемся искусственно ограничивать выезд наших граждан за рубеж», – сказала Догузова в среду в эфире телеканала РБК.

«То ограничение, та рекомендация, которая сейчас действует, она продиктована в данный момент исключительно заботой о людях и... со всеми своими зарубежными коллегами, в целом, на связи... Готовности, что с 1 июля, или с какой-то четкой даты, когда они готовы принимать россиян – нет», – добавила глава Ростуризма.

«Четкого понимания, как, на каких условиях и когда зарубежные страны готовы принимать туристов из Российской Федерации, я не увидела», – сказала Догузова.

Свободное пересечение границы РФ было остановлено 16 марта из-за пандемии коронавируса.

<https://ria.ru/20200617/1573063460.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; СТРАНЫ ЕВРОСОЮЗА СКООРДИНИРУЮТ ОТКРЫТИЕ ГРАНИЦ ДЛЯ РОССИИ И ДРУГИХ СТРАН**

Страны Евросоюза будут координировать открытие своих границ для граждан РФ, Украины и других третьих стран, заявил в среду журналистам глава минздрава Чехии Адам Войтех.

«Передвижение между странами Евросоюза в настоящее время является практически свободным, число заболеваний COVID-19 здесь постоянно уменьшается. Что касается въезда в государства ЕС граждан из третьих стран, например, из России, Украины или из стран Латинской Америки, то на сей счет в ЕС будет идти специальная дискуссия, исходя из дальнейшего развития пандемии коронавируса в этих регионах. В любом случае государства Евросоюза будут координировать сроки возможного открытия границ для граждан из третьих стран», – сказал Войтех.

С понедельника граждане Чехии могут свободно передвигаться по всем странам Евросоюза. При этом иностранцы и чехи, возвращающиеся из Португалии, Швеции, а также из Силезского воеводства Польши, должны на границе предъявить документ об отрицательном тесте на COVID-19, то же самое касается иностранцев, приезжающих в Чехию из Бельгии и Великобритании.

<https://ria.ru/20200617/1573074159.html>

### **ТАСС; 2020.17.06; В РОСТУРИЗМЕ ДОПУСТИЛИ СНИЖЕНИЕ СТАВКИ ПО КРЕДИТАМ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ОТЕЛЕЙ В ДВА РАЗА**

Субсидирование процентной ставки для строительства новых отелей в России позволит снизить ее до 3-5% с текущих 10%. Об этом сообщила руководитель Ростуризма Зарина Догузова в рамках онлайн-совещания на площадке «Единой России», посвященного поддержке туристической отрасли и развитию внутреннего туризма.

«Озвучу отдельную меру поддержки. Это касается субсидирования процентной ставки на строительство новых гостиниц, реконструкцию старых и создание многофункциональных комплексов. Сейчас строительство гостиниц – это очень низкомаржинальный бизнес, долгий срок окупаемости. Мы рассчитываем за счет этой меры поддержки снизить конечную процентную ставку для бизнеса до 3-5%. Сейчас она составляет от 10%», – сказала Догузова.

Также в этом году предполагается субсидирование 50% кредитных платежей по процентам для крупных гостиничных предприятий, отметила она. Планируется выдавать гранты на софинансирование строительства легковозводимых модульных отелей – кемпингов, глэмпингов (разновидность кемпинга) и так далее.

«Мы рассчитываем в этом году профинансировать создание до 100 модульных отелей для того, чтобы расширить гостиничную емкость на экологических территориях нашей страны», – отметила Догужева.

Ростуризм также работает над программой расширения маршрутов, по которым **Минтранс** будет готов предоставлять субсидированные тарифы, сообщила руководитель Ростуризма.

Туризм отдельным блоком вошел в национальный план восстановления экономики. Первая часть мер посвящена поддержке отрасли во время кризиса, плавному выходу из него и запуску туристического сезона. Второй блок мер рассчитан на долгосрочную перспективу и направлен на системное развитие туризма в России, повышение его конкурентоспособности.

<https://tass.ru/nedvizhimost/8751995>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; СУБСИДИРОВАНИЕ ЧАРТЕРНЫХ ПРОГРАММ ПО РОССИИ В 2020 Г. МОЖЕТ ВОЗРАСТИ ДО 800 МЛН РУБЛЕЙ**

Власти РФ планируют выделить в этом году около 800 млн рублей на субсидирование чартерных программ по России в рамках программы продвижения новых туристических маршрутов по стране, это вдвое больше, чем годом ранее, сообщил во вторник директор объединения туроператоров по выездному туризму «Турпомощь» Александр Осауленко.

«По поводу стимулирования внутреннего рынка. Очень важно, что третий год подряд планируется субсидирование внутренней перевозки в рамках комплексного турпродукта. И цифры, насколько мне известно, предполагаемые на этот год, будут в два раза выше, чем в предыдущие годы. Порядка 800 млн рублей. Это очень серьезный момент, который планирует Ростуризм. Это поможет на внутреннем рынке не только сдерживать цены, но даже, может быть, снизить их», – сказал он на «круглом столе».

Как отметил Осауленко, несмотря на закрытые границы, необходимо обратить внимание и на развитие въездного туризма после окончания пандемии, на новые условия приема иностранных гостей.

«Мы сегодня прекрасно понимаем, что значительная часть туристской инфраструктуры ориентирована на иностранных туристов. И мы здесь должны понимать, что всем своим внутренним туризмом не сможем покрыть ее. Где-то пандемия только вступает в свои права, где-то она уже ушла. Было бы неплохо обратить внимание на въездной туризм, чтобы сделать понятными для иностранных гостей наши условия приема», – добавил он.

Эксперт подчеркнул, что любая кризисная ситуация мобилизует бизнес, а туротрасль, которая признана одной из самых пострадавших, сама по себе настроена на быстрый возврат, если для этого нет особых преград.

По словам Осауленко, люди устали от карантина, они хотят отправиться в путешествия, но существуют психологические барьеры, страх заразиться коронавирусом. «Мы сталкиваемся с таким психологическим фактором, что путешествия опасны, но потребность в них есть. И вот это противоречие кто-то сегодня должен решать. Надо научиться отдыхать вместе с этим. Очень бы хотелось, чтобы у нас не было пустых санаториев и отелей в июле и августе, чтобы пляжи были не пустые, пусть и с соблюдением социальной дистанции. И кроме профессиональной среды вряд ли кто-то в состоянии это осуществить», – заключил он.

Ранее Ростуризм совместно с туроператорами и **Минтрансом РФ** объявил о запуске новых доступных маршрутов и направлений для россиян помимо традиционного Юга

России. Предполагается организация более 10 чартерных программ по таким направлениям как Алтай, Хакасия, Бурятия (Байкал), Калининградская область и другие.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА МОЖЕТ СДВИНУТЬСЯ ЗА 2024 Г – ГЛАВА РОСМОРРЕЧФЛОТА**

**Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)** РФ не исключает переноса сроков ввода в эксплуатацию Нижегородского низконапорного гидроузла за пределы 2024 года.

«Сейчас мы находимся в очередной стадии согласования финального варианта проекта с правительством Нижегородской области. По состоянию на сегодня уже подключилось правительство страны к решению этого вопроса, и вопросы оценки техногенного воздействия на окружающую среду, которые стали главной препоной в реализации этого проекта, предполагаются после завершения всестороннего анализа решать в рамках вынесения на третий этап реализации данного проекта», – сообщил руководитель **Росморречфлота Александр Пошивай** в ходе онлайн-вебинара.

«Надеемся, что все-таки мы к общему знаменателю придем. Сейчас уже понятно по НГУ (Нижегородский гидроузел – ИФ), что до конца 2024 года со всеми этими дополнительными мероприятиями нам не успеть», – сказал глава **Росморречфлота**.

«Но будем, что называется, выходить на стадийность с тем, чтобы этот принципиальный вопрос для речного судоходства, в первую очередь, для круизного судоходства, был решен с учетом имеющихся обстоятельств максимально оперативно», – отметил он.

Правительство РФ в мае одобрило сокращение финансирования Нижегородского гидроузла. Согласно корректировкам госпрограммы «Развитие транспортной системы», финансирование строительства объекта в 2020-2022 годах сокращено на 15,6 млрд рублей, до 25,4 млрд руб. При этом срок ввода объекта в эксплуатацию не менялся, в документах значился 2024 год. Ранее на финансирование Нижегородского гидроузла в 2020-2022 гг. в рамках госпрограммы предполагалось выделить 40,934 млрд.

**Министерство транспорта РФ** рассчитывало на создание Нижегородского гидроузла на Волге и его ввод в 2024 году, но согласование проекта пока затягивают местные власти. Правительство Нижегородской области, опираясь на мнение экспертов, считает более целесообразным для решения проблемы судоходства Волги в районе г.Городца строительство третьей нитки шлюзов Городецкого гидроузла, чем создание Нижегородского гидроузла.

Ранее планировалось, что Нижегородский низконапорный гидроузел должен был быть сдан в эксплуатацию к навигации 2021 года. При этом из-за изменения сроков строительства в августе 2019 года **Росморречфлот** сообщал о перераспределении 12,6 млрд рублей бюджетных средств, предназначавшихся на строительство Багаевского и Нижегородского гидроузлов, на реализацию нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД). В **Росморречфлоте** тогда сообщали, что перераспределение финансирования связано с переносом сроков строительства гидротехнических объектов. Когда появится необходимость, средства на строительство гидроузлов будут компенсированы аналогичным образом, отмечали в ведомстве.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200617/1573065650.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; МОРСПАССЛУЖБА: В НОРИЛЬСКЕ СОБРАЛИ ДЕВЯТЬ ТЫСЯЧ КУБОМЕТРОВ НЕФТЕПРОДУКТОВ**

Морспасслужба завершила активную стадию сбора нефтепродуктов на месте разлива в Норильске, собраны 9 тыс кубометров, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** учреждения.

Один из резервуаров хранения дизтоплива на ТЭЦ-3 (принадлежит АО «НТЭК», входящему в группу «Норильский никель») в Норильске 29 мая получил повреждения из-за резкой просадки опор фундамента, произошло ЧП с утечкой около 21 тысячи тонн топлива. «Норникель» считает основной причиной аварии потепление в условиях вечной мерзлоты, которое привело в движение опоры под топливными цистернами. На территории Красноярского края введен режим ЧС федерального уровня. МЧС сообщило о локализации разлившегося топлива. Было возбуждено уголовное дело по ряду статей УК РФ.

«Мы завершили активную фазу сбора нефтепродуктов, на данный момент собрано почти 9 тысяч кубометров нефтеводяной смеси», – сообщили в **пресс-службе**.

Собеседник агентства уточнил, что служба начинает сворачивать оборудование. На месте остаются 24 специалиста Морспасслужбы.

<https://ria.ru/20200617/1573045793.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО Ж/Д УЧАСТКУ К АЧИНСКОМУ ГЛИНОЗЕМНОМУ ЗАВОДУ ВОССТАНОВЛЕНЫ – РУСАЛ**

«РусАл» (МОЕХ: RUAL) сообщил о возобновлении перевозок грузов компании по участку пути «Ачинск-2 – Назарово» Красноярской железной дороги после его ремонта, проведенного для устранения возникших из-за неблагоприятных погодных условий повреждений.

Традиционно этим маршрутом осуществляется перевозка груженых и порожних составов для обеспечения сырьем Ачинского глиноземного комбината, сообщил «РусАл» в среду. Во время ремонтных работ снабжение комбината шло по объездному маршруту, что привело к увеличению срока доставки, ограничению объемов поставляемого сырья и, следовательно, снижению загрузки комбината и объемов производства.

В ближайшее время, после полного восстановления транспортного сообщения, комбинат постепенно вернется к плановому объему производства.

Оперативное проведение ремонтно-восстановительных работ и запуск объездной доставки грузов, организованные **РЖД**, позволили не допустить критичного снижения объемов производства на АГК, который является ключевым поставщиком сырья для Красноярского алюминиевого завода.

### **ТАСС; 2020.17.06; НА УЧАСТКЕ КРАСНОЯРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ВОЗОБНОВИЛИСЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПОСЛЕ АВАРИИ**

Перевозки грузов «Русала» по участку пути «Ачинск-2 – Назарово» Красноярской железной дороги возобновлены после ремонта, проведенного для устранения последствий аварии, в ближайшее время Ачинский глиноземный комбинат (АГК) компании постепенно вернется к плановому объему производства. Об этом говорится в сообщении «Русала».

7 июня в связи с неблагоприятными погодными условиями произошло разрушение призмы железнодорожной насыпи и ее сползание на участке пути Красноярской железной дороги. Этим маршрутом осуществляется перевозка груженых и порожних составов для обеспечения сырьем АГК.

«Во время ремонтных работ снабжение комбината шло по объездному маршруту, что привело к увеличению срока доставки, ограничению объемов поставляемого сырья, и, следовательно, снижению загрузки комбината и объемов производства. В ближайшее время, после полного восстановления транспортного сообщения, комбинат постепенно вернется к плановому объему производства», – сообщили в «Русале», отметив, что оперативное проведение ремонтно-восстановительных работ и запуск объездной доставки грузов, организованные **РЖД**, позволили не допустить критичного снижения объемов

производства на АГК, который является ключевым поставщиком сырья для Красноярского алюминиевого завода «Русала».

Ачинский глиноземный комбинат – крупнейший производитель глинозема в России. Производственная мощность комбината – 1,069 млн тонн глинозема в год.

<https://tass.ru/sibir-news/8749081>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ОБЛОМКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ КОЛУ МЕШАЮТ МИГРАЦИИ СЕМГИ НА НЕРЕСТ – УЧЕНЫЕ**

В Мурманском филиале ФГБУ «Главрыбвод» полагают, что железнодорожный мост, который 1 июня обрушился в реку Кола, стал препятствием на пути миграции атлантического лосося (семги).

Как сообщает ведомство, часть моста перекрыла русло Колы и «это существенно ухудшило условия обитания и воспроизводства» семги.

Ученые отмечают, что сейчас в Коле идет процесс миграции семги на нерест, одновременно идет миграция молоди и повторно нерестящихся атлантических лососей.

«В этой связи необходимо срочное проведение работ в части расчистки русла реки Кола от результатов строительных работ и обвала части моста. Этот завал и часть обрушившегося моста уже сейчас препятствуют проходу рыб, а при последующем понижении уровня воды в русле реки будут являться преградой, ограничивающей или перекрывающей миграционные пути», – отмечают в Мурманском филиале «Главрыбвод».

Ведомство уже проинформировало о сложившейся ситуации прокуратуру и местное управление Росрыболовства.

Кроме того, специалисты сделают оценку нанесенного водным биологическим ресурсам ущерба.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; СУД ОСТАВИЛ БЕЗ РАССМОТРЕНИЯ ИСК ФСК К КОНЦЕССИОНЕРУ СТРОИТЕЛЬСТВА Ж/Д ВЕТКИ КЫЗЫЛ-КУРАГИНО ПОЧТИ НА 1 МЛРД РУБ.**

Арбитражный суд Москвы 15 июня оставил без рассмотрения иск ПАО «ФСК ЕЭС» (МОЕХ: FEES) о взыскании с АО «Тувинская энергетическая промышленная корпорация» (ТЭПК, подконтрольно Руслану Байсарову) 968,7 млн рублей, следует из картотеки арбитражных дел.

Причина такого решения в определении суда, размещенном на сайте, не указана.

ТЭПК является концессионером проекта по строительству 410 км ж/д ветки Кызыл-Курагино с выходом на Транссибирскую магистраль. По новой железной дороге АО планирует вывозить уголь с Элегестского угольного месторождения (Тува, лицензия принадлежит ТЭПК), запасы которого составляют свыше 850 млн тонн коксующегося угля. Сейчас ж/д сообщение в Туве отсутствует.

Байсаров и глава ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров в апреле 2019 года подписали соглашение о строительстве этой железной дороги. РЖД будут выступать генеральным подрядчиком строительства.

По итогам подписания соглашения Байсаров сообщал, что железная дорога будет строиться 4,5-5 лет, а строительство ГОКа на Элегесте займет 4 года. «Нам раньше, чем через год после начала строительства Кызыл-Курагино, нельзя приступать к строительству ГОКа, потому что как только мы ГОК построим, нам нужно будет производить уголь», – отмечал он.

При этом ранее осведомленный источник «Интерфакса» сообщал, что банки не хотят финансировать проекты ТЭПК по строительству горно-обогатительного комплекса на Элегестском угольном месторождении и угольного портового терминала в районе мыса Бурный в Хабаровском крае без госгарантий.

### **ТАСС; 2020.17.06; РАПОТА СООБЩИЛ, ЧТО В КАБМИНЕ ОБСУЖДАЮТ ВОПРОС СОЗДАНИЯ ВСМ ПЕТЕРБУРГ – МИНСК – ГАМБУРГ**

Вопрос о разработке и реализации проекта по созданию высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ), связывающей Санкт-Петербург и Гамбург, рассматривается в настоящее время в правительстве России. Об этом сообщил во вторник госсекретарь Союзного государства Белоруссии и России Григорий Рапота на заседании оргкомитета VII Форума регионов Белоруссии и РФ, который планируется провести в сентябре в Минске.

«Это проект, который планируется осуществить в основном на внебюджетные средства. Это будет корпоративный проект, и в таком ключе мы обратились в администрацию президента и правительство Российской Федерации. Сейчас в правительстве РФ рассматривается этот вопрос», – отметил Рапота.

Он напомнил, что идея создания ВСМ Санкт-Петербург – Гамбург, которая прошла бы через Псков, Оршу, Минск, Брест, Варшаву и Берлин, прозвучала в прошлом году на Форуме регионов Белоруссии и РФ в Санкт-Петербурге. «Политически мы пока не видим никаких особых проблем. Мы трижды консультировались на немецкой стороне, были консультации на польской, на российской и белорусской стороне, консультации прошли на самом высоком уровне», – сказал госсекретарь. По его словам. «сейчас все упирается в то, чтобы каждая сторона выделила уполномоченные бизнес-структуры, которые бы начали эту работу». «Начнем эту работу с российской стороной, в Германии уже такие структуры есть. Дальше будем просить белорусскую сторону решить эту тему с тем, чтобы приступить к разработке технико-экономического обоснования», – пояснил Рапота. Он проинформировал, что «кредитные средства на ТЭО уже имеются, и соответствующие европейские банки уже готовы кредитовать его». «Есть международный финансовый консультант, который готов вести проект от технико-экономического обоснования до его реализации», – отметил госсекретарь Союзного государства.

В июне 2019 года заместитель начальника департамента экономики и отраслевых программ Постоянного комитета Союзного государства Белоруссии и России Олег Леснов выразил мнение, что Москву, Минск и Санкт-Петербург целесообразно объединить в своего рода треугольник высокоскоростными магистралями.

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

<https://tass.ru/ekonomika/8739383>

### **РБК; 2020.17.06; МИШУСТИН ОТМЕНИЛ БОЛЕЕ 450 УСТАРЕВШИХ АКТОВ СССР И РСФСР**

Более 450 устаревших актов, изданных в СССР и РСФСР с 1946 по 1991 год, признаны недействительными. Соответствующее постановление подписал председатель правительства **Михаил Мишустин**, сообщается на сайте правительства.

«Более 450 устаревших актов, изданных органами госуправления РСФСР и СССР, а также их отдельных положений признаны недействительными и утратят свою силу в 2020 и 2021 годах», – говорится в сообщении.

В числе отмененных актов указаны правила ремонта холодильников и изготовления жестяных банок, нормы усушки мяса, квалификационные требования к водолазам и сторожам. **Мишустин** также отменил приказ о порядке регистрации маломерных судов, изданный в 1995 году Министерством охраны окружающей среды и природных ресурсов России.

С мая 2019 года в России осуществляется реформа контрольно-надзорной деятельности, в ходе которой правительство намерено упразднить свыше 20 тыс. нормативных актов времен СССР и РСФСР.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ee9cc9d9a794700fa0835d2>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; МИШУСТИН ОТМЕНИЛ ПРИКАЗ ВРЕМЕН СССР О МЕНЮ В САМОЛЕТАХ**

Премьер-министр **Михаил Мишустин** отменил приказ о меню на внутренних и международных авиарейсах от 1988 года, документ опубликовали на сайте кабмина.

Ранее горячий завтрак или ужин пассажира экономкласса внутрисоюзных или международных авиалиний включал в себя сливочное масло, закуску, второе горячее блюдо с гарниром, чай или кофе, лимон, сахар, кондитерское изделие, фрукты или фруктовый сок, булочку «Летную», хлеб, джем, прохладительный напиток, также выдавались специи и зубочистки.

Пассажирам-вегетарианцам мясные или рыбные блюда должны были заменить на овощи или крупы, а также увеличить порцию фруктов и соков.

Норма отпуска алкогольных напитков также регулировалась отмененным приказом.

По нынешнему законодательству, перевозчик должен предоставить прохладительные и горячие напитки и питание.

Горячий обед подают, если полет длится более трех часов, и далее каждые четыре часа в дневное время и каждые шесть – в ночное.

Меню составляют сами авиакомпании.

Перевозчик также может не предоставлять питание и напитки, если это указано в его правилах, а пассажир знал об этом до покупки билета.

Работа по отмене неактуальных норм идет в рамках механизма «регуляторной гильотины».

<https://ria.ru/20200617/1573074507.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; В ГП ПРЕДЛОЖИЛИ ОЦЕНИВАТЬ РАБОТУ ГУБЕРНАТОРОВ ПО ДОЛГАМ ПО ГОСКОНТРАКТАМ**

Генпрокурор России Игорь Краснов предложил оценивать работу губернаторов в том числе по долгам перед бизнесом по государственным и муниципальным контрактам.

В среду Краснов выступил на пленарном заседании Совета Федерации с докладом о состоянии законности и правопорядка в РФ в 2019 году.

«Предлагается рассмотреть вопрос об ужесточении ответственности за нарушения финансовой дисциплины и установлении в качестве показателя эффективности деятельности глав субъектов наличие в регионе просроченной задолженности по исполненным контрактам», – сказал Краснов.

Ранее он подчеркнул, что сумма выплаченных по актам прокурорского реагирования долгов в прошлом году составила 26 миллиардов рублей, а всего за 4,5 года – более 146 миллиардов.

<https://ria.ru/20200617/1573056620.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; В РОССИИ С НАЧАЛА 2019 ГОДА ВОЗБУДИЛИ 161 ДЕЛО ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ**

Генпрокурор РФ Игорь Краснов заявил, что с начала 2019 года в России возбуждено 161 уголовное дело по нарушениям при реализации национальных проектов.

В среду генеральный прокурор России Игорь Краснов выступил на пленарном заседании Совета Федерации с докладом о состоянии законности и правопорядка в РФ в 2019 году.

«Только по материалам прокурорских проверок в 2019 году возбуждено 31 уголовное дело, а за истекший период этого года – уже более 130», – сказал Краснов.

По его словам, недостатки выявлялись на всех этапах освоения выделенных лимитов. Вскрыты случаи, когда бюджетные деньги не доводились до получателей или факты

«неправомерного их расходования». Кроме того, обнаружены хищения и иные уголовно наказуемые деяния должностных лиц.

Как пояснил Краснов, Генпрокуратура РФ направила в адрес председателя правительства России **Михаила Мишустина** предложение принять дополнительные меры для недопущения срыва сроков реализации **нацпроектов**, принимая во внимание ситуацию с пандемией коронавируса.

<https://ria.ru/20200617/1573056244.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; СОВФЕД ПОДГОТОВИТ НОВЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО АНТИКРИЗИСНОМУ ПЛАНУ**

Совет Федерации подготовит новые предложения в антикризисный план правительства в связи с ситуацией с коронавирусом, сообщила спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко.

«Правительство очень заинтересовано в диалоге с парламентариями, очень оперативно реагирует на те предложения, которые мы направляем. Но это только первый этап работы, мы, так сказать, сняли «первый слой». Президентом дано поручение доработать общенациональный план. Мы активно включились в эту работу и продолжаем ее», – сказала она на заседании Совфеда.

По словам Матвиенко, национальный план, который будет утверждён, не является «догмой», в него будут вноситься новые предложения.

«Я бы просила вас активно участвовать в этой работе. Это только начало, и эту работу надо продолжить», – отметила она, обращаясь к сенаторам.

<https://ria.ru/20200617/1573044955.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ПРОКУРАТУРА НАШЛА НАРУШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В 14 АВИАКОМПАНИЯХ**

Прокуратура нашла в 2019 году многочисленные нарушения безопасности эксплуатации самолетов, 14 авиакомпаний внедрили на 400 судах недопустимые изменения, говорится в докладе генпрокурора Игоря Краснова о состоянии законности и правопорядка за 2019 год, который есть в распоряжении РИА Новости.

«Проведенными в прошлом году проверками вскрыты многочисленные случаи эксплуатации авиационной техники, не отвечающей установленным требованиям. Так, в нарушение положений статей 8 и 37 Воздушного кодекса Российской Федерации более чем на 400 воздушных судах 14 авиакомпаний внедрены главные и второстепенные изменения типовой конструкции без проведения необходимых исследований и сертификационных работ», – говорится в докладе.

Авиапредприятия изменяли перечни минимально необходимого исправного оборудования на воздушных судах, что существенно влияло на уровень безопасности полетов, отметил генпрокурор. Выявлены также факты проведения технического обслуживания неуполномоченными лицами, в отсутствие необходимого оборудования, несоблюдения сроков и объемов выполнения работ на воздушных судах.

<https://ria.ru/20200617/1573058961.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; В ГЕНПРОКУРАТУРЕ ОТМЕТИЛИ СНИЖЕНИЕ ЧИСЛА ПОГИБШИХ В АВИАКАТАСТРОФАХ**

Число погибших в авиакатастрофах в России в 2019 году сократилось по сравнению с предыдущим годом почти в два раза, говорится в докладе генпрокурора о состоянии законности и правопорядка в РФ (есть в распоряжении РИА Новости).

«По итогам 2019 года в сфере функционирования воздушного транспорта отмечается снижение уровня аварийности. Так, в сравнении с 2018 годом количество катастроф уменьшилось с 32 до 22, а число погибших – с 139 до 75», – отмечается в документе.

Крупнейшей авиакатастрофой в России в прошлом году стало аварийное приземление SSJ100 в «Шереметьево» в мае, когда погиб 41 человек.

<https://ria.ru/20200617/1573065288.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ПРОКУРОРЫ ПРОСЛЕДЯТ, ЧТОБЫ СРЕДСТВА ГОСПОДДЕРЖКИ АВИАОТРАСЛИ НЕ ПОШЛИ НА ДИВИДЕНДЫ И «ЗОЛОТЫЕ ПАРАШЮТЫ»**

Генпрокурор РФ Игорь Краснов сообщил, что поручил подчиненным проследить за тем как расходуются бюджетные средства, выделенные на поддержку авиаотрасли после пандемии COVID-19.

«Многие авиакомпании переживают трудные времена, и перед прокуратурой стоит задача отследить, чтобы все выделенные на преодоление кризиса бюджетные средства дошли до получателей. А по окончании пандемии обеспечить выполнение социальных обязательств и гарантий перед гражданами», – сказал Краснов в среду, выступая с докладом в Совете Федерации.

Он добавил, что поручил прокурорам проверить обоснованность расходования бюджетных средств на цели, не связанные с производственной деятельностью транспортных предприятий.

«Например, на выплату дивидендов или так называемых «золотых парашютов», – пояснил Краснов.

Как сообщалось, для авиакомпаний РФ в резервном фонде правительства предусмотрено 23,4 млрд руб. в качестве поддержки в условиях пандемии COVID-19. Полученные средства перевозчики могут направить на зарплаты персоналу, лизинговые платежи, оплату стоянки воздушных судов. На поддержку российских аэропортов из резервного фонда выделено 10,9 млрд руб. Деньги должны пойти также на зарплаты сотрудников и уплату страховых взносов, а также содержание, ремонт и эксплуатацию зданий, оборудования, транспорта.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200617/1573057733.html>

<https://rns.online/transport/Genprokuratura-proverit-ispolzovanie-sredstv-gospodderzhki-aviakompaniyami-2020-06-17/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; УКРАИНА ОТКРЫВАЕТ ПЕШЕХОДНОЕ И АВТОМОБИЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ С БЕЛОРУССИЕЙ И РОССИЕЙ В ДВУХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА**

Кабинет министров Украины возобновил пешеходное и автомобильное сообщение с Белоруссией и Россией в **пунктах пропуска** Дольск и Вильча.

Соответствующее решение принято на заседании правительства в среду.

По словам министра внутренних дел Арсена Авакова, такое решение связано с постепенным ослаблением карантинных мероприятий.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; СИТУАЦИЯ НА ГРАНИЦЕ РФ И АЗЕРБАЙДЖАНА НЕ РУКОТВОРНАЯ, А СВЯЗАНА С КОРОНАВИРУСОМ – ПЕСКОВ**

В Кремле рассчитывают, что трудности, возникшие на границе Дагестана с Азербайджаном, будут разрешены, с пониманием относятся к сложившейся ситуации.

«Мы с пониманием относимся к тем трудностям, которые сейчас там есть, там продолжается более усиленный режим самоизоляции, но контакты осуществляются, они продолжаются. И мы надеемся, что в итоге будут найдены те решения, которые позволят «расшить» эту проблему», – сказал Песков журналистам, комментируя ситуацию на границе Дагестана с Азербайджаном.

По его словам, лидеры России и Азербайджана не общались на эту тему. При этом Песков не стал комментировать действия азербайджанской стороны.

Он напомнил, что ситуация возникла изначально с момента введения режима изоляции. «Действительно, власти Дагестана очень оперативно сделали палаточный лагерь для граждан Азербайджана, которые на тот момент хотели перейти, вернуться в Азербайджан, но границы были закрыты», – отметил Песков.

Он добавил, что российская и азербайджанская стороны по дипломатическим каналам были на связи, а также по пограничной сфере. Соответствующие органы координируют свои действия, а глава Дагестана докладывал президенту РФ о сложившейся ситуации, рассказал Песков.

«С самого начала это хорошо известная ситуация, я могу говорить только за руководство Дагестана, они много всего сделали для того, чтобы эту ситуацию как-то урегулировать, ситуация, которая не рукотворная, а связана с тем положением, в котором мы все оказались из-за коронавируса», – сказал пресс-секретарь президента.

15 июня около 400 граждан Азербайджана, размещенных в палаточном лагере и в пункте временного размещения в Дагестане из-за ситуации с коронавирусом, вышли и перекрыли трассу «Кавказ». Таким образом они решили выразить недовольство их задержкой на территории Дагестана.

На место происшествия были стянуты силы МВД и пограничного управления ФСБ России по республике. В результате конфликта пострадали девять сотрудников правоохранительных органов Дагестана, а десять граждан Азербайджана были задержаны.

### **ТАСС; 2020.17.06; ЦБ НЕ ПРОТИВ ВЫВОДА ТРАНСПОРТНЫХ КАРТ ИЗ-ПОД ЗАПРЕТА НА ПОПОЛНЕНИЕ АНОНИМНЫМ КОШЕЛЬКОВ**

ЦБ не возражает против вывода транспортных карт из-под запрета на пополнение наличными неперсонифицированных электронных кошельков в случае технической возможности разграничить такие анонимные средства платежа. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** регулятора.

Ранее газета РБК написала, что Ассоциация банков России (АБР) подготовила поправки в закон «О национальной платежной системе», согласно которым разрешается пополнять транспортные и карты для школьников наличными. Также АБР обратилась к главе ЦБ Эльвире Набиуллиной с просьбой перенести на полгода вступление в силу поправок в закон «О национальной платежной системе».

В АБР также подчеркнули, что вступление в силу поправок в период пандемии негативно скажется на части региональных транспортных проектов. Так, в Липецкой области кредитными организациями выпущено более 500 тыс. транспортных карт, обслуживающих 80% транспортного оборота. При этом, по данным АБР, около 68% таких карт пополняется при помощи наличных. В ассоциации полагают, что в условиях самоизоляции идентификация при личном присутствии владельцев анонимным платежными картами несет дополнительные риски для населения, а внедрение IT-решений для удаленной идентификации потребует от банков дополнительные затраты на реализацию таких сервисов.

«Мы принципиально не возражаем, если существует технологическая возможность отделить одни НЭСПы (неперсонифицированные электронные средства платежа – прим. ТАСС) от других, которые могут быть использованы для платежей по закрытому перечню», – отметили в **пресс-службе** ЦБ.

<https://tass.ru/ekonomika/8745839>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.17.06; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ РАССКАЗАЛИ О НОВЫХ ПРАВИЛАХ ПЕРЕЛЕТА**

В Nordwind Airlines сообщили, что самолеты проходят дезинфекцию до и после каждого рейса. Воздух в салоне проходит рециркуляцию через специальные фильтры, которые рекомендованы международными требованиями. Пассажирам необходимо снимать верхнюю одежду и убирать на багажную полку. Нельзя перемещаться по салону, за исключением посещения туалета.

В свою очередь, в «Уральских авиалиниях» отметили, что на борт воздушного судна допускают людей только в масках и температура их тела не должна превышать 37 градусов. Пассажирам, которые не соответствуют данным условиям, в полете может быть отказано.

«Аэрофлот» изменил обслуживание во время полетов. В частности, все продукты питания и напитки будут подаваться в индивидуальной упаковке. Пассажирам разрешено приносить свою еду. Однако она должны быть в запечатанной упаковке.

S7 сообщают, что во всех случаях, где это возможно, они стараются избегать скопления пассажиров и проводить посадку с использованием телетрапов и пешеходных стоянок. Помимо прочего, пассажиры теперь приглашаются на посадку группами, начиная с тех, кто сидит в хвостовой части самолета.

В целом все российские авиакомпании особое внимание уделяют подготовке к полетам своего экипажа. Бортпроводники и пилоты проходят медосмотр. Во время полетов команды носят маски и перчатки.

В мае Роспотребнадзор подготовил рекомендации для пассажирских авиаперевозок. Для аэропортов в связи с пандемией ведомство установило два уровня риска – высокий и низкий. В зависимости от этого дифференцируют меры предупреждения и контроля коронавирусной инфекции.

Позже специалисты компании Ansys смоделировали процесс распространения коронавируса в самолете.

<https://iz.ru/1024648/2020-06-17/rossiiskie-aviakompanii-rasskazali-o-novykh-pravilakh-pereleta>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕКАТЕРИНА ПЕТРОВА; 2020.17.06; ПОДДЕРЖКА С ВОЗДУХА; БИЗНЕС ПРЕДЛОЖИЛ ОБНУЛИТЬ НДС ДЛЯ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК**

Торгово-промышленная палата (ТПП РФ) предложила ввести налоговый вычет для россиян на внутренние авиаперелеты. Такая мера позволит поддержать авиаотрасль, которая серьезно пострадала из-за ситуации с коронавирусом, рассказал «РГ» президент ТПП РФ Сергей Катырин.

«Чтобы оживить спрос на авиаперелеты, мы предлагаем расширить перечень социальных вычетов по НДФЛ на авиаперелеты граждан страны в пределах территории РФ в размере фактических расходов, причем без ограничения предельного размера вычета», – пояснил Сергей Катырин. Ключевое условие поддержки – перевозчик должен быть российским.

Еще одной значимой мерой может стать введение нулевой ставки НДС на все внутренние воздушные перевозки, включая те, что проходят через аэропорты московского авиационного узла, – с 1 июня 2020 года по 31 декабря 2029 года (по аналогии с железнодорожным транспортом). В числе предложений – предоставление права на отсрочку или рассрочку уплаты налогов, авансовых платежей по налогам и страховых взносов вне зависимости от величины показателей, которые утверждены в правилах для авиаперевозчиков с сертификатом эксплуатанта.

Также предлагается снизить условное значение средней оптовой цены продажи авиакеросина в России на 2019 год до 40 тысяч рублей за тонну. «Такие меры, мы

убеждены, помогут оживить отрасль. Безусловно, и для пассажиров, и для бизнеса это тоже будет немалым финансовым облегчением», – подчеркнул Сергей Катырин.

По словам президента ТПП, предложения о дополнительных мерах поддержки авиаотрасли – лишь часть позиций большого документа. Они вошли в пакет из 100 предложений ТПП РФ в проект Основных направлений налоговой политики на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 гг., который направлен в минфин.

<https://rg.ru/2020/06/16/biznes-predlozhit-obnudit-nds-dlia-vnutrennih-aviaperevozok.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛЬЯ ГРАФ, АННА СКРИПКА, ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ, ОЛЬГА ШТЕЙН, ЕЛЕНА ШУЛЕПОВА; 2020.17.06; ДОКТОР НА КРЫЛЬЯХ; КАК В РЕГИОНАХ РАБОТАЕТ ВОЗДУШНАЯ И НАЗЕМНАЯ ЭКСТРЕННАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ**

Современными машинами «скорой помощи» пополняются автопарки больниц, строятся и открываются новые вертолетные площадки санитарной авиации. Но, несмотря на пандемию коронавируса, экстренная медпомощь оказывается в полном объеме. Она работает в любых условиях, убедились корреспонденты «РГ».

С самого начала ограничительных мер власти Свердловской области повторяли: экстренная и неотложная медицинская помощь не останавливается ни на минуту. Несмотря на пандемию благодаря **нацпроекту** «Здравоохранение» серьезно в регионе обновился парк реанимобилей. Например, сразу 12 «Фордов» получила в конце мая станция «Скорой помощи» Екатеринбурга для линейных и реанимационных бригад. Новые машины оснащены по максимуму: в них есть оборудование для сердечно-легочной реанимации, искусственной вентиляции легких, интенсивной терапии и мониторинга состояния. «А самое главное, – не скрывает радости главный врач станции «Скорой помощи» Екатеринбурга Игорь Пушкарев, – они надежнее, будут реже требовать ремонта и расходов – работают на дизеле. Это экономично, ведь только одна бригада может за сутки накатать до 400 километров».

Благодаря **нацпроекту** «Здравоохранение» первые три реанимобиля из одиннадцати поступили в Якутию. Машины получают Вилюйский, Ленский и Мирнинский районы. Главный врач республиканской станции «Скорой помощи» Татьяна Андросова поясняет: «Бригадам реаниматоров придется выезжать в труднодоступные поселения, поэтому все три машины укомплектованы на базе «УАЗов». Четыре реанимобиля на базе «ГАЗ» поступят в Якутск. Но главное не марка, а комплектация. Салон обустроен так, что во время транспортировки даже самых тяжелых больных можно выполнять все необходимые действия для спасения жизни. Все продумано до мелочей, у каждой вещи свое место. Это очень удобно для работы, ведь бригады медиков меняются».

Там, где не справляется наземный транспорт, спасает санитарная авиация. В Республике Алтай это – жизненная необходимость. Из-за гористой местности в некоторые населенные пункты иначе, чем по воздуху, не доберешься. А еще благодаря авиации на Алтае ежегодно спасают туристов, пострадавших при восхождении на вершины или попавших под лавину. Между тем еще несколько лет назад в регионе осуществлялось не более пяти вылетов в год – из-за дорогостоящего содержания воздушных судов. Но после запуска **нацпроекта** только за неполных пять месяцев 2020 года в регионе санитарной авиацией было эвакуировано 60 человек. Медицинский модуль вертолета подобен реанимобилю: на борту можно провести реанимацию, интенсивную терапию, мониторинг основных функций жизнедеятельности организма пострадавшего.

Экстренная высокотехнологичная медпомощь стала доступнее и для жителей Курской области. Теперь из любой точки региона в областные медцентры сложных больных доставляет вертолет «Ансат». Без дозаправки он может преодолевать до 400 километров. Медики уже называли его реанимационной палатой в небе. Ведь все необходимое для такой помощи на борту есть. Пока санитарный вертолет располагается в курском

аэропорту. Оттуда он летает в муниципалитеты и обратно, однако скоро специальная площадка для него появится рядом с областной больницей – это существенно сократит время доставки пациента к главному медучреждению в регионе. Воспользоваться винтокрылой машиной медики успели не раз. Каждый случай – уникальный, требовал четкости в действиях и скорости в транспортировке. Из Фатежского района в областную больницу пришлось перевозить мужчину, поранившего руку косой. По трассе из райцентра до Курска это заняло бы больше полутора часов, на вертолете – считанные минуты. Руку мужчине спасли. Из Беловского района до Курска ехать еще дольше, поэтому пациента с инфарктом решили транспортировать тоже на вертолете. Медики выиграли время: пока летели, хирурги подготовились к операции, которую провели успешно.

Тяжелобольных жителей Тульской области тоже выручает авиация. Только в прошлом году санитарный вертолет 57 раз вылетал на экстренную помощь. Современная винтокрылая машина оборудована медицинским модулем. Вертолетная бригада – два пилота, врач анестезиолог-реаниматолог и фельдшер «скорой помощи». Как признался и.о. главного врача территориального Центра медицины катастроф, скорой и неотложной медицинской помощи Сергей Мухин, главное достоинство санавиации – быстрая доставка пациента из глубинки в крупные лечебные учреждения. Так, недавно вертолетом привезли в детскую областную больницу девочку из Венева, которая упала с четвертого этажа. В тот день на трассе был ремонт, на автомобиле ее могли и не довезти. А вертолету пробки – не помеха, спасли ребенка.

<https://rg.ru/2020/06/16/reg-urfo/kak-v-regionah-rabotaet-vozdushnaia-i-nazemnaia-ekstrennaia-medpomoshch.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЛЮБОВЬ ПЯТИЛЕТОВА; 2020.17.06; ЕЗДА В ЧАС ПИК СЕБЕ ДОРОЖЕ; НА ОДНОЙ ИЗ ЛИНИЙ МЕТРО ОБЕЩАЮТ СНИЗИТЬ ПЛАТУ ЗА ПРОЕЗД**

Проезд не в час пик в подземке будет стоить дешевле. Правда, пока в порядке эксперимента и лишь на одной из линий. Запустить его планируется в сентябре, сообщил заммэра Москвы по транспорту Максим Ликсутов.

Цель – перераспределить пассажиропоток. Ведь на многих линиях вагоны переполнены в основном утром и вечером, когда народ едет на работу и учебу либо возвращается домой. Пилотный проект уже согласован с мэром Москвы Сергеем Собяниным. Сейчас идет разработка технических деталей. Он пишет и еще об одном эффекте, которого можно достичь в ходе эксперимента, – сглаживание нагрузки на транспортную систему в часы пик позволит существенно увеличить социальное дистанцирование, что повысит безопасность пассажиров. Если эксперимент пройдет успешно, его могут расширить и на другие линии метро. А что думают по этому поводу эксперты?

Александр Шумский, руководитель экспертного совета «Пробок. нет»:

- Я поддерживаю любые эксперименты, которые способны сделать жизнь в Москве комфортнее. Помню, лет 15 назад городские власти начали разводить по времени начало работы и учебы в разных организациях и вузах, чтобы рабочий день не у всех начинался ровно в 9.00. С тех пор многие госучреждения так и работают с 8.00. От этого выиграли и их сотрудники, и загруженность на дорогах стала более равномерной. Почему бы не попробовать сгладить пики и в подземке? Может быть, даже не на одной, а сразу на нескольких линиях? Все-таки Москва – город очень большой.

Михаил Блинкин, директор Института транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики»:

- Проблема сглаживания пиковых нагрузок на транспортную инфраструктуру актуальна во все времена и для всех стран. В советские времена ее пытались решить, регламентируя административными мерами рабочий режим предприятий. При том, что тысячи рабочих

ехали в одном направлении на свой завод, это могло дать свой эффект. Большая часть москвичей сейчас работает в не очень больших коллективах, у каждого из них свой маршрут. Переменный тариф на проезд, который предлагает применить Максим Ликсутов, может оказаться кстати. Но он прав, что нужен именно эксперимент, чтобы посмотреть, как москвичи среагируют на возможность проезда по более дешевой цене. Как прав и в том, что надо использовать все схемы сглаживания пиков, как новые, так и старые, модные и немодные хотя бы потому, что сейчас, когда коронавирус еще не покинул город, москвичи больше всего боятся скученности. И поэтому многие вообще опасаются общественного транспорта.

<https://rg.ru/2020/06/19/reg-cfo/v-moskve-radi-eksperimenta-sniziat-stoimost-proezda-v-metro.html>

### **ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.17.06; ПЕРЕВОЗКИ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ: ЧТО БУДЕТ ПОСЛЕ ЭПИДЕМИИ?**

Представители госорганов, компании-пассажироперевозчики, ОТИ водного транспорта обсудили актуальные вопросы безопасности.

17 июня 2020 года прошла онлайн-конференция «Безопасность пассажирских перевозок на морском и речном транспорте», организованная РИА «Индустрия безопасности».

В работе видеоконференции приняли участие начальник управления транспортной безопасности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (**Ространнадзор**) Сергей Игонин, представители компаний-перевозчиков («ВодоходЪ», «Волга-флот»), администрации пассажирского порта «Санкт-Петербург «Морской фасад», «ЮПХ» – компании-поставщика оборудования для обеспечения транспортной безопасности.

В числе вопросов, которые обсудили эксперты – обеспечение транспортной безопасности в контексте требований приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июля 2015 года №227 (защита пассажиров от химических и биологических угроз), ставших особенно актуальными в настоящее время, а также соблюдение временных рекомендаций Министерства транспорта Российской Федерации по предотвращению распространения COVID-19; требования к техническим средствам ОТБ с учетом особенностей морского и речного транспорта; последствия внедрения в практику ОТБ паспортов обеспечения транспортной безопасности вместо планов обеспечения ТБ, в соответствии с требованиями, вводимыми Федеральным законом №270-ФЗ.

Обсуждая особенности досмотровых мероприятий на водном транспорте, участники дискуссии пришли к согласию в том, что наиболее качественный и соответствующий требованиям 270-ФЗ досмотр по целому ряду причин может быть обеспечен на стационарных досмотровых пунктах. На судах и при посадке, на КПП, по техническим причинам (устройство речных судов, наличие металлических конструкций в возможных местах досмотра, внутреннее устройство судов, не предусматривающее размещения крупнообъемных объектов во внутренних помещениях и т.д.) сложно обеспечить нужное качество и скорость досмотра, а также обеспечить наличие отдельных досмотровых помещений. Об этом говорили представители компании «ВодоходЪ»: начальник отдела транспортной безопасности Алексей Аладьин и директор по безопасности судоходства Алексей Царев, а также Михаил Погодин, руководитель отдела транспортной безопасности АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» («Волга-флот»).

Представители администрации АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» – заместитель директора по режиму и транспортной безопасности Александр Олейник и директор по эксплуатации Алексей Гаврилов – рассказали о практике международных круизных судов, на которых досмотр осуществляется на судне, там же размещаются технические средства контроля.

Все перевозчики и представители АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» подчеркнули, что временные рекомендации по противодействию распространению

коронавирусной инфекции, разработанные совместно Министерством транспорта Российской Федерации и Роспотребнадзором, выполняются в полном объеме, это касается не только пассажиров, но и, как особо отметил начальник службы охраны труда АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» Сергей Паничев, персонала – работников вокзалов и судовых команд.

Руководитель отдела маркетинга компании «ЮПХ» Вадим Прохоров рассказал о технических решениях на базе мобильных комплексов, позволяющих обеспечить досмотр, радиационный, химический и биологический контроль на объектах транспортной инфраструктуры водного транспорта. Такие мобильные комплексы могут оснащаться металлодетекторами, рентгенотелевизионными установками, средствами контроля атмосферы и обнаружения запрещенных веществ.

Обсуждая вопросы правового регулирования деятельности по ОТБ, в том числе введение паспортов ОТБ для транспортных средств, участники дискуссии пришли к выводу, что ряд требований законодательства требует корректировки. В этом их поддержал начальник управления транспортной безопасности Ространснадзора Сергей Игонин, призвав активнее участвовать в работе рабочей группы, созданной для реализации реформы КНД («регуляторной гильотины»).

[https://www.securitymedia.ru/news\\_one\\_10847.html](https://www.securitymedia.ru/news_one_10847.html)

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» НАЧНЕТСЯ В КОНЦЕ ГОДА – ХУСНУЛЛИН**

Строительство трассы «Европа – Западный Китай» планируется начать в конце 2020 года, сообщил в среду вице-премьер РФ Марат Хуснуллин.

«Сейчас полным ходом началось проектирование, мы собираем управленческую схему, как за максимально короткий срок построить такой объект. Я думаю, что выхода на стройку можно ждать в конце года», – сказал Хуснуллин журналистам по итогам заседания правительственной комиссии по региональному развитию.

Он подчеркнул, что большинство регионов, через которые пройдет дорога, уже утвердили трассировку.

«Практически все регионы, через которые она проходит, это и Оренбургская область, и Самарская область, Татарстан, Чувашия, Владимирская область, Нижегородская область, сама Москва, куда будет заходить трасса, подтвердили трассировки. Думаю, что в ближайший месяц они утвердят проекты планировок», – сказал вице-премьер.

Он добавил, что наряду с проектированием трассы готовится план по перекладке инженерных коммуникаций.

«Мы собрали всех наших крупных сетевиков – это «Газпром» (МОЕХ: GAZP), «Россети» (МОЕХ: RSTI) и различные муниципальные и региональные сетевые организации. Это будет порядка тысячи пересечений инженерных коммуникаций. Сейчас мы работаем над составлением проектов выноса этих коммуникаций, где необходимо, или дополнительного усиления этих конструкций», – подчеркнул вице-премьер.

Ранее Хуснуллин сообщал, что трассу «Европа – Западный Китай» планирует построить на четыре года раньше планируемого срока и сдать ее в 2024 году.

План строительства трассы включает четыре этапа.

«В первую очередь будет решаться важнейшая задача до 2024 года – мы приступаем к строительству буквально немедленно, с начала 2020 года начнем работы по строительству новых скоростных участков от Москвы до Владимира (145 км, включая обходы Балашихи и Ногинска). Второй участок, который будет строиться в этот период, – это южный обход Казани, участок Канаш-Шали (142,8 км). Третий этап стартует в 2021 году, это будет участок от Владимира до Арзамаса (267 км), мы к 2025 году завершим эту работу. В 2022 году мы приступим к соединению этих участков – от Арзамаса до Канаша (239 км)», – говорил курировавший ранее транспорт вице-премьер Максим Акимов.

По данным «Автодора», стоимость строительства трассы М-12 составит 690,9 млрд рублей. В проект планируется привлечь внебюджетное финансирование в размере 267,8 млрд рублей.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8749343>

<https://rns.online/transport/V-pravitelstve-nazvali-sroki-nachala-stroitelstva-trassi-Moskva-Kazan-2020-06-17/>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ЛИХАЧЕВ РАССКАЗАЛ, КОГДА СДАДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА»**

Российский головной универсальный атомный ледокол «Арктика», как ожидается, будет сдан в эксплуатацию госкорпорации «Росатом» осенью этого года, сообщил генеральный директор Росатома Алексей Лихачев.

«В этом году мы получаем первый универсальный атомный ледокол «Арктика». В 20-х числах июня начнутся ходовые испытания, и планируем в сентябре, крайний срок – в октябре, получить его уже в промышленную эксплуатацию, уже в «Атомфлот», – сказал Лихачев в ходе рабочей встречи с президентом России **Владимиром Путиным** в среду.

Сроки сдачи «Арктики» Росатому ранее откладывались – если первоначально она намечалась на май-июнь 2019 года, то затем было решено сдать ледокол в мае 2020 года. «Арктика» может быть сдана в эксплуатацию Росатому с неисправным гребным электродвигателем, который вышел из строя из-за короткого замыкания и который планируется заменить в доке Кронштадтского морского завода (входит в ОСК) в 2021 году, написала в марте нынешнего года газета «Коммерсант» со ссылкой на источники.

Головной универсальный атомный ледокол ЛК-60Я «Арктика» проекта 22220 был ранее построен на «Балтийском заводе» в Санкт-Петербурге, сейчас там идет строительство двух серийных атомоходов «Сибирь» и «Урал». В августе 2019 года Росатом и Балтзавод подписали контракт на строительство еще двух серийных атомных ледоколов этого проекта. Стоимость контракта на еще два судна составила 100 миллиардов рублей. Закладка четвертого универсального атомного ледокола «Якутия» прошла 26 мая этого года на «Балтийском заводе». Заказчиком строительства этих атомоходов выступает ФГУП «Атомфлот» («Росатомфлот», предприятие Росатома).

Атомные ледоколы проекта 22220 являются самыми большими и мощными в мире. Они нужны для обеспечения российского лидерства в Арктике. Длина судна составит 173,3 метра, ширина – 34 метра, водоизмещение – 33,5 тысячи тонн. Эти ледоколы смогут проводить караваны судов в арктических условиях, пробивая лед толщиной до трех метров. Они будут обеспечивать проводку судов с углеводородным сырьем с месторождений Ямальского, Гыданского полуостровов и с шельфа Карского моря на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

<https://ria.ru/20200617/1573072129.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; РОСАТОМ В 2020Г. ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕВЕЗТИ ПО СМП СВЫШЕ 30 МЛН Т ГРУЗОВ, РАССЧИТЫВАЕТ НА 80 МЛН Т К 2024Г**

Госкорпорация «Росатом», являющаяся оператором по развитию инфраструктуры Северного морского пути (СМП), планирует перевезти по нему более 30 млн тонн грузов в 2020 году, заявил глава «Росатома» Алексей Лихачев в среду на встрече с президентом РФ **Владимиром Путиным**.

«Владимир Владимирович, переходим к Северному морскому пути. Вами поставлена задача увеличить грузопоток до 80 млн тонн к 2024 году. Движемся к этой цели, движемся с опережением годового объема перевозок – в прошлом году превысили объем перевозок на 5,5 млн тонн. Хотел вам доложить, что движемся и в сторону круглогодичного использования Северного морского пути», – сказал он.

По словам Лихачева, в этом году госкорпорация получит первый универсальный атомный ледокол «Арктика». «В 20-х числах июня начнутся ходовые испытания и планируем в сентябре, крайний срок – в октябре получить его уже в промышленную эксплуатацию в «Атомфлот», – добавил он. – Заложили уже четвертый, вы такое решение принимали по четвертому, пятому серийному ледоколам».

«Думаете, что к 30 млн тонн (грузов – ИФ) в этом году подберетесь?», – уточнил Путин.

«Я думаю, что мы пересечем, – ответил Лихачев. – В этом году».

«Это с опережением графика получается, 30 млн (тонн – ИФ) планировали в 2021 году», – отметил президент.

«Очень амбициозная цифра – 80 млн (тонн – ИФ). Мы должны иметь запас. Мы не должны идти в точку, каждый год должен быть запас. Но мы же с недропользователями очень активно работаем: с «Роснефтью» (МОЕХ: ROSN), «НОВАТЭКом» (МОЕХ: NVTK), «Газпромом» (МОЕХ: GAZP). И видим, какие наши партнеры вкладывают усилия и финансы в развитие этих северных месторождений. Конечно, мы тоже «подтягиваемся» в этом смысле», – сказал Лихачев.

### **ТАСС; 2020.18.06; ВЛАСТИ НАО ПЛАНИРУЮТ ДО 2024 ГОДА ПОСТРОИТЬ ТРАССУ НАРЬЯН-МАР – УСИНСК**

Власти Ненецкого автономного округа (НАО) совместно с Минтрансом РФ прорабатывают вопрос о выделении 3,9 млрд рублей по нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги» на строительство дороги Нарьян-Мар – Усинск (Коми). Протяженность участка трассы составит более 20 км, завершить строительство предполагается осенью 2023 года, говорится в распространенном в среду сообщении пресс-службы округа.

«Департамент строительства, ЖКХ, энергетики и транспорта НАО совместно с Минтрансом России прорабатывает вопрос о выделении дополнительных 3,9 млрд рублей из федерального бюджета на строительство автодороги Нарьян-Мар – Усинск в 2021-2023 годах», – говорится в сообщении. Бюджетом округа на текущий год предусмотрено 100 млн рублей на реализацию проекта.

«В данный момент дорожные работы ведутся на трех этапах участка [автодороги]. Работы выполняет ООО «Техносфера». Подрядчик производит сборку и монтаж водопроводных труб. Готовность земляного полотна составляет более 70%», – отметили в пресс-службе

В сообщении уточняется, что протяженность первого и второго этапа дороги составляет 4,6 и 6,7 км. Для их создания подрядчик применяет инновационные технологии и материалы, в том числе с использованием 3D-системы контроля параметров отсыпки насыпи. Протяженность третьего этапа дороги – 12 км, работы на нем начались в феврале этого года. По контракту первый и второй этап должен быть завершен не позднее 20 октября 2023 года, третий этап – не позднее 20 октября 2023 года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-nao-planiruyut-do-2024-goda-postroit-trassu-naran-mar-usinsk>

### **ВЕСТИ; 2020.17.06; КАЧЕСТВО ОТРЕМОНТИРОВАННЫХ ДОРОГ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОВЕРЯЮТ ЭКСПЕРТЫ ИНСТИТУТА РОСДОРНИИ**

Качество дорог, отремонтированных в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» проверяют эксперты института РосдорНИИ. В Вологодской области они проведут исследования на четырех магистралях. Во вторник пробы дорожного полотна были взяты на отрезке Опучково – Янгосарь в Вологодском районе. В течение недели специалисты будут их подробно исследовать – проверять физико-механические свойства и другие важные параметры. В итоге будет выдано заключение о том, насколько уложенная смесь соответствует стандартам.

[https://вести35.рф/video/2020/06/16/kachestvo\\_otremontirovannyh\\_dorog\\_v\\_vologodskoy\\_obl\\_asti\\_proveryayut\\_eksperty\\_instituta\\_rosdornii](https://вести35.рф/video/2020/06/16/kachestvo_otremontirovannyh_dorog_v_vologodskoy_obl_asti_proveryayut_eksperty_instituta_rosdornii)

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; СУД НЕ НАШЕЛ АДМИНИСТРАТИВНЫХ НАРУШЕНИЙ В ДЕЙСТВИЯХ ЭКС-ГУБЕРНАТОРА ДУБРОВСКОГО В РАМКАХ ДЕЛА О ДОРОЖНЫХ КАРТЕЛЯХ**

Центральный районный суд Челябинска не нашел состава административного правонарушения в действиях бывшего губернатора Челябинской области Бориса Дубровского, которого ранее ФАС признала участником дорожного картеля.

Решение по иску Дубровского суд принял во вторник.

«Дубровский просил признать незаконными выводы ведомства (управления ФАС по Челябинской области – ИФ) о наличии в его действиях состава административного правонарушения по ч.7 ст. 14.32 КоАП РФ, а также о нарушении им ст.16 закона о защите конкуренции. Суд, рассмотрев жалобу, изменил постановление УФАС, исключив из описательно-мотивировочной части выводы о виновности Дубровского», – уточняется в сообщении суда.

В **пресс-службе** Челябинского УФАС «Интерфаксу» уточнили, что решение суда будет обжаловано. «После ознакомления с мотивировочной частью решения Центрального районного суда мы будем подавать апелляционную жалобу в вышестоящий суд», – сказали в **пресс-службе**.

Ранее сообщалось, что УФАС возбудило административное производство в 2019 году после того, как ФАС России признала Дубровского участником сговора по дорожным торгам. На основании этого решения УФАС возбудило дело по статье 14.32. КоАП РФ. Но оно не было рассмотрено, так как у ведомства были сложности с уведомлением ответчика. В связи с этим 24 марта было вынесено постановление о прекращении дела по истечении срока давности.

По данным источника, знакомого с ситуацией, Дубровский оспорил постановление антимонопольного ведомства о прекращении дела, потому что хотел добиться своей полной реабилитации.

«Его не устраивает формулировка о прекращении дела в связи с истечением срока давности, это не снимает с него обвинения в участии в сговоре на торгах. Он намерен доказать в суде неправомерность действий УФАС и добиться решения о прекращении дела в связи с отсутствием в его действиях состава административного правонарушения», – отмечал собеседник агентства.

Как сообщалось ранее, экс-губернатор и «Южуралмост» в декабре 2019 года добились в суде признания незаконным решения ФАС России о нарушении закона о конкуренции при заключении госконтрактов на дорожные работы в Челябинской области. Дело рассматривал Арбитражный суд Москвы, в части требований «Южуралмосту» было отказано. Решение суда оспорили и ФАС, и «Южуралмост». Апелляции поданы в Девятый арбитражный апелляционный суд, третьими лицами по делу выступают Дубровский и министерство дорожного хозяйства Челябинской области.

ФАС РФ будет добиваться в суде наказания бывшего губернатора по делу о сговоре при госзакупках в регионе, антимонопольный регулятор будет «продолжать спорить вплоть до Верховного суда», отмечал ранее статс-секретарь, замглавы ФАС Андрей Цариковский.

ФАС в марте 2019 года вынесла решение по делу, возбужденному в августе 2018 года, о сговоре при проведении госзакупок на ремонт автодорог в Челябинской области, установив наличие двух антиконкурентных соглашений. Участниками первого, по данным ведомства, являются Дубровский (на момент заключения соглашений был губернатором региона – ИФ), министерство дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области и АО «Южуралмост». Было также выявлено антиконкурентное соглашение «Южуралмоста» с непосредственным заказчиком торгов – областным министерством дорожного хозяйства

и транспорта. По данным ФАС, заключению контрактов именно с АО «Южуралмост» также способствовал Дубровский. Результатом соглашений, по мнению ФАС, стало ограничение конкуренции на рынке дорожного строительства в регионе.

В целом ФАС выявила нарушения антимонопольного законодательства на 10 аукционах, проведенных Миндором Челябинской области в период с ноября 2015 по март 2018 года, на общую сумму почти 2,4 млрд рублей. Во всех них победителем стало АО «Южуралмост». Ведомство отмечало, что лоты при проведении аукционов на протяжении длительного времени укрупнялись с целью ограничения конкуренции, а заявки иных компаний отклонялись по основаниям, не предусмотренным законодательством. Кроме того, ряд контрактов был заключен, несмотря на имеющееся предписание антимонопольного органа. По данным ФАС, в 2015-2018 годах более 90% контрактов по строительству дорог на территории области было заключено с АО «Южуралмост».

АО «Южуралмост» является крупнейшей в регионе компанией в сфере дорожного строительства. По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», АО было зарегистрировано в Челябинской области в 2001 году. В 2015-2018 годах «Южуралмост» заключил с министерством дорожного строительства Челябинской области контракты на выполнение дорожных работ на сумму более 24,6 млрд рублей. «Южуралмост» уже несколько лет не раскрывает информацию о конечных владельцах. По данным на 2004 год, владельцем 30% акций стройкомпании являлся Магнитогорский меткомбинат.

### **ТАСС; 2020.17.06; В КАБМИНЕ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ УГОЛОВНУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА НЕСМЕРТЕЛЬНЫХ ДТП**

Комиссия правительства РФ по законопроектной деятельности не поддержала инициативу депутата Госдумы Николая Петрунина («Единая Россия») об уголовной ответственности за оставление места ДТП, не повлекшего летальных случаев или тяжкого вреда здоровью, лицом, ранее подвергнутым административному наказанию за управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения. Текст проекта отрицательного заключения кабмина имеется в распоряжении ТАСС.

Документом предлагается дополнить статью 264.1 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию») положениями об уголовной ответственности за оставление места ДТП лицом, подвергнутым административному наказанию за езду в пьяном виде или за невыполнение законного требования о прохождении медосвидетельствования на состояние опьянения. Сейчас за подобные действия предусмотрена административная ответственность в виде лишения права управления машиной на срок от одного года до полутора лет или административного ареста до 15 суток.

«Необходимо учитывать, что используемый в уголовном законе принцип административной преюдиции предполагает наступление уголовной ответственности в случае повторного (многократного) совершения лицом однородных (аналогичных) административных правонарушений», – говорится в проекте заключения. Анализ административных правонарушений в данной сфере, считают в комиссии, «указывает на их неоднородность по содержанию и по характеру».

В правительстве указали, что предлагаемая инициативой редакция статьи 264.1 УК РФ создаст правовое регулирование, при котором повторное оставление места ДТП будет приравниваться к нахождению водителя в состоянии опьянения. «Между тем в силу требований законности, а также принципа презумпции невиновности оставление водителем места ДТП не равнозначно ни установлению факта опьянения, ни отказу от прохождения медицинского освидетельствования. Правительство Российской Федерации не поддерживает законопроект», – заключили в кабмине.

Действующая редакция статьи 264.1 УК РФ влечет наказание за управление транспортным средством лицом в состоянии опьянения, которое уже имеет

административное взыскание за езду в нетрезвом виде или отказ от медосвидетельствования, либо судимость за совершение преступления в состоянии опьянения.

За такие действия предусматривается штраф в размере от 200 тысяч до 300 тыс. рублей либо обязательные работы на срок до 480 часов, либо принудительные работы на срок до двух лет, либо лишение свободы на тот же срок с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

<https://tass.ru/obschestvo/8744979>

### **ТАСС; 2020.17.06; В ГИБДД ПО МОСКВЕ ПРИЗВАЛИ РОДИТЕЛЕЙ УДЕЛЯТЬ БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ НА ДОРОГАХ**

Столичная Госавтоинспекция призвала родителей уделять больше внимания вопросам безопасности детей на дорогах и регулярно напоминать им о правилах поведения на проезжей части. Об этом ТАСС в среду сообщили в управлении ГИБДД по Москве.

«С начала июня столичной Госавтоинспекцией зарегистрировано уже 13 случаев наездов на несовершеннолетних пешеходов. Особую обеспокоенность вызывает тот факт, что большая часть происшествий (70%) стала возможной по причине собственной неосторожности детей, – сказали в управлении. – Госавтоинспекция Москвы призывает родителей уделять больше внимания вопросам безопасности детей на дорогах и ежедневно напоминать им об основных элементарных правилах поведения на проезжей части, а также на собственном примере прививать навыки грамотного участия в дорожном движении».

«Из общего количества дорожных аварий с участием несовершеннолетних пешеходов с начала июня четыре наезда на детей произошли на территориях дворов жилых домов. Во всех случаях причиной происшествий стало неожиданное появление ребенка из-за припаркованного транспортного средства», – добавили в управлении. Как подчеркнули в Госавтоинспекции, во дворе надо помнить о так называемых дорожных ловушках в виде припаркованных автомобилей, предметов и конструкций, которые ограничивают видимость. Несмотря на то, что допустимая скорость движения во дворах не должна превышать порога 20 км в час, неожиданное появление ребенка перед движущимся автомобилем может привести к печальным последствиям.

В среду в Центре организации дорожного движения (ЦОДД) правительства Москвы сообщили, что количество автомобилей на дорогах столицы увеличилось за неделю на 220 тыс. и достигло 16 июня 3,12 млн. Столько же машин было на столичных дорогах в аналогичный день прошлого года.

<https://tass.ru/moskva/8748493>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; НА НАЦПРОЕКТЫ В ОРЕНБУРЖЬЕ ВЫДЕЛЕНА ПОЧТИ 13 МЛРД РУБЛЕЙ**

Почти 13 миллиардов рублей выделены Оренбуржью из регионального и федерального бюджета на реализацию национальных и региональных проектов, сообщил губернатор региона Денис Паслер, выступая перед депутатами Законодательного собрания с ежегодным докладом о работе правительства за прошлый год.

«Общий бюджет национальных и региональных проектов в Оренбуржье составил 12,8 миллиардов рублей, из которых 7,3 миллиарда рублей – средства федерального бюджета, исполнение которого составило 99%», – сказал Паслер.

По его словам, Оренбургская область по освоению средств **нацпроектов** заняла первое место в Приволжском федеральном округе и вошла в ТОП-6 регионов России.

\*\*\*

Глава региона отметил службу санитарной авиации, выполнившей в прошлом году более ста экстренных вылетов, благодаря чему спасены жизни 163 пациентов, в том числе 70 детей.

\*\*\*

Благодаря проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** отремонтировано почти 240 километров дорожного полотна.

«В прошлом году региональный дорожный фонд был увеличен на 70 процентов – до 12,9 млрд рублей. Финансирование **нацпроекта** увеличилось в 2,2 раза», – отметил Паслер.

Он рассказал, что «впервые выделены целевые субсидии муниципалитетам на дороги местного значения – в сумме 1,55 миллиарда рублей», в ходе реализации государственной программы **«Развитие транспортной системы Оренбургской области»** отремонтировано 479 километров автомобильных дорог, завершена реконструкция трех мостов на автодорогах. В общей сложности в дорожную отрасль области инвестировали беспрецедентные для региона 18 миллиардов рублей.

<https://ria.ru/20200617/1573064711.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.17.06; КРЫМ И СЕВАСТОПОЛЬ ПОЛУЧАТ ДЕНЬГИ НА РЕМОНТ ДОРОГ**

Кабинет министров утвердил порядок выделения средств из федеральной казны Республике Крым и городу Севастополю на обновление в 2020-2022 годах автодорог в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы РФ». Соответствующие постановления Правительства Российской Федерации от 5 июня 2020 года № 825 и № 826 вступают в силу сегодня, 17 июня.

За счет межбюджетного трансферта будут финансироваться затраты на разработку проектной документации, реконструкцию, капитальный и текущий ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, находящихся в госсобственности Крыма и Севастополя. В проект включена и улично-дорожная сеть муниципалитетов.

Средства предоставлят по соглашению с **Росавтодором**, где закрепляется право агентства на контроль за соблюдением условий выделения ассигнований.

<https://www.pnp.ru/economics/krym-i-sevastopol-poluchat-dengi-na-remont-dorog.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; УЧЕНЫЕ ПРЕДУПРЕДИЛИ О ДОЖДЕВЫХ ПАВОДКАХ В 11 РЕГИОНАХ**

Специалисты Всероссийского научно-исследовательского института по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций (ВНИИ ГОЧС) прогнозируют на этой неделе нарушение жизнедеятельности, в том числе транспортного сообщения, на территории 11 регионов страны из-за дождевых паводков.

«В период с 15 по 22 июня в связи с прохождением дождевых осадков прогнозируется нарушение условий жизнедеятельности, транспортного сообщения, подтопление пониженных участков местности и выход воды рек на пойму в Мазановском, Магдагачинском, Шимановском, Зейском и Селемджинском районах, а также в городе Благовещенск Амурской области, в Чунском и Братском районах Иркутской области, Каа-Хемском и Тоджинском районах Республики Тыва, Краснодарском крае, Республике Адыгея и республиках Северного Кавказа», – говорится в сообщении на официальном сайте ВНИИ ГОЧС.

Ранее сообщалось, что в условиях дефицита воды, вызванного небольшим количеством снега, водохранилища и ГЭС на маловодных реках РФ могут перейти на режим экономного расходования. Кроме того, из-за теплой и малоснежной зимы сильная засуха может грозить Нижегородской, Астраханской и Волгоградской областям. А во

Владимирской, Рязанской, Московской, Тверской и Нижегородской областях возможно возникновение торфяных пожаров.

<https://ria.ru/20200617/1573037566.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; РОСТЕХ НАЧНЕТ ПРОИЗВОДСТВО БЕСПИЛОТНЫХ КОНВЕРТОПЛАНОВ ДЛЯ КРАЙНЕГО СЕВЕРА**

Холдинг «Росэлектроника» (входит в «Ростех») начнет производство беспилотных конвертопланов, которые в перспективе смогут работать в условиях Крайнего Севера, сообщили в среду в **пресс-службе** «Ростеха».

Соглашение о сотрудничестве по данному проекту подписали гендиректор концерна «Вега» (входит в «Росэлектронику») Вячеслав Михеев и генеральный директор Аегохо Элдар Разроев.

«Росэлектроника» совместно с российским стартапом – компанией Аегохо – запустят производство роботизированных конвертопланов. Они могут применяться для транспортировки грузов, контроля ледовой обстановки в районах Крайнего Севера, а также в составе комплексных проектов по мониторингу протяженных объектов критически важной инфраструктуры», – говорится в сообщении.

Предполагается, что на первом этапе на мощностях «Веги» будут серийно производиться разработанные Аегохо беспилотники-конвертопланы семейства «Эра». Они способны находиться в воздухе более трех часов и нести полезную нагрузку до семи килограммов. В разработке также находится конвертоплан с грузоподъемностью до 80 килограммов для решения логистических задач.

«Рынок беспилотных летательных аппаратов растет быстрыми темпами. При этом конвертопланы являются одними из наиболее перспективных типов БЛА. Сочетание преимуществ коптера и самолета делает их универсальными и способными выполнять очень широкий спектр задач, что позволяет им претендовать на ощутимую долю рынка. Уже к 2025 году мы прогнозируем рост выручки в этом сегменте до 1 миллиарда рублей в год», – приводятся в сообщении слова Михеева.

Конвертоплан – летательный аппарат с поворотными двигателями, которые при взлете и посадке работают как подъемные (подобно вертолету или коптеру), а в горизонтальном полете становятся «самолетными» – тянущими или толкающими, вследствие чего он не нуждается во взлетно-посадочной полосе или специализированной системе запуска.

<https://ria.ru/20200617/1573056482.html>

### **ТАСС; 2020.17.06; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ДОСТАВИЛ ИЗ БИШКЕКА В КАЗАНЬ 80 РОССИЯН**

Вывозной рейс компании «Авиа Траффик» в среду доставил из Бишкека в Татарстан 80 российских граждан, сообщили ТАСС в **пресс-службе** международного аэропорта Казани. Согласно данным табло аэропорта, рейс прибыл в 08:27 мск.

Россия из-за пандемии с 1 февраля поэтапно ограничивала международное авиасообщение, с 27 марта были закрыты абсолютно все рейсы за рубеж, за исключением вывозных, грузовых и почтовых.

<https://tass.ru/obschestvo/8744053>

### **ТАСС; 2020.17.06; ПОРЯДКА 900 ЖИТЕЛЕЙ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫВЕЗЛИ ИЗ-ЗА РУБЕЖА ЗА ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ**

Порядка 900 жителей Свердловской области вернулись вывозными рейсами из-за рубежа за время пандемии. Об этом сообщил глава региона Евгений Куйвашев в своем официальном аккаунте в Instagram в среду.

Из-за ситуации с распространением коронавируса Россия с 27 марта полностью закрыла регулярное и чартерное международное авиасообщение, перевозчики могут выполнять только спецрейсы для возвращения пассажиров домой.

«Одна из задач, с которой мы столкнулись во время пандемии – вывоз жителей Свердловской области из-за границы. На этой неделе домой смогли вернуться дети, проходившие лечение от онкологии в Швейцарии. Вместе с МИД России и властями Москвы мы организовали для них рейс, чтобы они смогли восстанавливаться уже дома, в кругу близких людей. Всего за время пандемии было организовано 75 вывозных рейсов для 900 жителей Свердловской области и более 300 иностранцев», – сообщил губернатор. По его данным, люди возвращались на родину из Армении, Израиля, Индии, Италии, Киргизии, Китая, Малайзии, ОАЭ, США, Таиланда, Турции, Узбекистана, Чехии и других стран.

«В то же время мы помогаем уральцам, которым было необходимо срочно вылететь за рубеж на лечение, как правило, с маленькими детьми. Действовать в таких случаях надо очень быстро, часто приходится решать вопросы в ручном режиме. Так, 9 июня был организован вылет ребенка в сопровождении матери для срочной госпитализации в одной из итальянских клиник, где он сейчас проходит лечение. В этом случае нам очень помогли, в частности, чрезвычайный и полномочный посол РФ в Италии Сергей Разов и почетный консул Италии в Екатеринбурге Роберто Д'Агостино». – добавил Куйвашев.

По данным регионального оперативного штаба, на территории Свердловской области зафиксировано 10 016 случаев новой коронавирусной инфекции. За все время врачи вылечили 4 657 пациентов, умерли 57 человек.

<https://tass.ru/ural-news/8745489>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; БОЛЕЕ ПЯТИ ТЫСЯЧ РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ ЗА НЕДЕЛЮ**

Еще чуть более 5 тысяч россиян вернулись на родину вывозными рейсами из-за границы за неделю, сообщила представитель МИД РФ Мария Захарова.

«За последнюю неделю, в период с 10 по 17 июня было вывезено авиарейсами российских и иностранных авиаперевозчиков в совокупности чуть более 5 тысячи человек – из Нью-Йорка, Пхукета, Дубая, Бангкока, Кейптауна, Касабланки, Парижа, Бишкека, Оша, Бали, Ташкент, Токио, Гоа, Хошимин, Сеул, Ереван, Анталия, Дели. С момента начала работы алгоритма (по вывозу) вывезено более 33 тысяч человек рейсами российских авиакомпаний, еще более 4,5 тысячи – иностранными. Число вернувшихся на родину граждан по итогам работы алгоритма с начала апреля приближается к 38 тысячам человек», – сообщила Захарова на брифинге.

В частности, во вторник в Тюмень и Москву вернулось 154 россияне сложным вывозным рейсом Utair, который выполнял перелет по шести африканским государствам. Среди пассажиров рейса, по словам Захаровой, были как обычные граждане, так и сотрудники самой авиакомпании, которые находились в длительных командировках за рубежом.

<https://ria.ru/20200617/1573078271.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ПОСОЛЬСТВО РОССИИ В БЕЛЬГИИ РАССКАЗАЛО О ВОЗМОЖНОСТИ ВЕРНУТЬСЯ НА РОДИНУ**

Посольство России в Бельгии сообщило о возможности возвращения на родину граждан, находящихся на бельгийской территории, 19 июня двумя рейсами из Франции и Германии.

«Информируем вас о возможности возвращения на Родину 19 июня 2020 года рейсами AFL2043 Париж-Москва в 18.05 (по местному времени); AFL2307 Франкфурт-Москва в 17.15 (по местному времени)», – говорится в сообщении на сайте посольства.

Зарегистрироваться на рейсы необходимо через портал Госуслуг, добавили в диппредставительстве.

В посольстве отметили, что получить информацию по выезду из Бельгии в Россию с продленной визой через аэропорты других стран Шенгенской зоны можно на сайте Бюро по делам иностранцев Бельгии.

<https://ria.ru/20200617/1573063705.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; РОССИЙСКОЕ ПОСОЛЬСТВО СООБЩИЛО О ТРЕХ НОВЫХ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСАХ ИЗ ТАШКЕНТА**

Три новых вывозных рейса из Ташкента в российские города прорабатываются в настоящий момент, сообщил консульский отдел посольства РФ в Узбекистане.

«Прорабатывается вопрос возможной организации вывозных чартерных рейсов по направлениям: Ташкент – Казань (20 июня, «Узбекские авиалинии»); Ташкент – Екатеринбург (21 июня, «Узбекские авиалинии»); Ташкент – Москва (23 июня, авиакомпания «Россия»), – сообщил консульский отдел в своем Telegram-канале.

Дипломаты призвали всех желающих вылететь домой отслеживать новости о рейсах на интернет-ресурсах посольства, а также на сайте Госуслуг и в случае появления рейсов в расписании на портале Госуслуги регистрироваться на них.

<https://ria.ru/20200617/1573071131.html>

### **КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.17.06; МОСКОВСКИМ ДОРОГАМ ПОДБИРАЮТ ТРАФИК; КАК МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬСЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА ГОРОДА**

Московский трафик не должен вернуться к допандемийному состоянию. К этому призвал глава столичного департамента транспорта Максим Ликсутов. В частности, он предложил москвичам больше передвигаться на велосипедах, а бизнесу сдвинуть начало рабочего дня для своих сотрудников, чтобы те меньше попадали в час пик в метро. Однако в соцсетях опасаются, что только этими инициативами по наведению порядка на столичных дорогах мэрия не ограничится. “Ъ FM” вспомнил, какие еще идеи высказывались на счет московского трафика, и обсудил с экспертами, как они могут быть реализованы теперь. С подробностями – Григорий Колганов.

Москва распробовала пустые дороги в период пропускного режима – число поездок на личном транспорте сократилось почти на 40%, то есть автомобилей в городе стало на миллион меньше, отрапортовал Ликсутов. И вся его колонка дальше пропитана аргументами, почему не стоит возвращать машины на магистрали. Чаще всего приводится экологический довод – вредные выбросы буквально убивают горожан.

Столичные власти давно обсуждают идею запрета на въезд в определенные зоны авто с низким экологическим классом, вспоминает директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов Константин Трофименко. Но эту меру реализовывать уже поздно. «У автомобилей низкого экологического класса – Евро-1, Евро-0 – в разы больше выбросов, чем у Евро-3, Евро-4. Другое дело, что в силу просто естественных причин обновления парка, мы ушли от того, что у нас какая-то изрядная его доля является вот такой вот. И с каждым годом это все уменьшается, уменьшается. Возможно, скоро это станет неактуально в силу технического прогресса», – считает Трофименко.

Еще Максим Ликсутов опасается, что после карантина в Москве вырастет число аварий, а сидячий образ жизни в пробках приведет к росту сердечно-сосудистых заболеваний. Мэрии не раз советовали сделать въезд в центр Москвы платным. Власти от этой меры откращивались, но ведь и расширение платных парковок поначалу отметалось, а потом принималось по многочисленным просьбам жителей. Правда, сейчас такая идея не актуальна, отмечает глава Института транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин, ведь столице с ее системой камер доступна более радикальная, сингапурская модель: «Каждый километр по городу с помощью несложной аппаратуры,

которая в Москве уже есть, просматривается, и тебе за каждый километр выписывается определенная денежка. И если ты едешь, скажем, в каком-нибудь удаленном районе ночью – это копейка, а если в часы пик проехать по Бульварному кольцу – это уже будет 20 копеек. Могут быть какие угодно скидки для пенсионеров, инвалидов, на экологически чистые транспортные средства. Это распространяется на всех, в том числе на коммерческий транспорт».

Когда в Москве ввели пропускной режим, многие в соцсетях подозревали, что так просто от него власти не откажутся – слишком хорошо зарекомендовала себя система, штрафующая тех, кто выехал без разрешения. После карантина она действительно может некоторым образом трансформироваться и сохраниться, рассуждает Константин Трофименко: «Можно будет реализовывать какие-то квоты, допустим, для такой же дороги, учитывая пропускную способность. В час может быть не больше стольких-то автомобилей, чтобы они свободно разъезжали. И это приведет к тому, что нужно заранее записываться на какое-то определенное время, а если плата выбрана, какой-то должен быть очень экстренный случай».

Но пока Максим Ликсутов ничего такого не анонсирует. Он предлагает сформировать у горожан новые привычки, сообщает о снижении стоимости проезда в метро в непиковое время, для чего просит работодателей сдвинуть график своих сотрудников. На первый взгляд, идея разумная, но не получится ли так, что остальные билеты подорожают? Таким вопросом задается заведующий Центром анализа социальных программ и рисков Института социальной политики Сергей Смирнов: «Эта так называемая зонная тарификация. Скажем, одно дело, когда вы едете две станции, а другое – два десятка станций. Если сохранить базовый тариф на ту же “Тройку”, главное снизить его для тех, кто заполняет метрополитен в часы пик, но не отталкиваясь от той же нынешней разовой поездки, как эталона, на который нужен будет все дальше накручивать».

Если мэрия мягко готовит общественное мнение к новым ограничениям для автомобилистов, отмечают в соцсетях, то властям неплохо было бы мотивировать горожан личным примером – самим пересесть на общественный и велотранспорт.

Глава дептранса подчеркнул, что москвичи ошибочно считают личный автомобиль более безопасным средством передвижения, чем общественный транспорт. Автобусы и метро, по словам Ликсутова, постоянно дезинфицируются, а в машине горожане вообще перестают соблюдать санитарные правила.

<https://www.kommersant.ru/doc/4380136>

### **КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЕКАТЕРИНА БЕЛОКОНОВА; 2020.17.06; КУДА ЖАЛОВАТЬСЯ НА ВОДИТЕЛЯ АВТОБУСА, РАССКАЗАЛИ В ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ**

Начальник отдела технического надзора Госавтоинспекции МВД России Сергей Чипурин ответил на вопросы слушателей радио «Комсомольская правда»

Если пассажир обнаружил техническую неисправность в автобусе, то можно обратиться непосредственно к переводчику. Если пассажир обнаружил техническую неисправность в автобусе, то можно обратиться непосредственно к переводчику. Фото: Алексей БУЛАТОВ  
Изменить размер текста:

Начальник отдела технического надзора Госавтоинспекции МВД России Сергей Чипурин в эфире Радио «Комсомольская правда» рассказал, куда можно обратиться, если вас не устраивает состояние общественного транспорта, в частности, автобуса или, например, поведение его водителя.

По словам полковника полиции, существует сразу несколько вариантов.»Можно обратиться в органы исполнительной власти субъекта, которые заключали контракт с автопарком. Если стоит вопрос нарушения с точки зрения обеспечения безопасности пассажиров и других участников дорожного движения, то это дело Госавтоинспекции,

**Ространснадзора**, которые смогут обратить внимание на нарушения, допущенные перевозчиком», – сказал полковник полиции.

Ведущий программы «Россия в движении» Антон Чельшев также спросил у гостя программы, какие меры безопасности может принять сам пассажир общественного транспорта.

«Если автобус оборудован ремнями безопасности – необходимо обязательно пристегнуться. Следует как можно меньше перемещаться по салону во время движения – это может привести к травмам. Стоит внимательно относиться и к обстановке вокруг транспортного средства. Даже при торможении автобуса, двигающегося со средней скоростью, перед перекрестком, пассажиры падают, отвлекаясь, например, на гаджеты», – подчеркнул полковник полиции.

Он добавил, что если пассажир обнаружил техническую неисправность в автобусе, то можно обратиться непосредственно к перевозчику – в салоне должны быть указаны его данные.

«И не надо рисковать здоровьем – лучше выйти, если выявлены проблемы с техническим состоянием транспортного средства. Если автобус отъезжает с автовокзала, то нужно обратиться к его руководству. В некоторых случаях они даже должны снять автобус с маршрута», – заявил Сергей Чипурин.

<https://www.kp.ru/online/news/3911013/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ТРАФИК НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ ВЫРОС, НО В ОТДЕЛЬНЫХ РЕГИОНАХ ОН ВСЕ ЕЩЕ ХУЖЕ ПРОШЛОГОДНЕГО НА 45% – АВТОДОР**

Госкомпания «Автодор», управляющая сетью платных дорог в РФ, отмечает рост трафика на подотчетных ей трассах, но в отдельных регионах все еще фиксирует сокращение интенсивности движения на 45% от уровня аналогичного периода 2019 года.

По данным «Автодор», увеличение интенсивности движения, в частности, наблюдалось в прошедшие длинные выходные.

«Благоприятные погодные условия и снятие ограничений способствовали росту трафика. Так, на М-4 «Дон», по сравнению с первой неделей июня 2020 года, он вырос на 34-50%, в зависимости от конкретного участка. На М-3 «Украина» и М-11 «Нева» проездов стало больше на 26% и 56% соответственно», – говорится в сообщении госкомпании.

«Автодор» отмечает, что автомобилисты, в целом, постепенно возвращаются к поездкам по привычным для себя маршрутам.

«Однако, несмотря на положительную динамику, отставание от показателей 2019 года составляет 45% на платных участках М-4 в Воронежской области и Краснодарском крае и от 3% до 20% – в Московской области», – говорится в сообщении.

На ту же тему:

<https://rns.online/r/8a84/>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; УЧЕНЫЕ ПРИДУМАЛИ, КАК В СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ МОНИТОРИНГА ДОРОГ В 400 РАЗ**

Систему спутникового наблюдения, которая усовершенствует проектирование и обслуживание дорожной инфраструктуры, создали ученые Тюменского индустриального университета (ТИУ). По их словам, система не только обрабатывает данные быстрее и точнее, чем аналоги, но и экономнее в эксплуатации более чем в 400 раз. Результаты исследований опубликованы в журнале IOP Conference Series Materials Science and Engineering.

При эксплуатации, проектировании и реконструкции различных дорожных объектов – улиц и автострад, перекрестков, мостов и развязок – регулярно возникают проблемы,

решение которых, как объяснили ученые ТИУ, требует сбора и анализа огромного объема данных о дорожной сети.

Разработанная в ТИУ система позволяет получать эту информацию с максимальной скоростью и минимальными затратами, как подчеркнули авторы. По их словам, прямое назначение системы – обеспечить все необходимые количественные данные для принятия верных управленческих решений в дорожном хозяйстве.

Система не требует запуска новых спутников, функционируя, по словам ученых, с опорой на открытые данные уже действующих систем геомониторинга. Она способна в автоматическом режиме определять ключевые характеристики транспортного потока – типы автомобилей, режим движения, влияние технических и природных условий.

«Для создания системы мы использовали методы математической статистики, теорию массового обслуживания и теорию транспортных потоков. Кроме того, система основана на продвинутом средстве анализа визуальных спутниковых данных – программе Simple, запатентованной нами в 2019 году», – рассказал доцент кафедры автомобильных дорог и аэродромов ТИУ Александр Тестешев.

Использование спутников позволяет, как отметили специалисты ТИУ, сократить затраты на мониторинг более чем в 400 раз по сравнению с наиболее выгодными существующими системами, основанными на применении стационарных городских камер или беспилотников. Время сбора и анализа данных при этом сокращается минимум вдвое, подчеркнули ученые.

«Разработанный нами программный продукт Simple на 40% выгоднее лучших аналогов, доступных сегодня на рынке. При этом точность получаемых программой данных выше на 5-8%», – отметил заведующий кафедрой автомобильных дорог и аэродромов ТИУ Сергей Санников.

В дальнейшем ученые планируют адаптировать математический аппарат системы для исследования дорог с малой и нерегулярной интенсивностью движения, а также усовершенствовать Simple, разработав типологию существующих дорожных участков как России, так и других стран.

<https://ria.ru/20200617/1573019207.html>

### **ТАСС; 2020.17.06; АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА БОЛЕЕ 912 МЛН РУБЛЕЙ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДОРОГ ПОСЛЕ ПАВОДКОВ**

Ремонт более чем 180 км поврежденных паводками дорог проведут в Амурской области в 2020 году. Регион получил средства на восстановление дорожной инфраструктуры, сообщается в среду на сайте регионального правительства.

В мае президент РФ **Владимир Путин** поручил кабмину совместно с властями субъектов профинансировать восстановление транспортной инфраструктуры, пострадавшей во время паводков в четырех дальневосточных регионах. В июле и августе 2019 года обильные дожди вызвали сильные паводки в Амурской и Еврейской автономной областях, Приморском и Хабаровском краях.

«912,5 млн рублей из федерального бюджета на восстановление дорог и мостов после паводков-2018/2019 поступили в область <...> Эти средства планируется в первоочередном порядке направить на восстановление 148,1 км автомобильных дорог регионального значения и 33,1 км муниципальной дорожной сети. Все работы планируется закончить до конца года», – приводятся в сообщении слова замруководителя регионального дорожно-транспортного ведомства Дмитрия Лучникова.

Ущерб от паводков дорожной инфраструктуре в области оценили в 2,2 млрд рублей. Часть средств уже получена из федерального бюджета. Пострадавшие участки региональных дорог будут восстанавливать в Мазановском, Свободненском, Октябрьском, Ромненском, Константиновском и Михайловском районах. Дороги местного значения отремонтируют в

Благовещенске и Белогорске, в Архаре, Архаринском, Благовещенском, Завитинском, Зейском и Мазановском районах. Сейчас определяются подрядчики.

«Тему дорог держим на контроле и поднимаем перед руководством страны, вместе с тем хочу отметить, что государство уже выделило огромные ресурсы нам на ликвидацию последствий ЧС. Всем ведомствам необходимо наладить соответствующий контроль за использованием этих средств», – цитирует **пресс-служба** губернатора Приамурья Василия Орлова.

В прошлом году регион пережил мощный паводок. Тогда в Приамурье пострадали 329 фермерских хозяйств, подтопило 135 населенных пунктов, пострадала дорожная инфраструктура. Режим чрезвычайной ситуации, объявленный в области в июле, был отменен только в декабре.

<https://tass.ru/obschestvo/8743759>

### **ТАСС; 2020.17.06; ЕДИНСТВЕННЫЙ МОСТ В ГОРОД БОЛЬШОЙ КАМЕНЬ В ПРИМОРЬЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ ДО КОНЦА ГОДА**

Реконструкция моста, который связывает город Большой Камень с дорожной сетью Приморья, завершится до конца года. Сооружение реконструируют на средства «дальневосточной» субсидии, сообщила в среду журналистам **пресс-служба** правительства региона.

Мост связывает город, в котором живут почти 38 тыс. человек и расположена одноименная территория опережающего развития (ТОР), с остальными дорогами Приморья. Из-за строительства объектов ТОР по нему постоянно проезжает большегрузный транспорт. Последний осмотр моста показал, что он находится в крайне неудовлетворительном состоянии. В июне началась реконструкция моста.

«Это будет 72-метровый железобетонный мост, монтаж его завершим до конца этого года», – приводятся в сообщении слова главного инженера предприятия «Спецсу» Ивана Зайченко. Дорожники уже отсыпают объезд возле моста и готовятся к укладке водопропускных труб, завершить эти работы они планируют в начале июля. Затем начнется демонтаж старого мостового сооружения.

Почти наполовину выполнены и работы по строительству дороги, по которой большегрузы будут объезжать Большой Камень. Дорожники уже заасфальтировали часть трассы, работы собираются завершить в сентябре.

Стоимость работ по реконструкции – 187,9 млн рублей. Деньги выделены из федерального и краевого бюджетов.

В Большом Камне по поручению президента РФ **Владимира Путина** реализуется стратегический проект по возведению судостроительного комплекса «Звезда», первой в России верфи крупнотоннажного судостроения, для ее поддержки здесь образована территория опережающего развития. До 2024 года здесь будет создано более 15,3 тыс. рабочих мест, по прогнозам городской администрации, с учетом членов семей работников численность населения города увеличится с 38 тыс. до 53 тыс. человек. К 2023 году в городском округе построят 78 жилых домов – это 5,7 тыс. квартир.

<https://tass.ru/v-strane/8743095>

### **ТАСС; 2020.17.06; В ДАГЕСТАНЕ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 355 УЛИЦ ПО РЕГИОНАЛЬНОМУ ПРОЕКТУ**

Власти Дагестана в текущем году в рамках республиканского приоритетного проекта «Мой Дагестан – мои дороги» в районах и городах региона отремонтируют 355 улиц, что почти в два раза больше по сравнению с прошлым годом. На эти цели из республиканского бюджета выделено более 1,2 млрд рублей, говорится в распространенном в среду сообщении **пресс-службы** Министерства транспорта и дорожного хозяйства Дагестана.

«В рамках приоритетного проекта «Мой Дагестан – мои дороги», инициированного главой Дагестана Владимиром Васильевым, в 2020 году отремонтируют 355 улиц в 41 муниципальном районе и в восьми городских округах. На сегодняшний день подписаны контракты на выполнение ремонтных работ на 131 объекте, на разной стадии конкурсных процедур находятся 177 объектов», – говорится в сообщении.

Отмечается, что в настоящее время ремонт проходит на 56 объектах. «В 15 муниципальных образованиях идет работа по укладке асфальтобетонного покрытия и установке бордюра. Кроме того, в семи муниципалитетах проводится ремонт улиц с гравийным и цементобетонным покрытием», – уточняется в сообщении.

По данным ведомства, в текущем году на ремонт улично-дорожной сети районов и городов в рамках проекта «Мой Дагестан – мои дороги» выделено 1 млрд 287 млн рублей.

По проекту «Мой Дагестан – мои дороги» в 2019 году работы были проведены на 184 объектах, общая сумма финансирования составила 771 млн рублей.

В Дагестане в 2019 году началась реализация республиканских приоритетных проектов развития «Мой Дагестан – моя вода», «Мой Дагестан – мои дороги» и «Мой Дагестан – комфортная городская среда», призванных сделать жизнь людей качественно лучше. Эти проекты исходят из ключевых задач в послании главы Дагестана Владимира Васильева Народному собранию республики в 2019 году.

<https://tass.ru/v-strane/8746891>

### **ЕНИСЕЙ ТВ; 2020.17.06; ЭКСПЕРТИЗА ДОЛЖНА ОДОБРИТЬ ПРОЕКТ КРАСНОЯРСКОГО МЕТРО ДО КОНЦА ГОДА**

По словам представителя Главгосэкспертизы России Сергея Суэтина, пандемия коронавируса не повлияла на работу над экспертизой проекта метро в Красноярске. Экспертизу из-за COVID-19 не останавливали.

«Распространение коронавирусной инфекции и ограничения, связанные с режимом самоизоляции, никак не влияют на сроки и качество экспертизы строительных объектов»

Сергей Суэтин

На период самоизоляции все сотрудники работали из дома, но объемы и качество работы полностью сохранили, добавили в Главгосэкспертизе.

Ранее представители ведомства рассказывали, что по поручению **Владимира Путина** из бюджета страны выделили 1 млрд руб. на корректировку проектной документации метро в Красноярске. Занимается актуализацией схемы «КрасноярскТИСИЗ».

Председатель правительства Красноярского края Юрий Лапшин рассказал, что завершить госэкспертизу по всем этапам планируют до конца года. После чего определят смету и финансовое обеспечение проекта.

«Проектирование красноярского метро – сложная ответственная задача, которую обозначил нам глава государства, и решения которой ждут, без преувеличения, все красноярцы. На этом этапе нам крайне важны обратная связь с профессионалами, экспертная оценка проекта. При этом мы отмечаем неподдельную заинтересованность специалистов Главгосэкспертизы во внедрении современных решений в нашем проекте. Для них это не просто очередное согласование, а такое же творческое желание сделать красноярское метро технологичным, максимально удобным, экологичным и безопасным видом транспорта».

<https://www.enisey.tv/news/post-23144/>

### **ПРАЙМ; 2020.17.06; ЖД ВИДЯТ ВОССТАНОВЛЕНИЕ СПРОСА НА ДАЛЬНИЕ ПЕЗДА С ПОПУЛЯРНОСТЬЮ БИЛЕТОВ ОНЛАЙН**

РЖД видят восстановление спроса на поезда дальнего следования, а пассажиры предпочитают покупать билеты онлайн, сообщает компания.

«Спрос на дальние поездки восстанавливается, при этом пассажиры предпочитают покупать билеты онлайн. Пассажиры в мае 2020 года оформили почти 1,77 миллиона электронных билетов на поезда дальнего следования холдинга «РЖД» (включая высокоскоростные поезда «Сапсан», скоростные поезда «Ласточка» и «Стриж»). Это на 47% превышает показатели апреля», – говорится в сообщении компании.

Компания напоминает, что в мае холдинг РЖД возобновил продажу билетов за 90 суток до отправления поезда, что позволило пассажирам планировать путешествия в летний сезон и оформлять проездные документы заблаговременно. «В среднем доля электронных продаж за май составила около 60% от общего количества билетов, реализованных в целом по сети железных дорог», – говорится в сообщении в среду.

РЖД продают билеты онлайн через сайт и мобильное приложение. Холдинг отмечает, что продолжает развивать онлайн-сервисы. Например, через официальный сайт РЖД можно оформить билеты в специальные купе для маломобильных граждан. Также для удобства пассажиров в электронном формате можно оплатить перевозку дополнительной ручной клади и багажа и т. д. Через официальное мобильное приложение компании «РЖД Пассажирам», помимо покупки билета на поезда дальнего следования, можно оформить перевозку багажа и домашних животных, проверить информацию о ранее приобретенных билетах, узнать расписание поездов, авторизоваться в программе лояльности.

Гендиректор РЖД Олег Белозеров на совещании у президента РФ Владимира Путина в начале мая отмечал, что холдинг отменил более половины поездов дальнего следования в России на фоне снижения перевозок пассажиров, но транспортная доступность регионов сохранена. РЖД, следовало из данных в специальном разделе о графике, отменили более 100 поездов дальнего следования в России.

РЖД в конце мая начали постепенно восстанавливать ранее отмененные рейсы поездов. Это коснулось «Сапсанов». Компания 11 июня сообщила, что в связи с постепенным снятием ограничений после коронавируса в третьей декаде июня вернет в расписание 35 отмененных ранее пассажирских поездов в России, в том числе на курорты Северного Кавказа и Черноморья, а при стабильно высоком спросе готов увеличить их число.

### **RNS; 2020.17.06; ОПЕРАТОР ПОЕЗДОВ В КРЫМ ЗАПУСТИТ АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ПОЛУОСТРОВЕ**

С июля пассажирам поездов «Таврия», которые прибывают из разных регионов России в Крым, будет доступна пересадка на автобусы, которые будут курсировать по полуострову, сообщили RNS в **пресс-службе** компании «Гранд Сервис Экспресс».

«С 1 июля пассажирам поездов «Таврия» предлагается перевозка заказными автобусами от станций Владиславовка и Симферополь до крымского побережья, также автобусы начнут курсировать между Севастополем и Симферополем», – говорится в сообщении.

Уточняется, что пересадка в заказные автобусы после прибытия поезда осуществляется в срок от 15 минут и не менее 40 минут до отправления поезда.

«Автобусные перевозки будут осуществляться преимущественно на южном и восточном побережье Крыма: от станции Владиславовка можно добраться до Судака с остановками в Феодосии и Коктебеле. Из Симферополя автобусы курсируют до Ялты с остановками в Алуште и Гурзуфе. Также из Симферополя можно добраться до Севастополя и до Евпатории с остановкой в Саках. Из Севастополя автобусы курсируют до Алупки с остановкой в Форосе», – рассказал перевозчик.

График движения опубликован на сайте компании. Стоимость проезда, как сообщается, составит от 124 рублей.

<https://rns.online/transport/Operator-poezdov-v-Krim-zapustit-avtobusnie-perevozki-na-poluostrove-2020-06-17/>

### **ТАСС; 2020.17.06; ИНВЕСТПРОГРАММА РЖД НА 2020 ГОД СОСТАВИТ 642 МЛРД РУБЛЕЙ**

Инвестиционная программа **РЖД** на 2020 год составит 642 млрд рублей вместо ранее запланированных 620 млрд рублей, сообщил глава **РЖД** Олег Белозеров, слова которого приводятся в пресс-релизе компании.

По его словам, из них на развитие Восточного полигона планируется направить свыше 85 млрд рублей: работы развернуты на 262 объектах, где трудятся свыше 6 тыс. строителей и 1,5 тыс. единиц техники.

«Развитие «Российских железных дорог» полностью зависит от строительства. Базовым документом, которым руководствуется компания, является долгосрочная программа развития до 2025 года. Она синхронизирована с Комплексным планом модернизации магистральной инфраструктуры. При этом объемы строительства не просто масштабные, а грандиозные! Только в базовом сценарии общий объем инвестиций достигнет 4,7 трлн рублей, а с учетом возможных внешних источников – до 8,7 трлн рублей», – отметил глава **РЖД**.

Ранее Белозеров на совещании у президента по развитию транспорта рассказал о планах холдинга сохранить инвестпрограмму в 2020 году на уровне не менее 620 млрд рублей (против ранее запланированных 820 млрд рублей), несмотря на неблагоприятную экономическую ситуацию. Он отмечал, что поддержать финансирование инвестпрограммы **РЖД** можно за счет механизма бессрочных облигаций. Выпуск бондов, по словам главы компании, планируется в течение месяца. Правительство РФ затем выпустило постановление о размещении бессрочных облигаций **РЖД** на 370 млрд руб.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; САРЕХ РЖД-2020 УРЕЗАН ЗА СЧЕТ ПРОЕКТОВ, НЕ КАСАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРОГРАММ**

Секвестр инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги» на 2020 год проведен за счет проектов, не касающихся государственных программ, следует из презентации к готовящемуся выпуску «вечных» облигаций монополии, с которой ознакомился «Интерфакс».

На уровне 182 млрд руб. сохранены планируемые вложения в обновление основных фондов, связанное с реализацией комплексного плана по развитию магистральной инфраструктуры (**КПМИ**). Он был утвержден правительством РФ в 2018 г. и содержит перечень стратегических проектов, которые предполагается реализовать в период до 2024 г.

В частности, из этой суммы 79,7 млрд руб. планируется направить на обновление парка тепловозов и электровозов для перевозки грузов на участках, включенных в **КПМИ**. На развитие энергетического комплекса на них (тяговых подстанций, замену контактной сети) предусмотрено 23,2 млрд руб., на реконструкцию пути – 79,1 млрд руб.

Объемы средств, закладываемые на сами проекты «комплексного плана», реализуемые по поручению президента и правительства РФ (в том числе на ассигнования из федерального и региональных бюджетов), даже выросли – с 202,8 млрд до 205,3 млрд руб. Хотя внутри этой статьи, как сообщалось ранее, произошло перераспределение.

На 72% (с 21,5 млрд до 6,1 млрд руб.) снижены инвестиции в развитие подходов к портам Северо-Запада РФ, на 45% (с 30 млрд до 16,5 млрд руб.) – к Азово-Черноморскому бассейну. В то же время на 39% (с 61,4 млрд до 98,9 млрд руб.) предполагается увеличить вложения в модернизацию «восточного полигона».

В текущей экономической ситуации спрос на перевозки в этом и без того перегруженном направлении возрастает, однако пропускные способности исчерпаны. В этой связи власти страны указывают на необходимость приоритетного развития Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. При этом предлагается разработка плана по стимулированию перевозок угля на экспорт через порты Северо-Запада и Юга России.

Основному же секвестру подверглись проекты за рамками **КПИИ**. В частности, на 30% (с 78,8 млрд до 54,8 млрд руб.) урезаны инвестиции на обновление моторвагонного (пассажирские электрички и дизель-поезда) и тягового подвижного состава (локомотивы), на 55% (с 210 млрд до 93,8 млрд руб.) – на модернизацию производственных хозяйств (путевого и локомотивного комплекса, автоматики и телемеханики).

На 39% (с 40,5 млрд до 24,7 млрд руб.) снижены вложения в проекты по цифровизации (включая связь, корпоративную информатизацию) и внедрению ресурсосберегающих технологий, на 43% (с 28,8 млрд до 16,5 млрд руб.) – на социальные проекты в рамках холдинга (здравоохранение и образование, развитие объектов соцсферы), на 38% (с 15 млрд до 9,4 млрд руб.) – на «приведение инфраструктуры к нормативным требованиям» (транспортная, пожарная, экологическая безопасность, предупреждение травматизма), на 48% (с 12,6 млрд до 6,6 млрд руб.) – на обновление инфраструктуры пассажирского комплекса.

Общий объем CAPEX ОАО «Российские железные дороги» в итоге был сокращен с 821 до 622 млрд руб., с учетом взноса в уставный капитал «дочки» **РЖД** – АО «Федеральная пассажирская компания» (осуществляет перевозки в дальнем следовании) – вложения составят примерно 642 млрд руб.

«Обновленная инвестиционная программа на 2020 г. рассмотрена на заседании совета директоров с учетом принятого решения по размещению бессрочных облигаций в объеме до 370 млрд руб.», – уточняет компания. Также в текущем году ожидаются почти вдвое большие поступления из Фонда национального благосостояния на развитие БАМа и Транссиба.

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20200617/831641807.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; РЖД 19-22 ИЮНЯ ПРОВЕДУТ СБОР ЗАЯВОК НА БЕССРОЧНЫЕ ОБЛИГАЦИИ ОБЪЕМОМ 15 МЛРД РУБЛЕЙ**

ОАО «Российские железные дороги» (**РЖД**) 19-22 июня проведет сбор заявок на выпуск бессрочных облигаций серии 001Б-01 объемом 15 млрд рублей, сообщил «Интерфаксу» источник на финансовом рынке.

Ориентир ставки 1-го купона – премия не более 200 базисных пунктов к 5-летним ОФЗ.

Техническое размещение выпуска запланировано на 26 июня, оно пройдет по закрытой подписке.

Купоны полугодовые, номинал одной бумаги – 1 тыс. рублей. По выпуску каждые 5 лет с начала обращения предусмотрены досрочные погашения по цене 100% от номинала.

Ставка 1-10-го купонов фиксированная и определяется по результатам сбора заявок.

В соответствии с законодательством эмитент вправе в одностороннем порядке принять решение об отказе от выплаты купона по облигациям. В случае принятия ОАО «**РЖД**» решения о невыплате купонного дохода по облигациям предусмотрена компенсация неполученных доходов инвесторам со стороны министерства финансов РФ. Механизм исполнения компенсации неполученных доходов находится в процессе согласования.

Организаторы – «ВТБ Капитал», Московский кредитный банк (МОЕХ: СВОМ) и Sberbank CIB.

ЦБ РФ 5 июня зарегистрировал программу и проспект бессрочных облигаций ОАО «Российские железные дороги» (**РЖД**) серии 001Б объемом до 370 млрд рублей включительно или до эквивалента этой суммы в иностранной валюте. Облигации предназначены для квалифицированных инвесторов, с возможностью досрочного погашения по усмотрению эмитента.

Банк России 17 июня зарегистрировал выпуск бессрочных облигаций серии 001Б-01 под номером 4-01-65045-D-001P.

Совет директоров **РЖД** в конце мая утвердил проспект программы «вечных» облигаций.

Вопрос о выпуске таких бумаг в начале мая поднимался на совещании по развитию транспорта, которое провел президент РФ **Владимир Путин**. Генеральный директор **РЖД** Олег Белозеров тогда затронул эту тему в контексте возможных проблем с финансированием CAPEX монополии в условиях падения доходов от перевозок.

В середине мая исполнявший обязанности премьер-министра РФ **Андрей Белоусов** (он же – глава совета директоров **РЖД**) подписал распоряжение, позволяющее «Российским железным дорогам» разместить «вечные» облигации на 370 млрд рублей. В рамках утвержденной программы бондов компания сможет сделать несколько выпусков бессрочных бондов, в том числе в иностранной валюте (в пределах утвержденного рублевого лимита).

В распоряжении говорилось, что бумаги «предназначены для квалифицированных инвесторов – юридических лиц, с возможностью досрочного погашения по усмотрению их эмитента». На 100 млрд рублей их выкупит ВЭБ. Также в числе потенциальных приобретателей – «системно значимые банки», отмечал источник «Интерфакса». Сроки реализации этой меры поддержки, по словам собеседника агентства, – май-август.

Аналитическое кредитное рейтинговое агентство (АКРА) присвоило данному выпуску ожидаемый кредитный рейтинг «eAA+(RU)».

В настоящее время в обращении находится 34 выпуска биржевых облигаций **РЖД** общим объемом 583 млрд рублей и 11 выпусков классических облигаций на сумму 160,2 млрд рублей.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ТРИ ЗАРУБЕЖНЫХ ХОЛДИНГА И МОСКОВСКАЯ ФИРМА ПРЕТЕНДУЮТ НА ДНОУГЛУБЛЕНИЕ УГОЛЬНОГО ПОРТА СУХОДОЛ ЗА 2 МЛРД РУБ.**

Три зарубежных холдинга и малоизвестная московская фирма направили заявки на участие в объявленном «Росморпортом» запросе котировок на разработку рабочей документации и выполнение дноуглубительных работ для формирования акватории угольного порта в бухте Теляковского (Приморский край).

По данным сайта госзакупок, стартовая цена контракта составляет 1,92 млрд рублей с НДС. На него претендуют сразу четыре компании: ООО «Ван Оорд РДМК» – российская структура международного морского подрядчика Van Oord (Голландия), филиал European dredging company (связана с международной группой Jan De Nul, Бельгия), московский филиал крупного портового проектировщика и застройщика China Communications Construction Company (КНР), а также созданная в 2017 году московская фирма «СК-Крепость».

Предложения компаний пока не раскрываются.

Итоги торгов заказчик должен подвести не позднее 23 июня.

Согласно условиям контракта, работы должны быть выполнены до 31 декабря 2020 года.

Финансироваться они будут из федерального бюджета.

Ранее «Росморпорт» дважды не смог выбрать подрядчика на разработку рабочей документации и формирование акватории угольного порта в бухте Теляковского.

Первый раз на участие в торгах не заявился ни один участник, поэтому они были признаны несостоявшимися.

Второй раз на запрос котировок была подана единственная заявка – от филиала бельгийской Jan De Nul. Но конкурсная комиссия приняла решение отказать филиалу в допуске к участию в закупке из-за несоответствия требованиям запроса. В частности, у него отсутствовало право выполнять инженерные изыскания и осуществлять подготовку проектной документации. Закупка также была признана несостоявшейся.

Вместе с тем, на первых двух торгах начальная стоимость контракта составляла 2,1 млрд и 2,16 млрд рублей с НДС соответственно.

Разработчиком проектной документации на выполняемые работы выступает ООО «Морстройтехнология». Реализацией проекта строительства угольного порта занимается ООО «Морской порт Суходол».

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», владельцами ООО «Морской порт «Суходол» являются основные акционеры холдинга СДС – его президент Михаил Федяев и экс-депутат Госдумы Владимир Гридин (владеют по 25,1%), АО «Центр развития портовой инфраструктуры» (Москва, 24,79%), АО «РЖД – Инфраструктурные проекты» (Москва, 25,01%).

16 июня **пресс-служба** СДС сообщила, что мощность перевалки первой и второй очередей порта Суходол составит 12 млн тонн угля в 2022 году. В дальнейшем предполагается построить третью очередь с увеличением мощности еще на 8 млн тонн – до 20 млн тонн. Сообщалось также, что стоимость строительства порта оценивается в 35,4 млрд рублей.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ СНЯЛИ С МЕЛИ СУХОГРУЗ «ГОЛДЕН РОУЗ»**

Сухогруз «Голден Роуз» сняли с мели в Астраханской области, сообщили РИА Новости в **пресс-службе Росморречфлота**.

Сухогруз «Голден Роуз», следовавший в Иран с зерном, сел на мель в Астраханской области, сообщило во вторник ГУМЧС России по региону. Судно следовало по маршруту «морской порт Астрахань – порт Амирабад (республика Иран)». Сухогруз пробоин не получил, разлива нефтепродуктов не произошло, сообщили в МЧС. Позднее **Росморречфлот** уточнял, что «Голден Роуз» перекрыл Волго-Каспийский судоходный канал, прохода ожидали 28 судов.

«Подошел буксир, (сняли – ред.), судно движется к выходу из канала», – сообщили в **пресс-службе**.

Судно ходит под флагом РФ, принадлежит компании «Омский шиппинг».

<https://ria.ru/20200617/1573058743.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; «ВОДОХОДЬ» ПЛАНИРУЕТ ПОЛУЧИТЬ КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР PV-300 В СЕРЕДИНЕ ИЮЛЯ**

«Водоходь» рассчитывает получить круизный лайнер проекта PV-300VD в июле, сообщил председатель совета директоров судоходной компании, бывший **замминистра** транспорта Виктор Олерский.

«У нас пароход («Мустай Карим» – ИФ) выходит в первой половине июля, это точно... В моем понимании числу к 10 июля усилиями многих мы пароход сдадим», – сказал он в ходе онлайн-вебинара.

«Есть некие задержки, они больше носят эстетический характер...Эти замечания устранены, или близки к устранению», – отметил он.

В ходе вебинара Олерский также рассказал о работе компании в условиях COVID-19.

«Из тех мер господдержки, которые мы получили, оказавшись в перечне системообразующих – 2%-й кредит на заработную плату, который может быть конвертирован через год в невозвратную субсидию, в случае, если мы сохраним не менее 90% численности работающих «Водоходе», – сказал Олерский.

«Безусловно, мы сохраним, потому что в компании работает порядка 3 тысяч человек, все они специалисты, но, наверное. 10% – они уйдут естественным путем, потому что, особенно это, в первую очередь, береговой состав. Не стесняюсь этого говорить – 10% от берегового или может быть даже 20% (уйдут – ИФ), потому что последние 3 месяца показали, что без каких-то людей мы спокойно можем обойтись», – добавил он.

АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) и «Водоходь» в апреле обсуждали планы передачи судна заказчику. «На данный момент мы уведомления о

переносе даты готовности теплохода от завода не получали», – сообщал тогда генеральный директор «Водохода» Ришат Багаутдинов.

Как сообщалось, ПАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород, входит ОСК) после завершения ходовых испытаний судна сохраняло сроки передачи круизного лайнера проекта RV300VD «Мустай Карим» заказчику в апреле.

Круизный лайнер проекта RV300 «Мустай Карим» прошел ходовые испытания в акватории Горьковского водохранилища в середине ноября. Как сообщали «Интерфаксу» в пресс-службе судовой верфи, судно после ходовых испытаний будет достраиваться, работы ведутся в соответствии с графиком. Как сообщалось ранее, «Мустай Карим» строится с весны 2017 года в рамках трехстороннего контракта: изготовителем выступает «Красное Сормово», заказчиком – кэптивная лизинговая компания АО «Машпромлизинг» (ранее – «Гознак-лизинг»), получателем – ООО «ВодоходЪ».

Судно спущено на воду 11 сентября 2019 года. Оно предназначено для речных перевозок пассажиров на дальних круизных линиях Москва-Астрахань, Москва – Санкт-Петербург с переходами по Ладожскому и Онежскому озерам, Москва – Ростов-на-Дону с проходом Волго-Донским судоходным каналом.

Для размещения 342 пассажиров предусматриваются 169 кают «стандарт» площадью около 17-20 кв. м (338 мест) и две каюты «люкс» площадью около 30 кв. м (4 места).

Пассажирам лайнера будут доступны несколько ресторанов, библиотека, конференц-зал, спа-салон, бары, большая открытая прогулочная зона-солярий на верхней палубе.

Президент ОСК Алексей Рахманов ранее сообщал, что стоимость круизного теплохода составила чуть менее 4 млрд рублей.

Круизный лайнер «Мустай Карим» станет первым судном подобного класса, построенным и переданным заказчику на отечественной верфи за последние 60 лет.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ВОДИТЕЛЯ КАТЕРА ОСУДИЛИ ЗА СТОЛКНОВЕНИЕ С ТАНКЕРОМ НА ЕНИСЕЕ В 2019 ГОДУ**

Водитель танкера, допустившего столкновение с катером на Енисее в 2019 году, получил почти 2,5 года колонии, сообщается на сайте Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СК.

В сентябре 2019 года на Енисее столкнулись наливной танкер и самодельный катер, перевозивший двух пассажиров из поселка Бор Туруханского района Красноярского края в поселок Новоназимово Енисейского района. В результате один человек погиб. Было возбуждено дело по факту нарушения правил безопасности движения и эксплуатации внутреннего водного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека.

«Доказательства судом признаны достаточными для вынесения обвинительного приговора в отношении судоводителя, допустившего аварию на реке Енисей в сентябре 2019 года, которая повлекла смерть одного из пассажиров. Он признан виновным в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации внутреннего водного транспорта (ч. 2 ст. 263 УК РФ)», – говорится в сообщении.

Добавляется, что мужчине назначено 2 года 4 месяца лишения свободы с отбыванием наказания в колонии поселения.

<https://ria.ru/20200617/1573051873.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; «САМЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ». ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О ПРЕИМУЩЕСТВАХ САМОЛЕТА МС-21**

Новейший российский среднемагистральный лайнер МС-21 проверили в полете с одним выключенным двигателем. В эфире радио Sputnik авиаэксперт Виктор Прядка отметил, что самолет по своим характеристикам и экономичности превосходит существующие аналоги.

Новейший российский среднемагистральный самолет МС-21 прошел значительную часть необходимых испытаний: летал с отключенным двигателем, во всем диапазоне высот и скоростей, на большие дистанции и практически вышел на заданные параметры. Об этом сообщил летчик-испытатель корпорации «Иркут» (входит в ОАК «Ростеха») Олег Мутовин.

«В целом он (МС-21, – ред.) ведет себя очень хорошо на всех режимах полета, в том числе критических. Как летательный аппарат он проверен уже во всем диапазоне высот и скоростей, в длительных полетах на характерных для этого класса лайнеров дистанциях, во всем диапазоне весов и центровок», – рассказал он в интервью РИА Новости.

Мутовин отметил, что в первых полетах возможны различные отказы.

«Это часть нашей испытательной работы, мы к этому готовы. Чем больше отказов мы «отловим» в процессе испытаний, тем больше «узких мест» смогут устранить конструкторы и производственники. В результате нашей совместной работы эксплуатация самолета будет безопаснее для пассажиров и эффективнее для авиакомпаний», – пояснил он.

Первый полет МС-21-300 совершил в мае 2017 года. Завершение сертификации запланировано на нынешний год, запуск серийного производства – на 2021-й. Первым эксплуатантом нового воздушного судна, предположительно, станет «Аэрофлот».

Сейчас лайнер проходит испытания с иностранными двигателями PW1400G фирмы Pratt & Whitney, однако на этот год запланированы тесты с отечественными ПД-14.

В эфире радио Sputnik генеральный директор компании «Альянс Авиационных технологий Авинтел» Виктор Прядка отметил, что самолет по своим характеристикам и экономичности превосходит существующие аналоги.

«МС-21 на данный момент является самым современным самолетом в классе среднемагистральных. Его конкуренты – семейство самолетов А320, а также американский Boeing 737. У нашего самолета есть серьезное преимущество: его фюзеляж имеет более крупные размеры, и в его конструкции используется большое количество композиционных материалов, углепластиков. Это дает снижение на 20 процентов, за счет чего можно взять на борт больше пассажиров, либо больше топлива. На самолет могут быть установлены, по выбору компании, как западные турбореактивные двигатели, так и двигатели отечественного производства. На данный момент заканчивается серия сертификационных испытаний, и в ближайшее время самолет должен поступить в эксплуатацию», – сказал Виктор Прядка.

Он высоко оценил экспортный потенциал МС-21.

«При качественном исполнении сборки он является на данный момент самым конкурентоспособным. Если всю программу организовать аккуратно и грамотно, то, конечно, возможны экспортные поставки этого самолета, в том числе и в крупные страны – в Китай, в Индию и в другие», – заключил эксперт.

<https://radiosputnik.ria.ru/20200617/1573057574.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ОЛЕГ МУТОВИН: МС-21 УСТОЙЧИВ ДАЖЕ НА КРИТИЧЕСКИХ РЕЖИМАХ ПОЛЕТА**

Новейший российский среднемагистральный самолет МС-21 уже прошел значительную часть необходимых испытаний: летал с отключенным двигателем, во всем диапазоне высот и скоростей, на большие дистанции и практически вышел на заданные параметры.

Летчик-испытатель корпорации «Иркут» (входит в ОАК Ростеха) Олег Мутовин в интервью обозревателю РИА Новости Алексею Паньшину рассказал, как проводятся испытания перспективного лайнера, что будет модернизироваться в учебно-боевом Як-130, а также ответил на вопрос, на чем проще летать – на военном или гражданском самолете.

– Как начиналась ваша летная карьера? Какое училище оканчивали? Где служили?

– Я родился и вырос на Камчатке, затем окончил старейшее в России Качинское ВВАУЛ в 1986 году. Местом службы выбрал Дальний Восток, где стал летчиком 301-го истребительного авиационного полка под Хабаровском. Полк сначала входил в ВВС ДВО, затем в 11-ю отдельную армию ПВО. В авиации ПВО прошла большая часть моей строевой службы. Летал на истребителях МиГ-23. С получением 1 класса начал искать возможности стать испытателем, однако с начала 90-х обучение в школе летчиков-испытателей в Жуковском стало платным, что закрыло для меня туда дорогу.

С 1993 года начались массовые сокращения боевых частей ПВО, «под нож» попал и наш полк. Я перевелся в 216-й истребительный авиационный полк ВВС и переучился на Су-27.

– Как в итоге стали летчиком-испытателем?

– В 1995 году в рамках эксперимента открылся набор строевых летчиков в Военно-воздушную инженерную академию им. проф. Н. Е. Жуковского, куда я и поступил с должности заместителя командира эскадрильи. Критерии набора были весьма интересные: возраст до 30 лет, красный диплом или золотая медаль за училище, квалификация военного летчика не ниже 2 класса. Учиться было трудно, но интересно: лекции читали профессора, ученые мирового уровня, фамилии которых до этого я видел только на обложках учебников по авиации.

Из нашего набора вышли летчики-испытатели, исследователи, ученые-аэродинамики, специалисты по безопасности полетов и даже космонавт. По выпуску присваивалась квалификация «летчик-инженер-исследователь», а специальность по диплому «Испытания авиационной техники».

После окончания Центра подготовки летчиков-испытателей в Ахтубинске я стал летчиком-испытателем государственного летно-испытательного центра МО РФ им. В. П. Чкалова. С ним связано 15 лет службы и летно-испытательной работы в интересах Вооруженных сил.

Проведение государственных, специальных и контрольных испытаний опытных и серийных боевых самолетов и их вооружения – лучшая школа для летчика-испытателя. В процессе этой работы я освоил много типов самолетов разных классов, вместе с модификациями их около 30. Также освоил новые для меня виды полетов: боевое применение по наземным целям, дозаправку в воздухе. Со временем стал летчиком-испытателем первого класса. Больше 10 лет испытывал самолеты корабельного базирования всех типов на авианесущих кораблях двух проектов и на НИТКЕ (Наземный испытательно-тренировочный комплекс авиационный. – Прим. ред.), ходил на боевую службу в Средиземное море.

– В ОКБ давно работаете?

– В 2016 году я уволился с военной службы и был приглашен на работу в опытно-конструкторское бюро им. А. С. Яковлева. Надо сказать, что в процессе летно-испытательной работы в ГЛИЦ я в основном проводил испытания машин Су и МиГ, хорошо знал эти фирмы и их коллективы по совместной работе, но совершенно не был знаком со спецификой работы фирмы Яковлева.

Я очень рад, что судьба привела меня в это одно из старейших российских ОКБ, которое сегодня входит в состав корпорации «Иркут». Для летчика это уникальное место работы. Только здесь можно в течение пары дней покрутить штопора на легком Як-152, затем пересесть на большой пассажирский лайнер МС-21 с одной из самых передовых в мире электродистанционных систем управления и напоследок слетать на маневренность на Як-130, который, по моим ощущениям, по динамике полета больше всего похож на МиГ-29.

\*\*\*

– Что включают в себя программы испытаний? Каковы обязательные пункты? Чем они отличаются для разных самолетов?

– Программы испытаний всех самолетов примерно похожи и включают в себя полеты на определение аэродинамических поправок – это та печка, от которой все пляшут, чтобы

была точка отсчета. Затем следуют полеты на определение летно-технических характеристик (диапазона скоростей, потолка, дальности), характеристик устойчивости и управляемости, маневренности, прочности. Оценивается поведение самолета на критических режимах: на флаттер, при сваливании и штопоре, при различных отказах. Все это оценивается вначале на этапе заводских испытаний, одновременно все системы самолета доводятся до надежного работоспособного состояния.

– Вы испытываете МС-21 в том числе на предельно возможных режимах. Как ведет себя машина?

– В целом она ведет себя очень хорошо на всех режимах полета, в том числе критических. Как летательный аппарат, он проверен уже во всем диапазоне высот и скоростей, в длительных полетах на характерных для этого класса лайнеров дистанциях, во всем диапазоне весов и центровок. Практически вышел на заданные параметры.

Разумеется, в первых полетах возможны различные отказы, это часть нашей испытательной работы, мы к этому готовы. Чем больше отказов мы отловим в процессе испытаний, тем больше узких мест смогут устранить конструкторы и производственники. В результате нашей совместной работы эксплуатация самолета будет безопаснее для пассажиров и эффективнее для авиакомпаний.

По мере отработки систем самолета отказов выявляется все меньше и меньше. Начиная с какого-то этапа, мы, согласно программе испытаний, специально сами вводим неисправности для оценки функционирования дублирующих систем и реконфигурации борта при парировании последствий отказа. Например, недавно мы с моим коллегой в очередной раз больше двух часов летали на МС-21 с одним отключенным двигателем для оценки работы систем самолета в такой ситуации.

Мне было поручено стать командиром экипажа четвертого опытного МС-21-300 в первом полете и при перегоне в Жуковский в марте текущего года. Эта машина с первого полета показала высокую надежность всех систем.

В последнее время мы увеличиваем интенсивность испытательных полетов. Часто в один день летает две машины, а в начале июня в небе одновременно находились три самолета МС-21-300.

В нашем летном коллективе есть люди с опытом полетов в строевых и учебных частях военной авиации, пассажирских и транспортных перевозок по стране и на международных линиях гражданской авиации.

В рамках сертификационных испытаний по российским и европейским нормам с нами в совместных экипажах летают испытатели ЛИИ им. М. М. Громова, ГосНИИ ГА, EASA. Это позволяет всесторонне и объективно оценить МС-21 – самолет с большим количеством новых перспективных систем и конструкторских решений.

– Бытует мнение, что на гражданских самолетах летать в разы проще, чем на боевых машинах. Это так?

– Честно говоря, не знаю, откуда взялось мнение о том, что на гражданских самолетах летать в разы проще. Везде есть своя специфика. Если мы говорим не о летных испытаниях, то полеты на том или ином самолете не являются самоцелью. Делая свою работу, летчик или пилот должны в первую очередь выполнять целевую задачу: один – в интересах поддержания обороноспособности страны, другой – по созданию комфортных условий для жизни людей.

Военному летчику, конечно, сложно, особенно если он выполняет боевую задачу на многофункциональном самолете.

Но на пилоте лайнера лежит огромная моральная ответственность в аспекте безопасности, сложные схемы полета, погода и загруженное воздушное пространство в зонах аэропортов.

Каждый человек, выбирая профессию летчика на всю жизнь, в конечном итоге должен сам для себя определить, к чему у него лежит душа.

<https://ria.ru/20200617/1573030556.html>

### **ТАСС; 2020.17.06; ШЕРЕМЕТЬЕВО ГОТОВ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ**

Аэропорт Шереметьево готов к возобновлению международных полетов, говорится в сообщении аэропорта в Instagram.

«Шереметьево полностью готов к возобновлению международных пассажирских рейсов», – отмечается в сообщении.

Ранее в интервью Forbes совладелец аэропорта Александр Пономаренко заявил, что не ожидает открытия международных полетов из России раньше июля. На фоне пандемии аэропорт закрыл терминалы D, E и C.

<https://tass.ru/ekonomika/8745359>

### **ТАСС; 2020.17.06; НОВЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КРУПНЕЙШЕГО НА ЯМАЛЕ АЭРОПОРТА БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬ КОМПАНИЯ «ИРАЭРО»**

Авиакомпания «ИрАэро» начнет выполнять новые регулярные рейсы из крупнейшего в Ямало-Ненецком автономном округе аэропорта – Новый Уренгой. Перевозчик будет выполнять полеты из ямальского города в Казань, Махачкалу, Оренбург и Уфу, говорится в распространенном в среду сообщении **пресс-службы** аэропорта.

«Новые регулярные рейсы из аэропорта Новый Уренгой (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») открывает авиакомпания «ИрАэро». Помимо выполняемых перевозчиком в рамках летнего расписания рейсов из газовой столицы в Москву (Домодедово), Самару и Волгоград, пассажирам стали доступны прямые перелеты в Казань, Махачкалу, Оренбург и Уфу», – говорится в сообщении.

Уточняется, что рейсы по маршруту Новый Уренгой – Казань запланированы раз в неделю с 25 июня по четвергам, а с 6 июля – по понедельникам. Полеты «ИрАэро» по маршруту Новый Уренгой – Махачкала будут выполняться с 4 июля по субботам. Вылет из Нового Уренгоя в Оренбург запланирован в июне по субботам, с июля рейс будет выполняться по четвергам, уточнили в **пресс-службе** авиаузла. В Уфу в июне будут выполняться три прямых рейса в неделю: по средам, четвергам и воскресеньям. С июля из Нового Уренгоя в столицу Башкирии можно будет улететь четырежды в неделю: по вторникам, четвергам, пятницам и воскресеньям.

«Рейсы выполняются на воздушных судах Sukhoi Superjet 100 вместимостью 100 человек. Отметим, что каждый самолет перед вылетом проходит специальную обработку, всех пассажиров перевозчик обеспечивает масками и перчатками, рекомендации Роспотребнадзора и **Росавиации** авиакомпания выполняет в полном объеме», – уточняется в сообщении.

<https://tass.ru/ural-news/8744077>

### **ТАСС; 2020.17.06; UTAIR БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В ТРИ ГОРОДА ЮГРЫ**

Авиакомпания Utair летом 2020 года будет выполнять рейсы из Санкт-Петербурга в три города Ханты-Мансийского автономного округа, а также в Москву. Об этом говорится в распространенном в среду сообщении **пресс-службы** перевозчика.

«Летом Utair свяжет Санкт-Петербург с городами Ханты-Мансийского автономного округа – Нижневартовском, Сургутом и Ханты-Мансийском, а также будет летать в Москву. Детей до 12 лет авиакомпания перевозит за половину стоимости на всех рейсах при покупке билета с 1 по 30 июня», – говорится в сообщении.

Как отметил президент «Utair – пассажирские авиалинии» Павел Пермяков, данные рейсы будут востребованы у туристов и бизнес-путешественников. «Прямые рейсы быстро доставят жителей Северной столицы в ХМАО. А с короткой пересадкой в московском

аэропорту Внуково пассажирам из Санкт-Петербурга доступны рейсы Utair в 31 город России», – приводятся в сообщении слова Пермякова.

**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/8745163>

### **ТАСС; 2020.17.06; АВИАКОМПАНИЯ «СИЛА» ВОССТАНОВИЛА РЕГУЛЯРНЫЙ АВИАМАРШРУТ УЛАН-УДЭ – ЧИТА**

Регулярные рейсы авиакомпании «Сила» («Сибирская легкая авиация») между городами Улан-Удэ и Чита возобновлены после приостановки из-за коронавируса. Первый после почти двухмесячного перерыва самолет по маршруту вылетел из аэропорта Байкал.

«Самолет вылетел по расписанию в Читу», – сообщили ТАСС в среду в справочной аэропорта Улан-Удэ.

Авиакомпания «Сила» приступила к выполнению регулярных перевозок пассажиров между Бурятией и Забайкальем в начале 2020 года, когда с маршрута ушла авиакомпания «Ангара».

Рейс Улан-Удэ – Чита – Улан-Удэ субсидируемый 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». Льготный тариф составляет 3,2 тыс. рублей в одну сторону.

Авиарейс, связывающий Улан-Удэ и Читу, востребован, так как у двух соседних регионов тесные экономические и социальные связи. Полет на самолете значительно экономит время пассажиров: это около 1,5 часов вместо 6-8 на автомобиле или ночи в пути на поезде.

<https://tass.ru/ekonomika/8745187>

### **ТАСС; 2020.17.06; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА БАЙКАЛ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ В 2022 ГОДУ**

Новый терминал Международного аэропорта Байкал в Улан-Удэ планируется ввести в эксплуатацию в 2022 году. Об этом сообщили в среду в **пресс-службе** правительства Бурятии после презентации проекта с участием главы региона Алексея Цыденова и гендиректора компании «Новапорт холдинг» Сергея Рудакова.

«Планируемый ввод в эксплуатацию нового аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий международного аэропорта Байкал намечен на 2022 год», – сказали в **пресс-службе**.

Новый терминал будет принимать пассажиров внутренних воздушных линий с пропускной способностью до 400 человек в час, пассажиропоток аэропорта будет увеличен в три раза – до 1,5 млн человек в год. Площадь аэровокзального комплекса будет расширена с 5 тыс. до 6,5 тыс. кв. м, здание будет оборудовано двумя телескопическими трапами. После запуска нового терминала существующее здание аэропорта будет принимать международные рейсы.

«Могу заверить, что аэропорт не выпадет из комплексного плана развития холдинга, обеспечивается приоритет по развитию туризма на перспективу. Мы делаем все, чтобы обеспечить комфортное обслуживание пассажиров, чтобы у людей осталось хорошее впечатление по прилету в аэропорт. У нас все идет по плану. Прогнозы даже несколько лучше, чем ожидалось, поэтому я могу сказать, что мы со своей задачей будем справляться», – приводит **пресс-служба** слова Рудакова.

Ранее сообщалось, что строительство нового терминала в аэропорту Байкал начнется в 2021 году, стоимость проекта – около 1,6 млрд рублей. Церемония закладки первого камня в фундамент нового терминала аэропорта Байкал состоялась в апреле 2018 года.

Президент РФ Владимир Путин ранее поручил решить вопросы повышения транспортной доступности и развития малой авиации, включая аэропорты Дальнего Востока. По инициативе главы государства в госпрограмму «Развитие транспортной системы» внесен раздел по опережающему развитию Дальнего Востока, который включает реконструкцию аэропортов.

<https://tass.ru/v-strane/8748957>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; SMARTAVIA С 1 ИЮЛЯ ЗАПУСКАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ САМАРЫ В МОСКВУ**

Авиакомпания Smartavia с 1 июля запускает регулярные рейсы из самарского «Курумоча» в Москву, сообщили «Интерфаксу» в «Курумоч».

«Полеты в аэропорт «Домодедово» будут выполняться ежедневно, кроме субботы, на самолетах Boeing-737-800 вместимостью 189 мест экономического класса обслуживания», – сказал сотрудник аэропорта.

При этом Smartavia продолжает выполнение регулярных круглогодичных рейсов из Самары в Санкт-Петербург («Пулково»). В июне рейсы осуществляются ежедневно, с 1 июля частотность будет увеличена до 12 раз в неделю. Полеты выполняются на Boeing-737-700/800 вместимостью 148/189 мест эконом-класса.

Единственным акционером АО «Международный аэропорт «Курумоч» (МОЕХ: МАКУ) является АО «Курумоч-Инвест», которое контролируется группой «Ренова», сформировавшей холдинг «Аэропорты регионов».

### **RNS; 2020.17.06; В ПУЛКОВО НАЗВАЛИ НАИБОЛЕЕ РЕАЛИСТИЧНЫЙ СРОК ЗАПУСКА РЕЙСОВ ЗА ГРАНИЦУ**

Наиболее реалистичным сроком возобновления международных авиарейсов является сентябрь 2020 года, заявил журналистам в ходе онлайн-конференции генеральный директор управляющей компании аэропорта Пулково «Воздушные Ворота Северной Столицы» (ВВСС) Леонид Сергеев.

«Мы понимаем так, что авиакомпании сами по себе запрашивали открытие заграницы с 15 июля. Но мы также понимаем, что так как все экономики находятся в тяжелом положении, то скорее всего в России сначала будут заполнять свои собственные курорты, а уже потом открывать другие страны. В этом плане я поддерживаю точку зрения господина Варади (гендиректор Wizz air – RNS.), более реалистично выглядит сентябрь», – рассказал Сергеев.

Венгерский лоукостер Wizz Air в сентябре запустит 5 новых международных направлений из аэропорта Санкт-Петербурга – в Зальцбург, Осло, Копенгаген, Стокгольм и на Мальту.

<https://rns.online/transport/V-Pulkovo-nazvali-naibolee-realisticnii-srok-zapuska-reisov-zagranitsu-2020-06-17/>

### **RNS; 2020.17.06; WIZZ AIR АНОНСИРОВАЛА НОВЫЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИЗ ПЕТЕРБУРГА**

Венгерский лоукостер Wizz Air в сентябре запустит 5 новых международных направлений из аэропорта Санкт-Петербурга – в Зальцбург, Осло, Копенгаген, Стокгольм и на Мальту, сообщил на онлайн-конференции генеральный директор Wizz Air Джозеф Варади.

«Мы добавляем 5 новых направлений в 5 новых стран. Маршруты, которые мы запускаем – это в Зальцбург, три направления в скандинавские страны – в Норвегию (Осло), Данию (Копенгаген) и Швецию (Стокгольм), и на Мальту», – рассказал Варади.

Все новые рейсы будут запущены с 18-19 сентября, добавил он.

Билеты на рейсы компании можно будет приобрести по цене от 24,99 евро в одну сторону (около 2 тысяч рублей).

Wizz Air также планирует открыть свою базу в аэропорту Пулково. Первоначально там планируется заbazировать один самолет Airbus A320.

Ранее Wizz Air объявляла о планах запустить с лета 2020 года рейсы из аэропорта Петербурга в Бухарест, Софию, Вильнюс и Братиславу. Компания также осуществляет рейсы из этого аэропорта в Лондон (Лутон) и Будапешт.

<https://rns.online/transport/Wizz-Air-anonsirovala-novie-zarubezhnie-napravleniya-iz-Peterburga--2020-06-17/>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.17.06; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, ИЗ КАКИХ СТРАН В ЕГИПЕТ ПОЛЕТЯТ ПЕРВЫЕ ЧАРТЕРЫ**

В Египте рассказали, как будут обеспечивать безопасность иностранных туристов, какие выгоды ждут международных авиаперевозчиков, туристы из каких стран смогут отправиться в страну первыми, сообщает АТОР.

Египет объявил о постепенном восстановлении международного сообщения с 1 июля.

Пока иностранный туризм возвращается только в три провинции – Южный Синай (Шарм-эш-Шейх, Нувейба, Таба и Дахаб), Красное море (Хургада, Марса-Алам) и Матрух на Средиземном море.

Гости перед вылетом в своей стране должны будут заполнить декларацию о том, что они не являются носителями коронавируса, и предъявить ее при получении посадочного талона на рейс. Тем, кто прилетит из стран с высокими показателями по заболеваемости COVID-19, придется предоставить отрицательные результаты ПЦР-теста, сделанные за 48 часов до вылета. В самолете все пассажиры должны быть в масках.

Туристам будет рекомендовано не покидать территорию гостиничных комплексов. К приему гостей готовы 232 отеля, которые выполнили необходимые санитарные требования. Всех отдыхающих обяжут регулярно измерять температуру тела. Принимающие компании обязаны предоставлять своим клиентам медицинские маски.

Министр подчеркнул, что в каждом номере действующего отеля можно будет разместиться не более чем двум взрослым и двум детям.

Экскурсии в долину Нила, Луксор и Асуан для интуристов пока запрещены. Пустят на плато Гиза и в музеи Каира при условии, что численность туристической группы не превысит 25 человек.

Иностранным перевозчикам предложат скидки на обслуживание в курортных аэропортах, а также на топливо. Кроме того, за чартеры снова будут платить: от 1500 до 2000 долларов. Правда, эта мера поддержки, как и бесплатная виза, будет действовать лишь до 30 октября.

Туроператоры уже объявили о постановке рейсов в страну из Белоруссии: в Хургаду – из пяти городов, в Шарм-эш-Шейх – из шести. Также анонсировали туристическую перевозку из Украины и Сербии, обсуждаются рейсы из Италии и Польши. Традиционные рынки Египта – Германия и Великобритания – заявили о планах вернуться не раньше осени.

Российские эксперты предупреждают, что когда границы России и Белоруссии откроются, нашим туристам не стоит пытаться улететь в Египет через соседнюю страну. Неизвестно, как на курортах отнесутся к подобному транзиту, например, Турция таких пассажиров не пускает.

Кроме того, по словам эксперта из авиаотрасли, вряд ли сообщение между Россией и Белоруссией возвратится в докризисном объеме. Скорее всего, это будет перевозка, необходимая для восстановления гуманитарных и деловых связей.

«На первый план выходят вопросы контроля за прибывающими, так что Роспотребнадзор, не исключено, потребует сохранить для всех приезжающих из Белоруссии требование 14-

дневного карантина. В этом случае любые рейсы через Минск в Египет, Турцию или в другие страны мира потеряют свою привлекательность», – уточняет эксперт.

<https://ria.ru/20200617/1573050499.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; ТАДЖИКИСТАН С 1 ИЮЛЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ**

Правительство Таджикистана разрешило с 1 июля возобновить выполнение международных авиарейсов, сообщает национальное информагентство «Ховар» со ссылкой на решение республиканского штаба по предотвращению распространения коронавируса COVID-19.

По решению штаба с 1 июля возобновляется авиасообщение с двумя странами – Узбекистаном и ОАЭ. Речь идет о рейсах по маршрутам Душанбе-Дубай, Душанбе-Ташкент.

Все пассажиры обязаны иметь при себе медицинскую справку об отрицательном тесте на коронавирус, отмечается в сообщении.

Кроме того, Агентству гражданской авиации Таджикистана поручено изучить вопрос о возобновлении полётов в Россию, Турцию и КНР, и представить свои заключения и предложения в республиканский штаб.

Местные СМИ также сообщают о возобновлении авиакомпанией «Таджик Эйр» внутренних рейсов по маршруту Душанбе – Хорог (центр Горно-бадахшанской автономной области), которые были приостановлены с начала октября 2019 года.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; «ТУРКМЕНСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПРОДЛИЛИ ДО 20 ИЮЛЯ ПРИОСТАНОВКУ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ ИЗ-ЗА УГРОЗЫ COVID-19**

Национальный перевозчик Туркмении «Туркменские авиалинии» продлил приостановку всех международных авиарейсов еще на месяц – до 20 июля в связи со сложной эпидемиологической ситуацией в мире, связанной с пандемией коронавируса, говорится в сообщении на официальном сайте компании.

«В связи с пандемией коронавируса COVID-19 продлевается отмена всех международных рейсов авиакомпании до 20 июля 2020 года включительно», – говорится в сообщении.

Таким образом, еще на месяц приостановлены международные рейсы из Ашхабада и обратно в следующие города: Москва, Санкт-Петербург, Казань, Алма-Ата, Абу-Даби, Амритсар (Индия), Бирмингем, Минск, Стамбул, Франкфурт-на-Майне, Бангкок, Дели, Дубай, Пекин. Пассажирам отмененных рейсов авиакомпания предлагает подать заявление на возврат денежных средств по месту приобретения билета или же дожидаться возобновления рейсов и перебронировать авиабилет.

В конце марта «Туркменские авиалинии» продлили приостановку выполнения международных авиарейсов до 20 мая, а затем – до 20 июня.

Туркмения в связи с пандемией коронавируса ввела запрет на осуществление международных авиарейсов с 1 февраля 2020 года в Пекин и Бангкок, а с 14 марта – по всем международным направлениям.

По официальным данным, в Туркмении случаи заражения коронавирусом COVID-19 не зарегистрированы.

Авиакомпания «Туркменские авиалинии» находится в ведении госагентства «Туркменховаеллары» («Туркменские авиалинии», которое в феврале 2020 года выведено из структуры министерства промышленности и коммуникации и передано в прямое подчинение кабинета министров республики). В ведении госагентства также международные аэропорты в Ашхабаде, Туркменбаши, Туркменабате, Мары и Дашогузе, школа подготовки авиационного персонала, Главное агентство воздушных сообщений и другие объекты.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.06; УЗБЕКИСТАН С АВГУСТА ВВОДИТ РЕЖИМ «ОТКРЫТОГО НЕБА» ВО ВСЕХ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТАХ**

Режим «открытого неба» вводится с 1 августа во всех десяти региональных аэропортах Узбекистана, сообщает **пресс-служба** министерства транспорта республики.

Режим «открытого неба» с применением пятой степени свободы воздушного пространства введен на два года, до конца сезона «зима 2022/2023», с возможностью дальнейшей пролонгации или изменения условий. Кроме того, в аэропортах городов Андижан, Фергана, Наманган и Самарканд указанный режим действует по маршрутам, по которым в настоящее время не летает национальный перевозчик – авиакомпания Uzbekistan Airways.

В соответствии с принятым решением, иностранным авиакомпаниям также предоставлено право выполнять грузовые рейсы через аэропорты Навои и Термеза, пользуясь седьмой «свободой воздуха», добавили в **Минтрансе**. Таким образом, они смогут летать из этих городов в страны, где сами не зарегистрированы.

Ведомство напоминает, что в Узбекистане с 1 октября 2019 года в международных аэропортах четырех городов – Бухаре, Нукусе, Карши и Термезе – был введен режим «открытого неба» с пятой степенью свободы, которая позволяет иностранным компаниям летать из Узбекистана не только в страну их регистрации.

На аэропорт столицы страны – Ташкента – режим «открытого неба» не распространяется.

Как сообщалось, власти Узбекистана с 16 марта из-за угрозы распространения COVID-19 приостановили транспортное сообщение с другими странами, за исключением грузовых перевозок и вывозных чартеров. На минувшей неделе было принято решение о возобновлении авиасообщения со странами, где складывается благополучная ситуация с коронавирусом.

### **КОММЕРСАНТЪ; 2020.17.06; В ЮГРЕ РАЗРАБОТАЮТ МЕХАНИЗМ ВЫПЛАТ ПЕРСОНАЛУ АВИАКОМПАНИЙ ЗА РАБОТУ С ПАЦИЕНТАМИ С COVID-19**

Губернатор Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО) Наталья Комарова поручила департаменту здравоохранения разработать документы для стимулирующих выплат работникам авиакомпаний. Речь идет о тех сотрудниках, которые участвуют в оказании медицинской помощи пациентам с коронавирусом, сообщили в пресс-службе правительства. В профильном департаменте отметили, что за все время для доставки больных было осуществлено 13 вылетов.

В пресс-службе правительства сообщили, что на специальные выплаты медработникам за особые условия труда и дополнительную нагрузку было выделено 971,48 млн руб., из которых 371,99 млн руб. поступили из федерального бюджета. Из них медработники уже получили 318,55 млн руб.

Сумма выплат стимулирующего характера за выполнение особо важных работ медработникам и другим работникам составляет 714,22 млн руб., включая 420,56 млн руб. из федеральной казны. На 17 июня работникам выплатили 337,16 млн руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4380104>

### **КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ ИВАНОВ; 2020.17.06; «ПЛАТОВ» УВЕЛИЧИЛ ЧАСТОТУ РЕЙСОВ НА ОСНОВНЫХ КУРОРТНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ ВНУТРИ РОССИИ**

Ростовский аэропорт «Платов» обнародовал летнее расписание. Согласно данным пресс-службы аэропорта, авиакомпания «Азимут» увеличила частоту перелетов в Сочи до ежедневной. Большинство рейсов выполняется днем. По пятницам самолет будет отправляться из «Платова» вечером в 19:50, обратно борт отправляется в 22:00. Рейсы в Симферополь теперь также выполняются ежедневно. В расписание добавлены вечерние

рейсы в понедельник, вторник, четверг, субботу с вылетом из Ростова-на-Дону в 19:20. В остальные дни недели выполняются дневные рейсы с отправлением из «Платова» в 14:30. Обратный в Ростов самолет стартует в 21:30 (21:35) независимо от дня недели. Рейсы в Минеральные Воды выполняются два раза в неделю, по вторникам и пятницам. Вылет из Ростова-на-Дону в 13:35. Обратный самолет отправляется в 19:15. Время в пути составляет один час.

Возобновлены рейсы в Грозный. В столицу Чечни самолет из Ростова-на-Дону летает три раза в неделю. По вторникам и субботам рейс вылетает из «Платова» в 20:20. Из аэропорта Грозного самолет отправляется в 22:35. По четвергам рейсы выполняются утром с вылетом из Ростова в 08:40, из Грозного – в 10:55.

Также в расписании «Платова» сохраняются рейсы в Санкт-Петербург, Казань, Калининград, Нижний Новгород и другие. Однако, в пресс-службе аэропорта отмечают, что, несмотря на ряд послаблений и переход к 1 этапу снятия ограничений, в Ростовской области сохраняется режим повышенной готовности, поэтому при планировании поездки рекомендуется выяснить заранее режимы и правила для въезжающих в регионе прибытия. Международное авиасообщение пока не осуществляется. Восстановление международных перелетов будет зависеть от решений Правительства РФ, а также правительств других государств.

<https://www.kommersant.ru/doc/4380331>

**[Вернуться в оглавление](#)**