



## Ежедневный мониторинг СМИ

19 ИЮНЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

<b>Ключевые новости</b> .....	5
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.19.06; ПАССАЖИРОВ ПОДДЕРЖАТ НА ПЛАВУ; ВЛАСТИ ВЫБРАЛИ ОСОБО ПОСТРАДАВШИЕ ВИДЫ ПЕРЕВОЗОК .....	5
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ЕЛЕНА МУХАМЕТШИНА; 2020.19.06; АВИАТОРЫ ВКЛЮЧИЛИСЬ В КАМПАНИЮ ПО ПОПРАВКАМ В КОНСТИТУЦИЮ; РОСАВИАЦИЯ ОБЯЗАЛА АВИАКОМПАНИИ И АЭРОПОРТЫ СООБЩАТЬ ПАССАЖИРАМ О ГОЛОСОВАНИИ .....	6
КОММЕРСАНТЪ; 2020.19.06; МИР ГОТОВЯТ К НИЗКОУГЛЕРОДНОМУ РЫВКУ; МЭА И МВФ ОБРИСОВАЛИ ПУТЬ ВЫХОДА ИЗ «ВИРУСНОГО» КРИЗИСА .....	8
КОММЕРСАНТЪ (НОВОСИБИРСК); 2020.19.06; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2020.19.06; НЕ ДАЕШЬ СТРАНЕ УГЛЯ; КУЗБАСС СНИЗИЛ ОБЪЕМЫ ДОБЫЧИ ТОПЛИВА НА 11,7% ЗА ПЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА .....	9
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДАРЬЯ ЛИСИЦЫНА; 2020.19.06; ИНИЦИАТИВЫ С ЮГА; ДЕПУТАТЫ РЕГИОНОВ ЮЖНОГО И СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГОВ ПРЕДЛОЖИЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОДДЕРЖАТЬ ГРАЖДАН И БИЗНЕС .....	11
ТАСС; 2020.19.06; РЖД ЗАВЕРШИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДНОГО ПУТИ ОТ ВЫХОДНОГО ПОД МУРМАНСКОМ ДО БЛОКПОСТА 9-Й КМ .....	13
ГАЗЕТА.РУ; АЛЕКСАНДР ЛЕСНЫХ; 2020.18.06; ВОШЛИ В ШТОПОР: ПРОБЛЕМЫ В ЗАПАДНОМ АВИАПРОМЕ УДАРИЛИ ПО РОССИИ; МИРОВЫЕ АВИАСЕРВИСНЫЕ КОМПАНИИ ПОТЕРЯЮТ \$60 МЛРД В ЭТОМ ГОДУ .....	14
РБК; ЕВГЕНИЙ КАЛЮКОВ, АЛИНА ФАДЕЕВА; 2020.18.06; ВЛАСТИ ЗАПОДОЗРИЛИ СГОВОР ПОСЛЕ РЕКОРДНОГО РОСТА БИРЖЕВЫХ ЦЕН НА БЕНЗИН .....	15
КОММЕРСАНТЪ; 2020.18.06; МОРАТОРИЙ НЕ ДЛЯ ВСЕХ; ВКЛЮЧЕНИЯ В СПИСОК ПОСТРАДАВШИХ НЕДОСТАТОЧНО ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ КРЕДИТОРОВ .....	17
КОММЕРСАНТЪ (ПЕРМЬ); 2020.18.06; ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЯЙ И ВЛАСТВУЙ; ПРЕДЛОЖЕНИЯ МЭРИИ ПО СОКРАЩЕНИЮ РАСХОДОВ РАЗОЧАРОВАЛИ ДЕПУТАТОВ ПЕРМСКОЙ ДУМЫ .....	19
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2020.18.06; ПУТЬ К ГАРМОНИЗАЦИИ .....	19
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЪЮРОВА; 2020.18.06; КОНКУРЕНЦИЯ ПОНАРОШКУ; ПРОБЛЕМЫ ГОСЗАКУПОК СИСТЕМАТИЗИРОВАЛИ .....	21
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2020.18.06; РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ КРИЗИСА; COVID-19 «ПРИЗЕМЛИЛ» АВИАТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ .....	24
РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ СНИЗИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ НА ЧЕТВЕРТЬ В 2020 ГОДУ .....	29
МОСКВА24; 2020.18.06; В СОВФЕДЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ СНИЗИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ НА 25% .....	30
РАДИО 1; 2020.18.06; СНИЖАТЬ ЛИ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ? ВСЕ МНЕНИЯ ЗА И ПРОТИВ .....	30

---

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.18.06; ЕДИНЫЙ ВЫПУСКНОЙ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ РОССИИ ПРОЙДЕТ В ОНЛАЙН-РЕЖИМЕ 10 ИЮЛЯ.....	31
ВЕДОМОСТИ СПБ; 2020.18.06; В РЕГИОНАХ СЕВЕРО-ЗАПАДА ПЛАНИРУЮТ РАЗВИВАТЬ РЕЧНОЙ КРУИЗНЫЙ ТУРИЗМ .....	32
ТАСС; 2020.18.06; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ВЗЯТЬ НА ОСОБЫЙ КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ .....	32
ПРАЙМ; 2020.18.06; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА УКАЗАЛА НА ДЕФИЦИТ ПУНКТОВ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ГРУЗОВИКОВ .....	33
RNS; 2020.18.06; ГЛАВА РОСПОТРЕБНАДЗОРА НАЗВАЛА УСЛОВИЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ.....	33
ТАСС; 2020.18.06; МИД РФ: ГОВОРИТЬ О СРОКАХ ОТКРЫТИЯ ГРАНИЦ ДЛЯ РОССИЯН НА ПОПУЛЯРНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ РАНО .....	34
ТАСС; 2020.18.06; ПОСОЛ В ЛОНДОНЕ ЗАЯВИЛ, ЧТО РФ ВИДИТ СИГНАЛЫ ОТ БРИТАНИИ О ГОТОВНОСТИ УЛУЧШАТЬ ОТНОШЕНИЯ .....	35
РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; ПОД МУРМАНСКОМ ЗАВЕРШАЮТ РАБОТЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.....	35
ТАСС; 2020.18.06; РЖД РАСШИРИЛИ ГЕОГРАФИЮ СКИДОК НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ НА ВРЕМЯ РЕМОНТА МОСТА ПОД МУРМАНСКОМ.....	36
ТАСС; 2020.18.06; РАЗРЕЗ В КУЗБАССЕ ОСТАНОВИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО УГЛЕПОГРУЗОЧНОЙ СТАНЦИИ ИЗ-ЗА ПРОТЕСТОВ ЖИТЕЛЕЙ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.18.06; БОЛЕЕ 2 ТРЛН РУБ. В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ ДОВЕЛИ ДО ПОЛУЧАТЕЛЕЙ – ГЛАВА РОСФИНМОНИТОРИНГА.....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.18.06; «НАЦПРОЕКТСТРОЙ» УЧРЕДИЛ ПЕРВЫЕ «ДОЧКИ» ПОД ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ .....	38
РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; СФ ОТЛОЖИЛ ДО ОКТЯБРЯ ШТРАФЫ ЗА ОТСУТСТВИЕ ЧЕКОВ НА ТРАНСПОРТЕ И В ЖКХ .....	40
ВЕСТИ; 2020.18.06; ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕПРАВЫ ЧЕРЕЗ КОЛУ БЛИЗИТСЯ К ЗАВЕРШЕНИЮ.....	40
ВЕСТИ; 2020.18.06; РЕАЛЬНОСТЬ, О КОТОРОЙ МОЖНО МЕЧТАТЬ: АВИАБИЛЕТЫ СОРВАЛИСЬ В КРУТОЕ ПИКЕ.....	41
РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; РОССИЙСКОЕ ПОСОЛЬСТВО РАССКАЗАЛО О ВЫВОЗНЫХ РЕЙСАХ ИЗ АРМЕНИИ .....	41
РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; МИНКОМСВЯЗЬ ОПУБЛИКОВАЛА РАСПИСАНИЕ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ ДО КОНЦА ИЮНЯ .....	41
ГУДОК; СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ; 2020.18.06; УГОЛЬ ИЩЕТ ДОРОГУ ИЗ ЯКУТИИ.....	42
ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.18.06; ПЕРЕВОЗЧИК ВЫСЛУШАЛ СТРОИТЕЛЕЙ .....	43
ГУДОК; ИГНАТ ВЬЮГИН; 2020.18.06; ПАССАЖИРЫ СТАНУТ ТУРИСТАМИ; АДМИНИСТРАЦИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА НАМЕРЕНА РАЗВИВАТЬ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ .....	45
РАДИО 1; 2020.18.06; ПОБЕДИТЕЛИ И ПРОИГРАВШИЕ: ЧТО ДАСТ ЦКАД ЖИТЕЛЯМ ПОДМОСКОВЬЯ? .....	46
РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; ГРАНИЦЫ АЗЕРБАЙДЖАНА БУДУТ ЗАКРЫТЫ ДО 1 АВГУСТА .....	47
ТАСС; 2020.18.06; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В ВЕРХНЕВИЛЮЙСКЕ ЗАВЕРШАТ ДО КОНЦА ГОДА.....	48
ТАСС; 2020.18.06; МЭРИЯ НОВОСИБИРСКА ПОДДЕРЖАЛА ИДЕЮ СОЗДАНИЯ В ГОРОДЕ БЮРО ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ САМОЛЕТОВ.....	48
URA.RU; ИГОРЬ СЕРГЕЕВ; 2020.18.06; ГЛАВА ЯНАО ПРИЗНАЛ КОРРУПЦИЮ В САМОЙ ПРОБЛЕМНОЙ СФЕРЕ РЕГИОНА .....	49

---

---

ВЛАДИВОСТОК РУ; 2020.18.06; ПОХИЩЕННЫЙ АСФАЛЬТ, ЗАВЫШЕННЫЕ ЦЕНЫ И УГОЛОВНОЕ ДЕЛО: КОНТРОЛЬНО-СЧЁТНАЯ ПАЛАТА ПРОВЕРИЛА РАСХОДЫ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ .....	49
ТАСС; 2020.18.06; РЕГИОНЫ РОССИИ ПОЛУЧАТ ПОЧТИ 44 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОСРОЧНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ .....	51
ТАСС; 2020.18.06; УЧАСТОК ДОРОГИ МЕЖДУ КБР И СЕВЕРНОЙ ОСЕТИЕЙ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 745 МЛН РУБЛЕЙ .....	51
ТАСС; 2020.18.06; КАЖДОЕ 11-Е ДТП В РОССИИ В 2019 ГОДУ СТАЛО СМЕРТЕЛЬНЫМ .....	52
ТАСС; 2020.18.06; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ МОДЕРНИЗИРУЮТ ЧЕТВЕРТЬ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ .....	52
ТАСС; 2020.18.06; АЗАРОВ: ПАНДЕМИЯ НЕ ПОВЛИЯЛА НА ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОЛЖСКОГО МОСТА В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ .....	52
РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; БУДУЩАЯ ДОРОГА В АЛТАЙСКОМ КУОРТЕ «БЕЛОКУРИХА-2» ПРИВЛЕКЛА ИНВЕСТИТОРОВ .....	53
ТАСС; 2020.18.06; ПАССАЖИРОПОТОК НА МЖД ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ РЕЖИМА САМОИЗОЛЯЦИИ ВЫРОС НА ТРЕТЬ .....	54
ТАСС; 2020.18.06; СВЫШЕ 500 ТЫС. АВТО ЗАРЕГИСТРИРОВАНЫ В РФ С НАЧАЛА ГОДА БЕЗ ВЫДАЧИ ПЛАСТИН С ГОСЗНАКАМИ .....	55
RNS; 2020.18.03; ПОСОЛЬСТВО ПРОКОММЕНТИРОВАЛО ВОПРОС О Ж/Д ТРАНЗИТЕ В КАЛИНИНГРАД .....	55
ТАСС; 2020.18.06; КАЛИНИНГРАДСКИЕ ВЛАСТИ ОБРАТЯТСЯ В МИНТРАНС РФ ПО ТРАНЗИТУ ПОЕЗДОВ ЧЕРЕЗ ЛИТВУ .....	56
ТАСС; 2020.18.06; ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ ПО ЗАБЖД В МАЕ 2020 ГОДА ВЫРОСЛИ НА 6,8% .....	56
ТАСС; 2020.18.06; РЖД ВОЗОБНОВИЛИ РАБОТУ ВАГОНОВ-РЕСТОРАНОВ .....	56
РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; КАФЕ НА ВОКЗАЛАХ В МОСКВЕ МОГУТ ОТКРЫТЬ ДЛЯ ПОСЕТИТЕЛЕЙ С 23 ИЮНЯ .....	57
ТАСС; 2020.19.06; РЕЗИДЕНТ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК НАЛАДИЛ ДОСТАВКУ МОРЕМ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПРОДУКТОВ .....	57
RNS; 2020.18.06; В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛИСЬ РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ .....	58
ТАСС; 2020.19.06; «РЕЧВОДПУТЬ» ПОДПИСАЛ КОНТРАКТ НА 10 НОВЫХ СУДОВ СТОИМОСТЬЮ 1,58 МЛРД РУБЛЕЙ .....	58
ПРАЙМ; 2020.18.06; ПОСОЛЬСТВО КАЗАХСТАНА И АВИАКОМПАНИЯ SCAT ПЛАНИРУЮТ 19 ИЮНЯ СПЕЦРЕЙС ИЗ МОСКВЫ В АЛМА-АТУ .....	59
ТАСС; 2020.18.06; ПЕРМСКИЙ АЭРОПОРТ УВЕЛИЧИЛ ЧИСЛО СОТРУДНИКОВ НА ДОСМОТРЕ ПОСЛЕ ЖАЛОБ ПАССАЖИРОВ НА ОЧЕРЕДИ .....	59
РИА НОВОСТИ; 2020.19.06; ПРОКУРАТУРА ДОБИЛАСЬ СНИЖЕНИЯ ЦЕНЫ АВИАБИЛЕТОВ ИЗ КРАСНОЯРСКА В НОРИЛЬСК .....	59
ТАСС; 2020.18.06; АВИАКОМПАНИЯ «ИРАЭРО» ЗАПУСТИЛА РЕЙСЫ ПО ШЕСТИ НАПРАВЛЕНИЯМ ИЗ САМАРЫ .....	60
ТАСС; 2020.18.06; ЧИСЛО РЕЙСОВ UTAIR В СУТКИ ВЫРОСЛО ДО 100 .....	60
ТАСС; 2020.18.06; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВОЗОБНОВЛЯЮТ ПОЛЕТЫ В КРАСНОЯРСК ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА .....	61
ТАСС; 2020.18.06; АЭРОПОРТ КАЗАНЬ С НАЧАЛА ГОДА СНИЗИЛ ОБЪЕМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПОЧТИ В ПОЛТОРА РАЗА .....	61
ТАСС; 2020.18.06; ОДИН ИЗ КОМПЛЕКСОВ АЭРОПОРТА ПУЛКОВО ВЫСТАВЯТ НА ТОРГИ В ПЕТЕРБУРГЕ .....	61
ТАСС; 2020.18.06; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В ЯКУТСКОМ ВЕРХНЕВИЛЮЙСКЕ ЗАВЕРШАТ ДО КОНЦА ГОДА .....	62

---

---

МОСКВА FM; 2020.18.06; ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ ПРИДУМАЛИ ДВУХЭТАЖНЫЕ КРЕСЛА .....	62
---	----

## ПУБЛИКАЦИИ

### *Ключевые новости*

#### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.19.06; ПАССАЖИРОВ ПОДДЕРЖАТ НА ПЛАВУ; ВЛАСТИ ВЫБРАЛИ ОСОБО ПОСТРАДАВШИЕ ВИДЫ ПЕРЕВОЗОК**

Как выяснил “Ъ”, профильная правкомиссия одобрила включение в перечень особо пострадавших от коронавируса отраслей перевозку пассажиров водным транспортом и железной дорогой в междугороднем сообщении. Грузовые речные перевозки, а также международные перевозки пассажиров по железной дороге в список не вошли. И даже по принятым решениям все еще нет постановления правительства, поэтому компании пока не могут воспользоваться льготами. Источники “Ъ” ожидают выход документа в ближайшее время.

Как стало известно “Ъ”, правкомиссия по повышению устойчивости развития экономики решила включить в перечень наиболее пострадавших из-за коронавируса отраслей деятельность морского и внутреннего водного пассажирского транспорта, а также междугородние перевозки пассажиров железнодорожным транспортом. Источники “Ъ” говорят, что вопрос обсуждался 5 июня. По их словам, Минэкономики поручили подготовить документы, но пока этого не произошло. Несколько собеседников “Ъ” слышали, что постановление правительства должно выйти до конца недели.

В **Минтрансе** подтвердили “Ъ” решение правкомиссии, уточнив, что внесение изменений в соответствующее постановление правительства находится в компетенции Минэкономики (там на запрос не ответили).

Позже в пресс-службе Минэкономики “Ъ” также подтвердили, что правкомиссией принято решение о включении деятельности по перевозкам пассажиров морским и внутренним водным транспортом, а также деятельности междугородного пассажирского железнодорожного транспорта в перечень пострадавших. Соответствующий проект постановления правительства внесен в Белый дом, уточнили в министерстве.

Попадание в список позволяет компаниям получить безвозмездную финансовую помощь от государства, беспроцентные кредиты на зарплату при сохранении известного уровня занятости, а также отсрочку по уплате налогов и сборов, снижение ставок страховых взносов, временный мораторий на проверки бизнеса и т. д.

На включении водников в перечень настаивали Российская палата судоходства и РСПП (см. “Ъ” от 29 апреля). Пандемия фактически остановила бизнес компаний, сильнее всего пострадали круизы (см. “Ъ” от 6 апреля). Их возможные убытки в навигацию оценивались свыше 5 млрд руб.

Интрига состояла в том, что, хотя включить отрасли в список пострадавших поручил **Владимир Путин** по итогам совещания 7 мая (см. “Ъ” от 8 мая), осталось неясным, о каких именно видах перевозок идет речь: «Деятельность по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом, а также деятельность внутреннего водного транспорта». Срок исполнения поручения истек 10 июня.

Как следует из документов к заседанию 5 июня (копия есть у “Ъ”), включение пассажирских морских и внутренних водных перевозок согласовали **Минтранс**, Минфин и Минэкономики. **Минтранс** предложил дополнить список деятельностью внутреннего водного грузового транспорта и вспомогательной, связанной в целом с внутренним водным транспортом (под таким ОКВЭД работают некоторые пассажирские перевозчики). Министр **Евгений Дитрих** оценивал, что из-за пандемии перевозки пассажиров водниками могут упасть на 75%, грузов – более чем на 30%.

Но Минэкономики выступило против включения грузовых перевозок в список, считая, что снижение выручки компаний обусловлено общим спадом спроса и климатическими факторами.

По мнению министерства, нет данных о том, что грузовые компании приостановили работу. Источник “Ъ” отмечает, что ситуация с грузоперевозками на реках не является критической, у компаний нет 30% падения выручки, а по ряду направлений в апреле и мае можно было наблюдать рост. Как сообщал **Росморречфлот** в середине мая, перевозки грузов в первом квартале выросли на 15%, до 7,7 млн тонн.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров называет отказ включить в список грузовые речные перевозки «очевидной ошибкой». Кризисные процессы в промышленности и строительстве приведут к сокращению грузовой базы, поясняет эксперт. Кроме того, добавляет он, отрасль систематически не получает господдержку в части решения вопроса малых глубин и расшивки узких мест в единой глубоководной системе.

Железнодорожные перевозки также попали в список у усеченном варианте.

Еще в начале апреля в перечень вошло пригородное сообщение. В мае в Минэкономики предложили добавить и перевозки в междугородном и международном сообщении, но в Минфине отметили, что на совещании 7 мая решение по ним не принималось. В итоге Минэкономики ограничилось включением междугородного сообщения. В **Минтрансе** уточняют, что «перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении уже вошли в перечень».

Источник “Ъ” в одном из ведомств отмечает, что хоть грузовые перевозки и не включены в перечень пострадавших, структуры **РЖД** получили как системообразующее предприятия порядка 3 млрд руб. на льготный лизинг в рамках антикризисных мер поддержки.

В ОАО **РЖД** от комментариев отказались. Перевозки пассажиров за пять месяцев снизились на 31,3%, до 320,6 млн человек. В январе–феврале, до пандемии, они росли, обвал начался в марте. Перевозки пассажиров в мае сократились на 67%, до 33,6 млн пассажиров: в пригородном сообщении падение составило 66,4%, в дальнем следовании – 78,9%. Глава ОАО **РЖД** Олег Белозеров оценивал потери от коронавируса дочерней Федеральной пассажирской компании (ФПК, отвечает за дальнейшее следование) в 100 млрд руб. в 2020 году.

Таким решением министерства фактически отсекают одну компанию – оператора поезда «Аллегро» Oy Karelian Trains Ltd (СП финской VR и ОАО **РЖД**), говорит глава Союза пассажиров Кирилл Янков. По его мнению, Oy Karelian Trains следовало бы предоставить поддержку, поскольку ее работа остановлена, а других доходов просто нет. Для ФПК же международные рейсы составляли лишь незначительную часть выручки, уточняет эксперт, а поезда в СНГ в основном были зарубежного формирования.

<https://www.kommersant.ru/doc/4381121>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ЕЛЕНА МУХАМЕТШИНА; 2020.19.06; АВИАТОРЫ ВКЛЮЧИЛИСЬ В КАМПАНИЮ ПО ПОПРАВКАМ В КОНСТИТУЦИЮ; РОСАВИАЦИЯ ОБЯЗАЛА АВИАКОМПАНИИ И АЭРОПОРТЫ СООБЩАТЬ ПАССАЖИРАМ О ГОЛОСОВАНИИ**

Руководитель **Росавиации** Александр **Нерадько** через территориальные управления своего ведомства предписал авиакомпаниям и аэропортам информировать граждан о голосовании 1 июля по поправкам в Конституцию. Компании получили телеграмму на этой неделе, «Ведомости» ознакомились с текстом, его подлинность подтвердили сотрудники трех авиакомпаний.

Формально письмо **Нерадько** адресовано территориальным управлениям **Росавиации**. Чиновник требует от подчиненных организовать размещение информации на сайтах и в

бортовых журналах авиакомпаний, на стойках регистрации и в зонах вылета и прилета аэропортов. Также он требует обеспечить аудио- и видеoinформирование пассажиров на борту самолетов и в терминалах аэропортов.

**Росавиация** является регулятором гражданской авиации, она в первую очередь контролирует безопасность полетов, а также финансово-экономическое состояние предприятий отрасли. Но требовать информирования о голосовании **Росавиация** не может. Это только просьба, указывают сотрудники двух аэропортов и авиакомпании. Однако **Нерадько** в телеграмме требует от руководителей территориальных управлений **Росавиации** лично проконтролировать исполнение авиакомпаниями и аэропортами этих поручений и отчитаться до 20 июня перед **Росавиацией**.

«Ведомости» направили запрос представителю **Росавиации**.

1 июля будет проведено не имеющее аналогов в российской истории голосование по одобрению поправок в Конституцию. Среди прочих в них содержится поправка, которая позволит президенту России **Владимиру Путину** в 2024 г., после истечения его четвертого президентского срока, еще дважды избираться президентом в сумме на 12 лет. Впервые в истории голосовать можно будет удаленно, а досрочное голосование начнется 25 июня.

Лоукостер «Победа» и Utair для сокращения расходов перестали выпускать бортовой журнал в период пандемии, говорят источники в этих авиакомпаниях. Сотрудник другой авиакомпании говорит, что июньский журнал уже опубликован без информации о голосовании, а июльский уже ушел в верстку и добавить туда ничего не получится.

Видеосистема развлечений массово есть только у «**Аэрофлота**», напоминает сотрудник крупной авиакомпании. Сотрудники двух авиакомпаний говорят, что объявлений на борту о всенародном волеизъявлении делать не планируется. Представители «**Аэрофлота**», S7, «Победы» и Utair от комментариев отказались. При заходе на сайт этих перевозчиков информации о голосовании «Ведомости» не нашли.

Представители аэропортов, наоборот, с удовольствием рассказывают о принятых мерах. «Внуково» регулярно запускает звуковые объявления о дате голосования по поправкам и о наличии в терминале избирательного участка. «Шереметьево» размещает информацию о голосовании на медианосителях в аэропорту и даже помогает организовать работу волонтерам Конституции, предоставляет им помещения. «Домодедово» получило рекомендации 18 июня и в ближайшее время запустит аудиоинформирование пассажиров. Аэропорты Краснодара, Сочи и Анапы демонстрируют заставки на мониторах в терминалах, включают звуковое оповещение, говорит представитель «Базэл аэро».

О голосовании по поправкам в Конституцию информируют и другие предприятия общественного транспорта. «На основании распоряжение правительства от 2 марта 2020 г. крупным предприятиям рекомендовано информировать граждан о подготовке к голосованию и о возможности голосовать онлайн», – говорит представитель департамента транспорта Москвы. **РЖД** и Центризбирком заключили соглашение, по которому компания информирует находящихся в пути избирателей о проведении предстоящих голосований, говорит представитель перевозчика. Информационные сообщения, которые транслируются пассажирам, предоставляет ЦИК.

Какой-то специфической задачи по информированию именно авиапассажиров нет. Сейчас воспроизводятся механизмы по стимулированию явки и информированию, которые массово использовались и в марте 2018 г. на президентских выборах, говорит политолог Александр Пожалов. Крупный бизнес в целом включается в явочную и информационную кампанию: к примеру, помимо аэропортов призывы прийти на голосование снова появились на чеках сетевых АЗС крупных нефтяных компаний, говорит он.

Кампания широкого информирования началась две недели назад. Но из опроса ВЦИОМа, итоги которого опубликованы 18 июня, видно, что пока резкого прироста собирающихся проголосовать не происходит, продолжает Пожалов. По его мнению, на рост числа

поддержавших поправки сработают финальные обращения самого президента, а не кампания массированной рекламы. «Может помочь и конкуренция административных и корпоративных мобилизаций на местах, – указывает политолог. – Тем более что и ЦИК обещал ежедневно информировать о том, как растет явка в дни досрочного голосования с 25 июня, а это подстегнет соревнование между регионами и муниципалитетами».

По данным ВЦИОМа, 68% намерены голосовать, 17% – не намерены. 53% опрошенных говорят, что проголосуют именно 1 июля. Согласно данным ВЦИОМа, сейчас уровень одобрения президента составляет 61,2%, а неодобрения – 29,7%.

К информированию о голосовании подключились соцсети, реклама появляется в том числе у блогеров с миллионными подписчиками, о голосовании информируют банки, торговые сети, общественные места – так, информация о голосовании появлялась, например, в аккаунтах парка Горького в Москве. К кампании подключится и сам **Путин** – он уже провел несколько встреч с представителями общественности, на которых поднимал тему поправок. В дальнейшем эта тема также будет подниматься на встречах президента, кроме того, он выступит с обращением, сообщил пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/06/18/832971-aviatori-vklyuchilis-v-kampaniyu-po-popravkam-v-konstitutsiyu>

### **КОММЕРСАНТЬ; 2020.19.06; МИР ГОТОВЯТ К НИЗКОУГЛЕРОДНОМУ РЫВКУ; МЭА И МВФ ОБРИСОВАЛИ ПУТЬ ВЫХОДА ИЗ «ВИРУСНОГО» КРИЗИСА**

Международное энергетическое агентство (МЭА) совместно с МВФ подготовило «План устойчивого выздоровления» – в нем описан набор экономических мероприятий на трехлетний срок ценой \$3 трлн, которые могли бы перезапустить рост мировой экономики на низкоуглеродной основе и не допустить возобновления роста эмиссии парниковых газов. Откликаясь на такие инициативы и учитывая неопределенность перспектив рынка нефти, о пересмотре стратегии своего развития начинают заявлять и мировые нефтяные компании. В России о реальности низкоуглеродного будущего говорят в основном эксперты, отмечая отсутствие адекватной реакции властей на эти вызовы.

«План устойчивого выздоровления» МЭА и МВФ содержит 30 мер, рассчитанных на три года. Его реализация может стоить мировой экономике \$1 трлн в год (0,7% мирового ВВП). Результатом могут стать дополнительные 1,1 процентного пункта (п. п.) прироста размера глобальной экономики, сохранение и создание 9,1 млн рабочих мест и построение гибкой и устойчивой системы энергообеспечения. Кроме того, итогом исполнения плана может стать снижение выбросов парниковых газов в энергетике до 2023 года на 4,5 млрд тонн. Это позволит не допустить возобновления их глобального роста (в апреле общие выбросы CO<sub>2</sub> снизились на 16%, но уже в мае отскочили на 5% в годовом выражении) и выполнить цель Парижского соглашения по стабилизации темпов роста среднегодовой температуры на планете.

План, в частности, рекомендует проведение политики и осуществление целевых инвестиций по следующим направлениям:

ускорение развёртывания низкоуглеродистых источников электроэнергии (в особенности ветровых и солнечных) при расширении и модернизации электрических сетей;

распространение «чистого» транспорта – электромобилей и высокоскоростных железнодорожных перевозок;

повышение энергоэффективности зданий и приборов, а также эффективности оборудования в пищевой и текстильной промышленности;

стимулирование инноваций в отношении использования водорода, производства батарей, хранения улавливаемого углерода и небольших модульных ядерных реакторов.

Хотя стимулирование низкоуглеродного развития при прямых вливаниях на эти цели порядка €1 трлн стало базовой стратегией ЕС по выходу из нынешнего кризиса, по оценке



аналитиков Bloomberg New Energy Finance, \$509 млрд «антикризисных» денег в мире было направлено на поддержку углеродоемких производств. При этом, по оценке аналитиков McKinsey, в ЕС мобилизация капитала на финансирование низкоуглеродных проектов в €75–150 млрд способна привести к созданию валовой добавленной стоимости в €180–350 млрд, появлению до 3 млн новых рабочих мест и сокращению выбросов углерода на 15–30% к 2030 году. Для развитых экономик инвестирование \$10 млн в возобновляемую энергетику прямо и косвенно создает 75 новых рабочих мест, в энергоэффективность – 77, а в ископаемые виды топлива – лишь 27 рабочих мест, отмечают аналитики.

Отметим, что 15 июня гендиректор ВР Бернард Луни заявил, что кризис на рынке нефти и пандемия ускорят переход к низкоуглеродному развитию. Он сообщил о планах объявить в сентябре этого года о стратегии переосмысления курса развития компании, предполагающей уменьшение акцента на нефть и газ и переход на возобновляемые источники энергии. «Мы пересмотрели наш ценовой прогноз и планируем принять больше усилий для выполнения плана Парижского соглашения, тем более что возобновляемая энергетика стала очень привлекательной», – отметил господин Луни. Заметим, что сейчас стратегические документы всех европейских нефтяных гигантов проверяются третьими сторонами на соответствие целям Парижского соглашения.

Неизбежность перехода мира к низкоуглеродному развитию признали в ходе организованной ФБК Grant Thornton дискуссии «Россия без нефти: рецепты выживания» и российские экономисты.

Так, советник гендиректора ООО «Газпром экспорт» Андрей Конопляник зафиксировал смену парадигмы развития мировой энергетики на уровне развитых стран, которые перешли от ожидания пика предложения к ожиданию пика спроса. Он отмечает второй этап сжатия конкурентной ниши нефти с увеличением числа игроков и делает вывод о долгосрочном тренде снижения цен на это сырье. «Российская добыча будет скользить вниз. Все помнят предсказание Министерства энергетики о том, что к 2035 году Россия потеряет 40% своей добычи из-за качества запасов в условиях неизменяемого налогового режима. Оптимизма здесь нет никакого», – соглашается партнер Rusenergy Михаил Крутихин. Впрочем, общей реакцией российских властей на новые тренды остается их отрицание, заключили участники обсуждения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4381181>

### **КОММЕРСАНТЬ (НОВОСИБИРСК); 2020.19.06; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2020.19.06; НЕ ДАЕШЬ СТРАНЕ УГЛЯ; КУЗБАСС СНИЗИЛ ОБЪЕМЫ ДОБЫЧИ ТОПЛИВА НА 11,7% ЗА ПЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА**

Угольщики Кузбасса за пять месяцев 2020 года снизили добычу угля на 11,7% к показателям аналогичного периода прошлого года – до 89,4 млн т. Снижение отмечено в добыче коксующихся марок (–2,1%) и энергетических (–16,2%). Впрочем, власти Кузбасса рассчитывают, что показатель годовой добычи угля в регионе будет близок к уровню прошлого года. Тогда было добыто 250,1 млн т. Уголь сохраняет позиции энергоресурса, на который предъявляется спрос, уверены они. Эксперты считают, что падение добычи угля в регионе по итогам года может составить 10–15%.

С января по май угольные предприятия Кузбасса сократили добычу на 11,7% к аналогичному периоду 2019 года – до 89,4 млн т. По данным департамента угольной промышленности региона, коксующихся марок добыто с начала 2020 года 31,6 млн т (–2,1% к январю–маю 2019 года), энергетических марок – 57,8 млн т (–16,2%). При этом на разрезах добыча составила 54,1 млн т (в прошлом году – 67,1 млн т), на шахтах – 35,3 млн т против 34,2 млн т в прошлом году.

В департаменте угольной промышленности сообщили „Ъ“, что угольные предприятия Кузбасса «находятся в труднейшем экономическом положении» с четвертого квартала

2018 года под действием затяжного падения цен на уголь. «Возможности экспорта на перспективные рынки стран Юго-Восточной Азии и Индийского океана с более высокими ценами ограничены недостаточной пропускной способностью сети ОАО „РЖД“ в восточном направлении», – отметили в департаменте. В мае 2020 года кузбасскими предприятиями было отгружено железнодорожным транспортом 16,9 млн т угля (–14,6% к маю 2019 года). Среднесуточно отгружалось около 7,7 тыс. полувагонов (89,8% к плану), уточнили в правительстве региона.

Конечным потребителям в мае было поставлено 15 млн т кузбасского угля. Из них 10,9 млн т ушло на экспорт (в мае 2019 года было 13,3 млн т), 2,7 млн т поставлено металлургам, что соответствует показателям мая прошлого года, 1,2 млн тонн – электростанциям (в мае 2019 года – 1,5 млн т), предприятиям ЖКХ и населению области в мае было поставлено 0,06 млн т (в прошлом году – 0,12 млн т).

«Уголь сохраняет позиции энергоресурса, на который предьявляется спрос. Планируется, что показатель годовой добычи угля в Кузбассе будет близок к уровню прошлого года», – надеются в департаменте угольной промышленности. Добыча в Кузбассе в 2019 году составила 250,1 млн т.

Между тем, как сообщал „Ъ“, ряд предприятий угледобывающей отрасли в начале года заявил о планах снизить добычу в 2020 году. Холдинг «Топпром» говорил о планах уменьшить в 2020 году добычу угля на шахте «Юбилейная» до уровня 2018 года – до 1,9 млн т (в 2019 году добыча составляла 2,4 млн т). Эта тенденция сохраняется, уточнили вчера „Ъ“ в компании. В начале года «Кузбассразрезуголь» говорил о планах добычи в этом году 45,1 млн т угля (в 2019 году добыто 47 млн т). В компании МелТЭК, которая сообщала в марте о планах нарастить в ближайшие месяцы добычу угля на 12% – до 4,8 млн т, не стали комментировать возможное изменение этих планов.

Компания «Южный Кузбасс» (входит в группу «Мечел») в 2019 году увеличила добычу угля до 8,7 млн т (+26% к 2018 году). «Южный Кузбасс» в январе–марте 2020 года добыл 2,83 млн т угля, что в два раза больше показателя аналогичного периода прошлого года. Рост позволили обеспечить программа пополнения парка горнотранспортного оборудования и ремонтная кампания, реализованные в 2019 году, а также активное взаимодействие с подрядными организациями, сообщили в компании.

Падение добычи отражает снижение экспорта угля, считает аналитик ГК «Финам» Алексей Калачев. По данным ФТС, в январе–апреле 2020 года по сравнению с тем же периодом прошлого года экспорт каменного угля из РФ снизился на 18,0% в объемных показателях и на 36,7% в денежном выражении. «В падении добычи две составляющие. Краткосрочная связана с падением цен и спроса на энергоресурсы из-за ограничений по пандемии. По мере отмены карантинных и оживления экономической жизни спрос начнет восстанавливаться. Долгосрочная тенденция отражает снижение доли угля в мировом энергобалансе и постепенное вытеснение его газом и возобновляемыми источниками энергии», – говорит он. При этом спрос на коксующиеся угли более стабилен и зависит от состояния металлургической отрасли: если фьючерсы на энергетический уголь упали до уровня \$50 долларов за тонну, то коксующийся уголь держится в районе \$170–180, говорит он.

О тенденциях к снижению спроса на уголь в мировом масштабе при росте газовой, атомной генерации, а также спроса на возобновляемые источники энергии сообщило на днях Минэнерго РФ. В июне добыча угля в России ожидается на уровне 30,4 млн т против 33 млн т в июне 2019 года. По итогам пяти месяцев 2020 года добыча угля в РФ составила 161 млн т (–10,7% к январю–маю 2019 года), следует из данных Росстата.

Переход на другие источники энергии и, соответственно, снижение спроса на уголь – тенденция, характерная не только для Европы, говорит глава люксембургского офиса консалтинговой группы KRC Group Никита Рябинин. «Китайские власти также пытаются снизить потребление угля, так как это негативно сказывается на экологии. Конечно, будет

переориентация российских производителей (на Индию, Пакистан и т. д.), но это медленный процесс, поэтому пока есть определенный спад на этом рынке», – говорит он. По общим прогнозам, падение добычи угля в регионе по итогам года может составить 10–15%, говорит член генерального совета «Деловой России» Алим Бишенов. Но это не должно стать долгосрочным трендом – при создании условий для развития поставок в Восточные страны добыча должна увеличиваться, считает он. На Западе потребление угля на фоне ситуации с коронавирусом стало резко снижаться еще в марте, и в апреле стало практически неактуальным, в то время как восточные страны, наоборот, стали наращивать обороты, и там цены стабильно держались на более высоком уровне, говорит Алим Бишенов. Однако на фоне относительно высоких тарифов на транспортировку железнодорожным транспортом отправка угля становится нерентабельной. «Ситуация начала обостряться в апреле этого года, когда цены на энергетический уголь снизились с \$50 до \$42 за тонну, а на коксующийся – сразу с \$140 до \$115», – говорит он. Сейчас основные усилия прилагаются к тому, чтобы уголь экспортировался на Восток и предполагается что в этом направлении должно быть отгружено не менее 53 млн т из Кузбасса до конца года, говорит эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4381036>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДАРЬЯ ЛИСИЦЫНА; 2020.19.06; ИНИЦИАТИВЫ С ЮГА; ДЕПУТАТЫ РЕГИОНОВ ЮЖНОГО И СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГОВ ПРЕДЛОЖИЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОДДЕРЖАТЬ ГРАЖДАН И БИЗНЕС**

Законодатели Краснодарского края и Республики Крым вышли с совместной инициативой – ввести дополнительные меры государственной поддержки санаторно-курортной и туристской сфер, пострадавших из-за распространения новой коронавирусной инфекции. Такие предложения прозвучали на майской конференции Южно-российской парламентской ассоциации (ЮРПА), прошедшей в видеоформате.

- Это уже не первый случай нашего межпарламентского взаимодействия с соседней республикой. Предыдущие инициативы, в частности о развитии яхтенного туризма, уже успешно реализуются. Надеюсь, что так будет и в дальнейшем, – подчеркнул спикер Законодательного собрания края (ЗСК) Юрий Бурлачко.

По словам председателя комитета по туризму, курортам и спорту Государственного совета Крыма Алексея Черняка, в южных регионах уделяют особое внимание развитию рекреационных комплексов. В 2018 году курорты ЮФО и СКФО посетили 29 миллионов отдыхающих – это больше трети общего туристского потока страны.

- Распространение новой коронавирусной инфекции нанесло огромный ущерб экономике регионов, – отметил Черняк. – Продажи в сфере туризма упали на 95-100 процентов. В Крыму, по предварительным данным, из-за этого за апрель и май недополучено 18,7 миллиарда рублей, налоговые поступления в бюджет снизятся на 504,1 миллиона, а с учетом мультипликативного эффекта – на 2,1 миллиарда. В Краснодарском крае за те же два месяца отраслевые предприятия в совокупности, по предварительным оценкам, потеряли более 11 миллиардов рублей, налоговые поступления сократились на 2,26 миллиарда.

Депутаты Юга России поддержали составленное крымскими и кубанскими коллегами обращение в правительство РФ с предложением дополнительно помочь отрасли. Речь идет о налоговых послаблениях, субсидиях и других инструментах, которые позволят улучшить положение в этой сфере.

В целом на конференции рассмотрели 33 законодательные инициативы и обращения в федеральный центр, среди них семь принадлежат кубанским парламентариям. Одна касается внесения изменений в КоАП в части регулирования рынка алкоголя и в Федеральный закон «О государственном регулировании производства и оборота

этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции». Подготовили поправки в профильном комитете ЗСК, возглавляемом вице-спикером Сергеем Алтуховым.

Депутаты предложили наделить лицензирующий орган правом отказать заявителю в лицензии в случае, если тот был привлечен к административной ответственности за продажу продукции без маркировки, а также установить штраф за реализацию алкоголя без маркировки.

Комитет подготовил обращение к председателю правительства РФ **Михаилу Мишустину**, в котором идет речь о продлении действия единого налога на вмененный доход (согласно действующим нормам, его можно применять до первого января 2021 года). ЕНВД показал свою эффективность во многих регионах, поэтому парламентарии предлагают оставить его в силе. По мнению Сергея Алтухова, необходимость переходить на другой вид налогообложения в нынешней экономической ситуации может негативно повлиять на малый и средний бизнес.

- Все предложения, подготовленные нашим комитетом, имеют важное значение не только для Кубани, но и для других регионов страны. Поэтому, уверен, они будут поддержаны, – считает вице-спикер.

Не менее актуальна кубанская инициатива о внесении изменений в федеральный закон об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ. Депутаты предлагают расширить перечень транспортных средств, пользующихся правом безвозмездного проезда по платным трассам, и ввести льготы для определенных категорий граждан – инвалидов, ветеранов Великой Отечественной войны, Героев Советского Союза и России, Героев Труда и лиц, постоянно живущих или работающих на территории населенных пунктов, прилегающих к платным участкам.

А комитет ЗСК по вопросам законности, правопорядка и правовой защиты граждан составил обращение к председателю Госдумы Вячеславу Володину о необходимости разъяснить федеральное законодательство в части предоставления земельных участков. Дело в том, что граждане, работающие по специальности в сферах образования и здравоохранения, имеют право на получение участков для постройки частного жилого дома или организации личного подсобного хозяйства. Но на практике оказывается, что многие из них трудятся в учреждениях на должностях, имеющих в штатном расписании, а не по специальности, указанной в документе об образовании, что может стать поводом для отказа в предоставлении земли. Поэтому парламентарии просят разъяснить правовой смысл термина «специалист» и установить тождество понятий «должность» и «специальность» в данной ситуации.

-Таким образом, мы выработаем единый подход к решению вопроса, который беспокоит все субъекты, – отмечает председатель комитета Андрей Горбань.

В свою очередь комитет по вопросам имущественных и земельных отношений ЗСК предложил внести в Земельный кодекс изменения, позволяющие повысить эффективность использования участков, на которых расположены археологические объекты.

Не менее значимые инициативы выдвинули и другие участники конференции. Так, поддержано обращение Государственного совета Крыма к Вячеславу Володину о необходимости установить запрет на оптовую и розничную торговлю некурительными никотинсодержащими смесями. Ранее был введен законодательный запрет на реализацию снюса и насвая, но теперь недобросовестные продавцы торгуют никотинсодержащими жвачками, леденцами, конфетами с различными вкусовыми добавками. Среди покупателей немало школьников.

Исследования, проведенные Роспотребнадзором, показали, что концентрация никотина в такой продукции более чем в 20 раз превышает допустимые значения для табачной продукции. Ее употребление приводит к серьезным отравлениям. По мнению депутатов, необходимо как можно скорее ввести запрет на нее.

- Совсем недавно по инициативе губернатора Кубани на внеочередной сессии мы приняли закон об ограничении продажи снюсов в регионе. Но жизнь не стоит на месте, сейчас появляются другие, но не менее вредные продукты. Необходим федеральный закон, учитывающий все названия подобных товаров и ограничивающий их свободную продажу. Мы должны заботиться о жизни и здоровье подрастающего поколения, – заявил Юрий Бурлачко.

Ряд инициатив, рассмотренных ЮРПА, касался агропромышленного сектора. Ростовские парламентарии предложили создать отдельные зоны семеноводства, чтобы обеспечить защиту от перекрестного опыления. Это стратегический для продовольственной безопасности страны вопрос, считают депутаты.

Сельхозотрасль в центре внимания и волгоградских законодателей: их предложение – разработать специальные ветеринарно-санитарные правила для племенных и генофондных хозяйств в целях сохранения племенного животноводства. Одобрена инициатива Крыма о внесении изменений в КоАП для ужесточения ответственности за нарушение правил борьбы с карантинными и опасными вредителями растений, возбудителями болезней, сорняками.

Депутаты Калмыкии предложили изменить систему расчета социальной доплаты пенсионерам, что позволит увеличить их материальное обеспечение. Дума Астраханской области подготовила обращение к правительству РФ и Государственной Думе, в котором призывает отменить штрафы за несоблюдение весогабаритных параметров в отношении пожарных машин и другого транспорта МЧС, который задействуется в аварийно-спасательных работах.

- На конференции мы детально обсудили наши общие проблемы, – рассказал Юрий Бурлачко. – Это особенно важно в сегодняшних непростых условиях противодействия распространению коронавирусной инфекции. Федеральный центр оказывает регионам беспрецедентную помощь. Поддержка предоставляется как отдельным секторам экономики, так и разным социальным группам. Наша задача как региональных законодателей – предложить наиболее эффективные пути развития территорий, исходя из их специфики. У всех субъектов ЮРПА схожая структура экономики. АПК, санаторно-курортный комплекс, транспорт -наши базовые отрасли. Чтобы помочь им выстоять, мы обязаны объединить усилия и тогда обязательно добьемся успеха.

<https://rg.ru/2020/06/18/reg-ufo/deputaty-regionov-iufo-i-skfo-predlozhili-podderzhat-grazhdan-i-biznes.html>

### **ТАСС; 2020.19.06; РЖД ЗАВЕРШИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДНОГО ПУТИ ОТ ВЫХОДНОГО ПОД МУРМАНСКОМ ДО БЛОКПОСТА 9-Й КМ**

Железнодорожники завершили строительство обходного участка пути от станции Выходной под Мурманском до блокпоста 9-й км. Об этом в пятницу сообщили ТАСС в пресс-службе мурманского отделения Октябрьской железной дороги (филиал ОАО «РЖД»).

«В 00:09 уложено последнее рельсовое звено обходного участка пути длиной 5,7 км, который был проложен от станции Выходной до блокпоста 9-й км, тем самым были соединены железнодорожные станции Выходной и Мурмаши», – сказали в пресс-службе.

В РЖД уточнили, что в ближайшее время будет уложен бесстыковой путь по станции Кола, после завершения технических путевых работ станет возможным движение поездов и тогда железнодорожное сообщение с Мурманском будет восстановлено.

Ранее администрация города Колы сообщала, что там уже началось обустройство новых светофоров – комплекс будет включать в себя два пешеходных перехода, вдоль ветки установят ограждение. Средства на эти работы, порядка 1,5 млн рублей, выделил из резервного фонда Кольский район.

Железнодорожный мост в Кольском районе под Мурманском обрушился 1 июня при проведении ремонтных работ, одна из опор была смещена и деформирована. В результате железнодорожное сообщение с Мурманском прервалось. Компания РЖД ввела запрет на погрузку в составы, которые должны направляться в Мурманский транспортный узел, пассажирские поезда ходят до станции Выходной, а до Мурманска людей доставляют автобусами. К восстановлению железнодорожного сообщения по поручению президента России Владимира Путина подключили железнодорожные войска Министерства обороны России. Движение поездов до Мурманска планируется восстановить к 23 июня, аварийный мост, который был введен в эксплуатацию в 1930 году, а реконструирован в 2014-м, планируют отстроить к октябрю.

<https://tass.ru/obschestvo/8765779>

### **ГАЗЕТА.РУ; АЛЕКСАНДР ЛЕСНЫХ; 2020.18.06; ВОШЛИ В ШТОПОР: ПРОБЛЕМЫ В ЗАПАДНОМ АВИАПРОМЕ УДАРИЛИ ПО РОССИИ; МИРОВЫЕ АВИАСЕРВИСНЫЕ КОМПАНИИ ПОТЕРЯЮТ \$60 МЛРД В ЭТОМ ГОДУ**

Продажи мировых производителей запчастей для гражданских самолетов и доходы сервисных компаний в этом году упадут на 75% – примерно до \$20 млрд, пишет Reuters. Это связано с тем, что существующего авиапарка перевозчикам хватит с избытком даже при постепенном снятии ограничений на авиаперевозки. А значит, вместо покупки новых деталей, они будут снимать необходимые запчасти с нелетающих самолетов. При этом о закупке новых гражданских авиалайнеров говорить и вовсе не приходится. Из-за этого уже пострадал ключевой поставщик титана на мировом рынке – российская компания «ВСМПО-Ависма».

В этом году компании-производители запчастей для гражданских авиалайнеров и сервисные компании, занимающиеся их обслуживанием, потеряют около 75% продаж, пишет агентство Reuters. Среди них – такие известные корпорации, как General Electric, Rolls-Royce Holdings, Honeywell International и Raytheon Technologies.

По подсчетам Reuters, суммарные продажи в этой отрасли упадут до \$20 млрд против рекордных \$80 млрд годом ранее – такого плохого результата не было за все последние 20 лет. Для сравнения, даже в самый худший год за этот период – 2003-й – продажи отрасли составили почти \$40 млрд.

Из-за того, что подавляющее большинство самолетов по всему миру сейчас не летает, их сроки капитального ремонта сдвигаются. Но проблема не только в этом: даже в процессе снятия ограничений на полеты гражданской авиации, отрасль не восстановится быстро, а значит, многие самолеты так и не поднимутся в небо.

В результате в 2021-м году летать будут менее 20 тысяч самолетов по всему миру, хотя по состоянию на 2019-й год общий авиапарк насчитывал порядка 27 тысяч единиц.

«У нас будет излишек в тысячи самолетов в течение многих лет, – цитирует Reuters управляющего директора аэрокосмической консалтинговой компании AeroDynamic Advisory Кевина Майклса. – Чтобы уравновесить это, нам придется списать тысячи воздушных судов».

Из-за того что множество самолетов останется невостребованным, эксплуатирующим их авиакомпаниям будет выгоднее снимать с этой «недвижимости» необходимые детали, чем покупать новые. Тем более, в нынешних условиях авиакомпании будут искать любые способы сократить издержки: по данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), в этом году выручка авиакомпаний по всему миру упадет в два раза – до \$419 млрд. Это худший показатель за всю историю отрасли.

#### **Жесткая посадка**

Из-за переизбытка существующих самолетов в авиапарках, авиакомпании начинают отказываться от новых поставок. В частности, на днях стало известно, что один из

крупнейших мировых авиаперевозчиков – Qatar Airways – пересмотрела планы по приемке новых воздушных судов до 2022-го года.

«Поставка многих самолетов будет отложена. Мы уже предупредили компании Boeing и Airbus, что мы не будем брать никаких самолетов в этом году и в следующем. Самолеты, которые мы собирались получить в течение следующих двух-трех лет, теперь мы откладываем их доставку на восемь-десять лет», – цитирует агентство «Прайм» исполнительного директора авиакомпании Акбара Аль-Бакера.

Кризис в авиационной отрасли естественным образом сказался не только на поставщиках запчастей и сервисных компаниях, но и на обрабатывающей промышленности. Из-за падения спроса на новые самолеты крупнейший мировой поставщик титана – российская компания «ВСМПО-Ависма» – объявила о приостановке производства в сентябре, пишет «Коммерсантъ». До этого компания обеспечивала до 35% потребностей Boeing, около 65% у Airbus и 100% Embraer.

«Решение будет принято в зависимости от того, сколько заказов мы реально в систему внесем. Потому что работать на маленькой загрузке – это еще хуже, чем полная остановка», – цитирует издание гендиректора компании Максима Кузюка.

Представитель пресс-службы «ВСМПО-Ависмы» не ответил на вопросы «Газеты.Ru», сославшись на занятость. Но в беседе с корреспондентом издания источник в отрасли сообщил, что приостановка работы «ВСМПО-Ависма» не коснется заказов, по которым компания работает внутри страны – они исполняются в плановом режиме.

Александр Осин из «Фридом Финанс» рассказал, что падение спроса на титан может продлиться недолго. По мнению аналитика, в ближайшие 2-4 квартала он может восстановиться благодаря значительному объему стимулирующих мер, принятых разными странами. В первую очередь это касается США, Японии и Китая, где общий размер пакета антикризисных мер превышает \$7 трлн (около 8% ВВП 2019-го года).

«При этом, резкое сокращение производства монополиста с 25%-ной долей на мировом рынке – как и сокращение его инвестпрограммы – создаст потенциал значительного повышения цен на сырье на фоне опасений долгосрочных дефицитов», – считает аналитик.

В этом смысле, уверен Осин, ситуация на рынке титана будет складываться схожим образом с нефтью, которая постепенно растет в цене из-за ограничений на добычу, принятых в рамках сделки ОПЕК+.

Но причин ждать сценария, при котором «ВСМПО-Ависма» придется просить поддержку, проводить допэмиссию акций (как в случае с «Аэрофлотом») или выпускать на рынок долговые облигации, Александр Осин не видит.

Дело в том, что по мнению аналитика, компания в силах нивелировать падение чистой прибыли через сокращение своей довольно значительной инвестпрограммы в \$700 млн, рассчитанной до 2027-го года.

Но даже если ей и придется занимать деньги для стабилизации своего финансового состояния, размещение займа не будет для нее критично – отношение чистого долга «ВСМПО-Ависма» к ее EBITDA (прибыль до вычета налогов, выплаты процентов, износа и начисленной амортизации) составляет 2,2 единицы, что по мнению аналитика является приемлемым уровнем.

<https://www.gazeta.ru/business/2020/06/18/13122337.shtml>

### **РБК; ЕВГЕНИЙ КАЛЮКОВ, АЛИНА ФАДЕЕВА; 2020.18.06; ВЛАСТИ ЗАПОДОЗРИЛИ СГОВОР ПОСЛЕ РЕКОРДНОГО РОСТА БИРЖЕВЫХ ЦЕН НА БЕНЗИН**

Замглавы ФАС Андрей Цариковский предупредил, что, если сговор обнаружится, виновных ждут санкции, предусмотренные антимонопольным, а возможно, и уголовным законодательством

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) начала проверку причин рекордного роста биржевых цен на бензин марки Аи-95. В ведомстве не исключают, что скачок произошел из-за картельного сговора.

«Мы начали соответствующие проверки, сделали запросы на биржу. Если сговор все-таки есть, виновных ждут санкции, предусмотренные антимонопольным, а возможно, и уголовным законодательством», – прокомментировал статс-секретарь, замглавы ФАС Андрей Цариковский, отметив, что антимонопольное ведомство возобновило рассмотрение дела трейдеров АО «Солид – товарные рынки» и ООО «А-Ойл», которые уже подозреваются в картельном сговоре на биржевых торгах топливом.

Накануне, 17 июня, стоимость тонны бензина марки Аи-95 на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже выросла до 56 751 руб., что стало новым историческим рекордом. В четверг тонна Аи-95 подорожала еще почти на 1%, до 57 314 руб.

«Трансляцию в розницу следует ожидать, АЗС дальше не могут работать в таких условиях», – заявил РБК президент Независимого топливного союза Павел Баженов. Гендиректор «Аналитики товарных рынков» Михаил Турукалов подтвердил, что независимые АЗС работают на пределе, но предложил, что до 1 июля «по понятным причинам» роста цен на заправках ожидать не следует.

18 июня Минэнерго заявило, что, несмотря на текущую волатильность цен в оптовом сегменте, «риск роста розничных цен темпами, превышающими уровень инфляции, отсутствует».

«Наблюдаемый в настоящее время рост цен на автомобильный бензин в оптовом сегменте не представляет собой значительных рисков для потребителя», – говорится в сообщении Минэнерго, поступившем в РБК.

Скачок биржевых цен на Аи-95 в ведомстве назвали нормальной рыночной реакцией на восстановление отраслей экономики в связи с постепенным снятием ограничений, введенных для борьбы с коронавирусной инфекцией COVID-19. Кроме того, в Минэнерго напомнили и об обычном для летнего сезона повышении цен на нефтепродукты, отметив при этом, что розничные цены на бензин с начала года выросли лишь на 0,4%, что гораздо ниже накопленной за это время инфляции (2,5%).

«Дефицита топлива на рынках нет. В настоящее время можно сказать о достаточности уровня запланированного производства и отгрузок для создания профицитного предложения на внутреннем рынке автомобильного бензина, что позволит в том числе стабилизировать ценовую ситуацию в оптовом сегменте как на фоне восстановления спроса на топливо внутри страны, так и в условиях роста котировок на мировых рынках», – отметил замглавы Минэнерго Павел Сорокин.

По данным Росстата, с 9 по 15 июня розничные цены на бензин в России выросли в среднем на 0,2%, с начала июня – на 0,3%, с начала года – на 0,5%. Рост цен на бензин на минувшей неделе был зафиксирован в столицах 62 регионов России (наибольшее, на 2,1%, в Кызыле), снижение цен – в Тюмени (минус 0,2%). По данным Московской топливной ассоциации, на заправках столицы за последнюю неделю литр Аи-92 подорожал на 3 коп., а литр Аи-95 – на 18 коп.

<https://www.rbc.ru/economics/18/06/2020/5eeb959a9a79475b0100bb7d?from=newsfeed>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/finance/news/2020/06/18/832967-fas-proverit-prichini-rosta-tsen-benzina>



### **КОММЕРСАНТЪ; 2020.18.06; МОРАТОРИЙ НЕ ДЛЯ ВСЕХ; ВКЛЮЧЕНИЯ В СПИСОК ПОСТРАДАВШИХ НЕДОСТАТОЧНО ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ КРЕДИТОРОВ**

Вопрос о применении моратория на банкротство становится все более острым. Как выяснил “Ъ”, Четвертый арбитражный апелляционный суд решил, что отнесения компании к пострадавшим отраслям недостаточно для предоставления ей защиты от кредиторов. В результате апелляция отказалась приостановить взыскание приставами долгов с авиакомпании «Якутия», посчитав, что для применения мораторных привилегий в отношении должника должно быть возбуждено дело о банкротстве. Юристы с этим не согласны, подчеркивая, что цель моратория – предотвращение банкротства.

Как стало известно “Ъ”, Четвертый арбитражный апелляционный суд поставил под сомнение, что все должники из пострадавших отраслей заслуживают привилегий, которые предусматривает мораторий на банкротство, введенный правительством РФ с 4 апреля на полгода в связи с пандемией.

Мораторий не только запретил кредиторам банкротить должников из пострадавших отраслей, но и ограничил взыскание долгов.

В частности, в п. 3 ст. 9.1 закона о банкротстве говорится, что «исполнительное производство по имущественным взысканиям по требованиям, возникшим до введения моратория», приостанавливается. Гарантеей для кредитора здесь служит то, что с имущества должника не снимаются аресты. Практика применения нормы только начинает формироваться, и суды пока не пришли к единому толкованию.

Апелляция высказала свою позицию в рамках спора о взыскании 223,6 млн руб. с АО «Авикомпания «Якутия»» по иску «Аэрокарго+». Иск был удовлетворен, решение суда вступило в силу, исполнительный лист выдан и передан приставам, которые возбудили исполнительное производство для принудительного взыскания этого долга. В марте авиакомпания обратилась в суд с просьбой о рассрочке по выплате долга до конца года. Но суд не успел ее рассмотреть, так как после введения правительством моратория перевозчик, отнесенный к наиболее пострадавшим от пандемии отраслям, решил воспользоваться новым инструментом.

«Якутия» обратилась в суд с ходатайством о приостановлении исполнительного производства по долгу перед «Аэрокарго+», ссылаясь на поправки о моратории. Арбитражный суд Республики Саха 9 апреля эту просьбу удовлетворил. «Аэрокарго+» не согласилось и подало апелляционную жалобу, считая, что мораторий относится лишь к требованиям кредиторов в рамках дел о банкротстве, а авиакомпания не является неплатежеспособной. «Якутия» настаивала на своем тяжелом финансовом положении и ссылаясь на то, что регулярные пассажирские авиаперевозки отнесены к наиболее пострадавшим от пандемии.

В постановлении от 3 июня апелляционный суд указал, что правила моратория закреплены в законе о несостоятельности и, следовательно, распространяются лишь на тех должников, которые признаны банкротами или находятся на стадии предупреждения банкротства.

Угрозы банкротства «Якутии» суд не увидел и не принял документы перевозчика о долгах, посчитав, что они не доказывают превышение пассивов над активами. Обосновывая тезис о платежеспособности компании, апелляция сослалась на размер уставного капитала перевозчика в 2,63 млрд руб. и прибыль по итогам 2018 года в размере 1,076 млрд руб.

В заключение суд сделал неожиданный вывод, что «поскольку в отношении ответчика не введена процедура банкротства», на него не могут распространяться нормы о моратории, а «суд первой инстанции применил закон, не подлежащий применению». В результате апелляция отменила приостановление исполнительного производства, разрешив долг.

Опрошенные “Б” юристы категорически не согласны с тем, что привилегии моратория и, в частности, приостановление исполнительного производства применяется только к тем, в отношении кого возбуждено банкротное дело.

Председатель «Банкротного клуба» Олег Зайцев называет вывод суда «явно ошибочным»: «На самом деле смысл моратория в том, чтобы защитить должников от введения полноценной процедуры банкротства, заменив ее внесудебной реабилитационной процедурой в виде моратория». «Позиция суда апелляционной инстанции не может не вызывать удивление, – подтверждает управляющий партнер юрфирмы «Арбитраж.ру» Даниил Савченко. – В случае согласия с предложенным ограничительным толкованием самостоятельный смысл норм о моратории теряется вовсе, так как общие положения закона о банкротстве о последствиях введения наблюдения и конкурсного производства сами по себе предусматривают приостановление и прекращение исполнительного производства».

Партнер MGP Lawyers Денис Быканов полагает, что возникновение споров о применении моратория связано с «крайне небрежной формулировкой» правила о приостановлении исполнительного производства в отношении подмораторных должников, которая «допускает двойное толкование». «С одной стороны, это правило включено не в закон, регулирующий исполнительное производство, где ему самое место, а в текст закона о несостоятельности, поэтому может возникнуть ощущение, что норма применяется только при процедурах банкротства. Вместе с тем при телеологическом толковании данной нормы очевидно, что она преследует своей целью защиту тех, кто наиболее пострадал в чрезвычайной ситуации и оказался неспособным удовлетворить требования кредиторов, то есть находится на грани банкротства. Апелляция это целевое толкование проигнорировала», – поясняет господин Быканов. Он также напоминает, что закон о банкротстве содержит правила, которые применяются и до возбуждения дела, например обязанность директора компании-должника подать заявление о признании ее несостоятельной.

Однако в отношении того, должен ли суд проверять платежеспособность компании-должника для решения вопроса о распространении на нее моратория и правила о приостановлении исполнительного производства, мнения юристов расходятся.

«В соответствии с данной нормой суд вообще не вправе оценивать платежеспособность должника», – считает Денис Быканов. По его мнению, здесь достаточно соответствия формальному критерию – включен или нет вид деятельности в перечень наиболее пострадавших от пандемии. Такого же мнения придерживается господин Савченко, считая, что «обстоятельства платежеспособности должника, его финансовой состоятельности для целей применения к нему положений о моратории на банкротство правового значения не имеют». «Платежеспособность компании проверяется судом совсем на другой стадии – на этапе принятия решения об обоснованности заявления о банкротстве и введении процедур несостоятельности. Здесь апелляция явно вышла за пределы своей компетенции», – полагает господин Быканов.

Олег Зайцев, напротив, считает, что такой аргумент имеет право на существование и «мораторий должен применяться только к неплатежеспособным должникам». Если же должник из пострадавшей отрасли переносит пандемию без финансовых затруднений, то он не должен получать мораторные привилегии, считает юрист. Впрочем, добавляет он, в случае с авиакомпанией, учитывая резкое снижение числа рейсов, вероятность сохранения платежеспособности невысока.

<https://www.kommersant.ru/doc/4381025>

### **КОММЕРСАНТЬ (ПЕРМЬ); 2020.18.06; ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЯЙ И ВЛАСТВУЙ; ПРЕДЛОЖЕНИЯ МЭРИИ ПО СОКРАЩЕНИЮ РАСХОДОВ РАЗОЧАРОВАЛИ ДЕПУТАТОВ ПЕРМСКОЙ ДУМЫ**

Мэрия Перми предложила перераспределить 354 млн руб. в связи с экономическими последствиями пандемии коронавируса. Депутаты думы считают, что в условиях пандемии требуются более существенные корректировки. Вопросы у думцев вызвало и предложение администрации о кредите из краевого бюджета на 3 млрд руб. Депутаты не понимают, за счет каких средств его возвращать.

Администрация Перми на заседании комитета Пермской думы по бюджету и налогам представила предложения по корректировке городского бюджета. Они вызваны экономическими последствиями пандемии.

По словам замглавы администрации Перми, начальника департамента финансов Веры Титяпкиной, проект предусматривает перераспределение 354 млн руб. «Предлагается сократить расходы за счет экономии от конкурсных процедур, оптимизации расходов на содержание органов власти (были сокращены на 10%), отказа от проведения отраслевых мероприятий из-за установленных ограничений, снижения объема транспортной работы в апреле – мае и невостребованных средств по проездным документам», – пояснила госпожа Титяпкина.

На меры по профилактике распространения коронавируса и улучшение экономической ситуации предлагается направить 226 млн руб. Среди таких мер – субсидии для перевозчиков, связанные со снижением пассажиропотока (86,5 млн руб.), дезинфекция общественного транспорта (46 млн руб.), возмещение образовательным учреждениям расходов в связи с освобождением от арендной платы школьных столовых (28 млн руб.), дополнительное финансирование учреждений культуры из-за сокращения доходов (61 млн руб.).

\*\*\*

Руководитель фракции КПРФ Геннадий Сторожев спросил, почему не обсуждается исключение из бюджета расходов на выкуп у РЖД участка железной дороги между станциями Пермь I и Пермь II. «Почему в условиях, когда приходится брать кредит в несколько миллиардов рублей, сохраняются такие огромные расходы?» – поинтересовался коммунист. В ответ руководитель департамента финансов заявила, что эти расходы финансируются из краевого бюджета.

\*\*\*

По итогам обсуждения предложения администрации по корректировке бюджета были поддержаны комитетом при одном воздержавшемся. Председатель Пермской думы Юрий Уткин выразил надежду, что на часть вопросов представители мэрии смогут ответить на заседании представительного органа 23 июня.

<https://www.kommersant.ru/doc/4381207>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВИКТОР ДМИТРИЕВ; 2020.18.06; ПУТЬ К ГАРМОНИЗАЦИИ**

дискуссия о типовых ошибках и нерешенных проблемах при сертификации  
Заместитель руководителя органа по сертификации ФКУ НПО «СТиС» МВД России Павел КОЛЕСНИКОВ рассказывает о типовых ошибках при проведении сертификации технических средств, установленных на объектах транспортной инфраструктуры воздушного транспорта в соответствии с требованиями постановления Правительства РФ № 696 от 26.09.2016:

– Орган по обязательной сертификации технического ОТБ создан на базе нашего центра технического регулирования и каталогизации, который я возглавляю.

За истекший период функционирования центра именно органом по сертификации выдано 19 сертификатов на партию, 247 – на серийный выпуск изделий (это третья схема

сертификации) и на систему ТС ОТБ – 266 сертификатов соответствия (это четвертая схема сертификации), в том числе по АБ. Это сертифицированные аэропорты Томск, Кольцово, «Платов», Домодедово, а также «Шереметьево–карга», «ЛУКОЙЛ–Авиа», «Урал–

Аэроинвест» и другие. Как видите, ничего невозможного нет. Кто хочет, тот работает, достигает и получает сертификаты соответствия.

Остановлюсь на наиболее часто задаваемых проблемных вопросах от заявителей. За основу возьму ООО «Базэл Аэро». Именно из этой компании много обращений по схемам сертификации применения и срокам действия сертификации, определению понятия «партия».

Как известно, схема сертификации изложена в постановлении Правительства РФ № 969. Самая «горячая» – это схема сертификации № 4, поскольку использование иных схем сертификации на объектах транспортной структуры уже смонтированных установок является неправомерным. Где–то рядом в этом аспекте находится схема

№ 1, когда разговор идет о введении в эксплуатацию уникального изделия, единичного, смонтированного непосредственно на объекте транспортной структуры.

В соответствии с действующим межгосударственным стандартом ГОСТ 31814–2012 «Общие правила отбора образцов для испытания продукции при подтверждении соответствия» партия продукции – это совокупность установленного количества единиц продукции одного наименования и обозначения, представленная заявителем для проведения подтверждения соответствия.

В рамках срока действия сертификата соответствия по схеме № 1 – это срок годности изделия, установленный производителями в технической документации. По схеме сертификации № 2 по большому счету он может быть не определен. Это сертификат на партию, но не более гарантийного срока хранения этих изделий. То есть, ввезя партию, вы ее реализовываете в какое–то определенное время.

Здесь есть маленькая тонкость, которую необходимо понимать тем, кто работает в этом пространстве. По схемам сертификации № 2 и № 3, то есть партия и серийный выпуск, после приобретения вами изделия, ранее сертифицированного, срок действия сертификата на вас уже не распространяется. Данный сертификат показывает, что это изделие легитимно на момент выпуска и на момент приобретения оно было исправно. Поэтому срок действия данного сертификата соответствия (а именно его копия будет у вас на руках, в которой указан серийный номер вашего изделия) – в рамках срока годности, установленного производителем в технической документации при соблюдении всех норм обслуживания этого изделия.

И тут возникает следующий вопрос: почему не допускается доработка либо замена установленных ранее изделий только по схеме № 4? То есть это то, что уже смонтировано на объекте. Кажется, это понятно: если изделие, партия, выборка не прошли испытания, значит вся партия выбраковывается. Серийный выпуск этого изделия тоже. Если изделие не прошло испытание, то меняется технологический процесс. И, соответственно, первая схема сертификации. Тогда как на четвертой схеме, если объект уже смонтирован, замена каких–либо элементов, выходящих за рамки требований постановления № 969, позволяет повторно провести сертификацию с положительным результатом.

Теперь о так называемой системе сбора результатов технического мониторинга и контроля – СС–ТМК. Заметьте, что во всех требованиях, изложенных в постановлении № 969, в конце есть упомянутые характеристики сбора и обработки передачи информации. Но на данный момент это решение пока затягивается. И основная проблема – внесение изменений в это постановление. То есть вопрос использования эмуляторов и так называемой СС–ТМК остается открытым. Поэтому мы не требуем у производителей и потребителей наличия вот этих характеристик именно в рамках СС–ТМК.

Наш орган над этой темой работает. Надеемся, что вскоре будет внесено изменение, конкретно будет прописан образец по СС–ТМК. Соответственно, все эти испытания, все эти характеристики будут проводиться и отслеживаться.

Теперь сменю вектор проблем. Разговор пойдет о регуляторной гильотине. Например, в структурах Министерства внутренних дел Российской Федерации вызвало удивление безапелляционное заявление Минпромторга об отмене постановления

№ 969, ссылаясь на европейские нормы. Позвольте, но наши юристы прорабатывали этот вопрос. И что теперь предлагается взамен? Ведь, отменяя целый пакет документов, мы фактически загоняем себя в правовой вакуум. Во всех европейских нормах прописано: сначала разрабатывается что–то взамен, проверяется, анализируется, и только после этого что–то отменяется.

Следующая проблема – это отсутствие оценки угрозы объекту транспортной инфраструктуры от беспилотных летательных аппаратов.

Считается, что самыми эффективными на сегодняшний день средствами по обнаружению беспилотных летательных аппаратов являются радиолокационные станции малого радиуса действия. Формально – это извещатели радиоволновые. Предлагается внести в программу национальной стандартизации на 2021 год разработку проекта национального стандарта, именно ГОСТа, на извещатели радиоволновые для охраны воздушного пространства, открытых площадок, общих технических требований и методов испытаний. Опыт такого действия есть в Росгвардии.

К сожалению, такая структура, как НИЦ «Охрана», не стала продлевать себе аккредитацию в рамках своего функционального направления, но тем не менее она по–прежнему является организатором и полноправным членом ТК № 234.

В рамках технического комитета предлагаю выйти с этой инициативой по внесению именно в план стандартизации этого государственного стандарта. В то же время в стандарте, который указан в постановлении.

№ 969, просто внести отдельной строкой дополнения по этим извещателям. Это, во–первых, совершенно минимальные изменения. Во–вторых, это позволит как бы защитить воздушное пространство. Причем не только аэропорты, но и любой объект транспортной инфраструктуры. Что называется, на элементарном уровне защитить и отследить любой беспилотный летательный аппарат, который будет приближаться к этому объекту.

Со своей стороны могу сказать, что наше учреждение как головное научно–исследовательское учреждение Министерства внутренних дел РФ, в том числе и по стандартизации, готово принять активное участие в разработке этого стандарта.

<http://transportrussia.ru/item/5626-put-k-garmonizatsii.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЛЮДМИЛА ИЗЬЮРОВА; 2020.18.06; КОНКУРЕНЦИЯ ПОНАРОШКУ; ПРОБЛЕМЫ ГОСЗАКУПОК СИСТЕМАТИЗИРОВАЛИ**

Тема госзакупок не перестает быть актуальной для дорожной отрасли, и «ТР» регулярно возвращается к этой теме из–за ее злободневности. Еще одним «штрихом к портрету» текущей ситуации стало недавнее исследование, проведенное специалистами Высшей школы экономики (ВШЭ) под названием «Регламентированные закупки в России: как повысить стимулирующую роль расходов бюджетов и регулируемых компаний». Эта работа – результат всех исследований на эту тему, проведенных ВШЭ за последние десять лет. Основной проблемой закупочной деятельности в России в документе названа негибкость самой системы регулирования госзакупок.

Бюджетные расходы и расходы контролируемых государством компаний достигают величины, равной трети ВВП России. Это вдвое выше аналогичного показателя для стран ОЭСР. Из контролируемых государством расходов треть (более 8 трлн руб. по итогам 2019 года) составляют расходы распорядителей государственного бюджета и две трети (более 23 трлн руб.) – компаний, находящихся под контролем государства. Масштабы

подлежащих регламентации закупок делают правила их расходования важным фактором экономики. На конкурентном рынке отбор продавцов с более высокой производительностью происходит в результате самостоятельных решений покупателей. На рынке, где покупателем является государство, решение этой задачи должны обеспечить правила и регламенты закупок.

Вот почему законодательство, регламентирующее закупки распорядителей бюджета и контролируемых государством компаний (Федеральные законы № 44 от 5 апреля 2013 года «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и № 223 от 18 июля 2011 года «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», на протяжении последних двадцати лет привлекает внимание экспертов. Все это время не прекращается критика действующей системы и разработка рекомендаций по улучшению отдельных ее компонентов («ТР», № 14 за 2020 год).

Суть проблемы

Однако значительная часть системы регламентированных закупок работает вхолостую, говорится в докладе. Дело в том, что Россия лидирует по числу электронных аукционов: в 2019 году для организации закупок по № 44–ФЗ их было проведено более 2 млн – это более чем в десять раз превышает число всех конкурентных процедур всех стран – членов Европейского союза, прошедших через систему, аналогичную российской Единой информационной системе в сфере закупок. При этом из конкурентных закупок, среди которых подавляющую долю занимает электронный аукцион, свыше половины признаны несостоявшимися. В соответствии с оценками группы Института анализа предприятий и рынков НИУ ВШЭ средняя стоимость организации электронного аукциона для госзаказчика составляет 9 тыс. руб. Один миллион несостоявшихся электронных аукционов – это избыточные издержки распорядителей государственного бюджета на сумму 9 млрд руб.

Опросом, проведенным институтом в марте 2020 года, установлено, что средняя доля заказчиков при проведении конкурентных процедур, ориентированных на заключение договора с конкретным поставщиком, составляет от 41% до 51%. Эксперты говорят о «парадоксальных» показателях деятельности российской системы закупок по № 44–ФЗ: серьезный объем контрактов обслуживается грандиозным числом процедур, половина которых представляет собой имитацию с самого начала. И объясняется это негибкостью самих норм № 44–ФЗ, которые искажают структуру используемых заказчиками процедур, приводят к избыточным затратам на их проведение, повышению цен, не дают возможности нормально решать проблемы качества, в ряде случаев провоцируют ограничения конкуренции и вынуждают участников системы манипулировать законодательными требованиями.

Издержки должны уравниваться выигрышами. Однако и тут похвастаться нечем. Показатель экономии в закупках по действующей методологии рассчитывается как разность между начальной максимальной ценой контракта (НМЦК) и ценой, по которой контракт был фактически заключен. В разрезе всех закупок доля экономии в сумме контрактов, заключенных по

№ 44–ФЗ в 2019 году, составила около 4%. Эксперты, скорее, сомневаются в обоснованности НМЦК по большей доле контрактов, говорится в докладе. Сопоставление цен поставок с розничными ценами приводит к несколько более печальным результатам. В 2011 году общий уровень цен в закупках бензина АИ–92 – то есть абсолютно стандартного продукта, – был на 3% выше, чем на розничном рынке.

Тотальный контроль

Косвенным свидетельством наличия проблем в сфере регламентации закупок являются многочисленные изменения в действующее законодательство и поток аналитических работ, адресованных проблемам закупок. Правила должны не только стимулировать

конкуренцию между продавцами, но и максимально исключать возможности произвольных решений распорядителей бюджета, отмечают авторы доклада. Нереалистичное стремление к полному исключению «человеческого фактора» (то есть возможности произвольных ситуативных решений) – это отличительная особенность российского законодательства о закупках. Оно исключает доверие распорядителю бюджета и не предусматривает никаких других инструментов обеспечения добросовестности, кроме внешнего контроля. Для сравнения: большинство систем закупок в других странах заточены на то, чтобы дать возможность распорядителю бюджета реализовать свои полномочия как можно лучше. Там не предполагается борьба с коррупцией. То есть с ней борются, но другими способами.

Таким образом, электронный аукцион лидирует в качестве способа закупок в России не потому, что это универсально предпочтительный способ отбора поставщика, а потому, что использование альтернативных способов закупки исключено или в значительной степени выхолащено. Комбинация ограниченного набора доступных процедур закупки, неспособности значительной части процедур учесть нестоимостные критерии отбора, невозможность менять условия договора в ходе исполнения контракта, невозможность вести предварительные переговоры в сочетании с неоднородностью закупок создает высокие издержки системы при сохранении слабой ее способности стимулировать конкуренцию как таковую, подводят итог эксперты в своем исследовании.

Детализированная мелочная регламентация и вынужденно поверхностный контроль за соблюдением введенных правил создает серьезную проблему для расследования потенциальных нарушений законодательства (не только № 44–ФЗ и № 223–ФЗ, но и, к примеру, налогового и антимонопольного законодательства). В расследованиях изначально добросовестные и недобросовестные заказчики становятся неотличимыми друг от друга. В результате неусыпный контроль со стороны регулятора ни в коей мере не помогает решению проблем, с которыми сталкиваются заказчики.

В серой зоне

Показательны результаты опросов в части возникновения различных проблем в системе госзакупок. Несмотря на тенденцию к предъявлению претензий своим контрагентам (когда заказчики говорят о срыве сроков поставки, а поставщики ссылаются на выставление дополнительных требований, затягивание сроков приемки работ и их оплаты), обе стороны соглашались в том, что самой частой проблемой российской системы госзакупок является поставка некачественных товаров, работ и услуг. Ее отметили соответственно 64% заказчиков и 67% поставщиков. При этом больше половины (54%) поставщиков и 22% заказчиков отметили как часто встречающуюся ситуацию неформальных связей между заказчиком и поставщиком. Обе группы респондентов считают проблемой наличие сговора между поставщиками (33% заказчиков и 28% поставщиков).

Одним из распространенных способов решения проблем с качеством поставок выступает стратегия «заведомого выбора» – когда заказчик определяет поставщика еще до проведения закупки. При этом не только заказчики, но и поставщики признают, что такой выбор продиктован стремлением обеспечить поставки качественного товара и гарантированное исполнение контракта. На этом фоне добросовестные и недобросовестные действия участников закупок становятся почти неотличимы друг от друга, отмечают аналитики ВШЭ. В результате контроль со стороны регулятора не помогает решению проблем, с которыми сталкиваются заказчики.

Все эти цифры говорят о консервации проблем, накопившихся в системе закупок, а также о том, что сложившаяся система регулирования фактически выталкивает добросовестных участников закупок в «серую зону» – когда для обеспечения конечных содержательных результатов закупки они оказываются вынуждены переступить через формальные

правила. Следствием этого становится большое число нарушений, выявляемых в ходе проверок ФАС с последующим наложением штрафов.

Две альтернативы

Авторы доклада предлагают два варианта развития ситуации с госзакупками. Первая альтернатива – продолжить усиление контроля за соблюдением процедур, которые предотвращают масштабную коррупцию и воровство. Но надо понимать, что это будет происходить при крайне высоких затратах на систему внутреннего мониторинга соблюдения закона и внешний контроль как добросовестных, так и потенциально недобросовестных участников рынка. При этом не надо забывать, что в этой логике политика в отношении государственных закупок развивается более двадцати лет, с момента принятия в 1997 году первого закона о регламентации государственных закупок. Результат мы видим.

Вторая альтернатива – признать, что принятый в России подход к построению системы закупок порождает слишком высокие транзакционные затраты. Эксперты ВШЭ предлагают систему, в центре которой лежало бы несколько идей (которые сейчас не оспариваются нигде в мире, кроме России). Первая – о неоднородности объектов закупок, покупателей, условий закупок и задач, которые решают конкретные закупки. Вторая – о принципиальной неполноте контрактов, которая оказывает тем большее влияние на решения участников, чем более объект контракта подвержен неопределенности. Третья – о том, что государственные компании имеют в своем арсенале не менее действенные инструменты воздействия на ответственных сотрудников, нежели внешний контроль, адресованный процедурам. Четвертая – о невозможности полного контроля и об ограниченности ресурсов на контроль, которые также следует размещать оптимально. Пятая – о том, что все действия, которые способствуют эффективному размещению ресурсов и снижению издержек, создают конкуренцию, а действия, которые издержки повышают, конкуренции не способствуют. Шестая – о том, что потери от коррупции, безусловно, нежелательны, но в конечном итоге потери от процедур, создающих дополнительные издержки, не лучше.

<http://transportrussia.ru/item/5625-konkurenciya-ponaroshku.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2020.18.06; РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ КРИЗИСА; COVID-19 «ПРИЗЕМЛИЛ» АВИАТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ**

Как после пандемии коронавируса будет работать гражданская авиация? Вернемся ли мы к жизни в глобальном мире, или он распадется на множество почти не связанных локальных сегментов? Восстаноятся ли туристические поездки и деловые встречи, или все заменит Интернет? Куда и на каких самолетах будут летать пассажиры?

Компания Reed Exhibitions организовала серию Zoom-конференций, на которых представители транспортной отрасли пытаются разобраться в ситуации. На одной из них – «Риски и возможности кризиса COVID-19 для авиационной отрасли» – свое представление, прогнозы и конкретные предложения высказали компании-смежники.

Гражданская авиация стала неотъемлемой частью экономики и привычного нам образа жизни. Сейчас из-за почти полного прекращения международных перевозок и радикального снижения потоков на внутренних рынках она переживает самый сложный период за всю свою историю.

«Ограничения на авиаперевозки привели к великому стоянию, когда перед авиаотраслью стояла задача не поднять самолеты в небо, а, напротив, приземлить, – говорит модератор встречи Роман Гусаров. – Парадоксальная ситуация, инициированная серьезными вызовами. Как участники рынка пытаются справиться с ней, какие меры они ожидают от регуляторов всех уровней и каковы их прогнозы на ближайшую перспективу? Авиация,



сами авиакомпании тянут за собой огромную индустрию. И если начинает хворать головная часть – авиаперевозки, то это сказывается на всех игроках по цепочке».

Средний класс должен летать!

Так что ожидает авиаотрасль? Свой взгляд на тему представил Александр Фридлянд, директор НЦ № 19 ФГУП «ГосНИИ ГА»: «В данный момент 90–95% авиапарка стоит. Расходы, которые авиакомпании несут, огромны. Самолеты стоят, но не останавливаются платежи по таким крупным статьям, как заработная плата с соответствующими налогами и лизинг. Лизинг, считай, это 30%, заработная плата с налогами вокруг нее – это 15%. Даже не считая другие статьи, их, этих сумм, при более чем полторатриллионном обороте отрасли достаточно, чтобы создать серьезные проблемы. Но проблема в сегодняшней ситуации даже не в том, когда эпидемия коронавируса пойдет вниз и начнут приоткрываться полеты за границу. Главное, какой будет отрасль?»

Многие участники рынка выживут, многие из них смогут возобновить деятельность. Я вижу два ключевых момента решения проблемы. Первый – лизинг. Нужны переговоры с лизингодателями. Если компания не платит, проблема возникает и у лизингодателя, так что это мотив для поиска компромисса. Пока каждая компания ведет это самостоятельно, насколько удачно им удастся завершить переговоры, неизвестно. А от этого зависят 30% расходов. Лизинговые компании в значительной мере связаны с государством. Без участия государства в этих переговорах на предмет очень длинной рассрочки эта проблема не решится.

Второй ключевой момент – это персонал. Если авиакомпании потеряют кадры, то они не смогут эффективно возобновить деятельность. От этого зависит работа связанных структур по цепочке: аэропортов, инфраструктуры».

По мнению Александра Фридлянда, власти надо указать на международный опыт, в частности, на то, что многие зарубежные авиакомпании отправили персонал в неоплачиваемый отпуск, но при этом государства из бюджетов доплачивают работникам 70–75% заработной платы. Так что люди не потеряли работу, и в принципе бизнес может восстановиться, как только приоткроют границы, как только спрос возобновится. Здесь у нас четких и оцифрованных окончательных решений нет.

От решения этой проблемы будет зависеть, во что превратится отрасль в перспективе. Сегодня представляется, что массивной финансовой поддержки у отрасли, скорее всего, не будет. И если это будет так, восстановительный процесс будет длительным.

«До сих пор все кризисы, которые проходили, шли четко по схеме: кризис – падение, далее отскок. И наша отрасль упорно, как ванька-встанька, возвращалась в траекторию восстановительного роста, – говорил эксперт. – Но сейчас намного сложнее. Сложность находится вне отрасли. Наш главный потребитель – это средний класс. Сегодняшний кризис наносит сильнейший удар по его рабочим местам. Это внеотраслевая проблема. Экспертные исследования указывают, что можно ожидать восстановление до уровня 2019 года не один–два года. Это при отсутствии массивной поддержки отрасли».

Эксперт назвал еще одну проблему, выходящую за пределы отрасли. Это состояние среднего класса, наличие денег в его карманах. Если эти люди перестанут летать в Барселону и Дубай, никакие краткосрочные меры не помогут. Они только продлят агонию. «Мы зависим от того, что будет со средним классом», – убежден эксперт.

Можем и бесплатно...

Понятно, что рано или поздно средний класс полетит. Но есть и те, кому пока такая участь не грозит.

Директор по разработке инновационных решений компании «Сирена» Петр Брытков утверждает, что после введения ограничений на перевозки объем работы в компании существенно не сократился. Дело в том, что планы сотен тысяч пассажиров были одномоментно изменены, и с этим нужно было что-то делать. Напомним: компания осуществляет эксплуатацию первой отечественной аккредитованной авиационной

распределительной системы (АРС) «Сирена Трэвел», разработанной в соответствии с рекомендациями ИАТА. Казалось бы, урегулирование вопросов с пассажирами – задача эксплуатантов. Но ведь немало тех, кто бронировал билеты, пользуясь услугой «Сирены». Здесь много неопределенностей – правовых, процедурных... Вопросы остаются по сей день и будут решаться в режиме прояснения ситуации.

Тяжелее всего приходится авиакомпаниям. Они столкнулись с проблемой невероятного масштаба. Объемы средств, подлежащих возврату за неисполненные услуги по авиаперевозкам, у некоторых эксплуатантов доходили до 100–120%!

«Мы не останавливали никакие свои разработки, – говорит представитель «Сирены». – Некоторыми из них заинтересовались перевозчики, которым необходимо было разобраться с возвратом денежных средств. Масштаб процесса требует наличия соответствующих ему технологий».

На первом плане стоял вопрос ликвидности. Разумеется, средств у авиакомпаний для покрытия задолженностей перед пассажирами не было. Причем не только у российских.

В ситуацию оперативно вмешалась Международная ассоциация воздушного транспорта – ИАТА.

«Мировая авиационная отрасль переживает свой самый серьезный кризис. Пандемия COVID-19 и вызванные ею ограничения привели к фактической остановке работы воздушного транспорта. Одна треть мирового авиапарка уже сейчас простаивает, а выручка от продажи авиабилетов упадет, по экспертным оценкам, на 44% в этом году по сравнению с 2019 годом», – констатируется в заявлении, генерального директора и СЕО ИАТА Александра де Жюньяка, адресованном всем агентам организации (туроператорам, турагентам, дистрибьюторам билетов и пр.). «В этих условиях наиболее насущной потребностью авиакомпаний является сохранение их оставшейся ликвидности для выплаты заработной платы и покрытия постоянных расходов. Для многих игроков отрасли практически невозможно найти в короткие сроки достаточные финансовые средства, чтобы сохранить прежнюю экономическую модель и избежать банкротства, – подчеркивает представитель в ИАТА. – Поэтому мы считаем, что лучший выход из нынешней ситуации как для авиакомпаний, так и для агентов, продающих авиабилеты на их рейсы, заключается в том, чтобы регуляторы их стран изменили требования к возврату денежных средств и позволили авиакомпаниям вместо возврата денег за билет выдавать депозитные ваучеры. Такими ваучерами ИАТА может управлять с помощью системы BSP с использованием процессов и процедур, которые уже существуют сегодня для обычных авиабилетов».

По мнению ассоциации, такое решение позволит снять давление, которое в настоящее время оказывается на все организации, продающие авиабилеты.

«Словом, – подчеркивает Петр Брытков, – у нас нагрузка не уменьшилась ни на оперативный контур, ни на разработческий, а местами, на операциях возврата–обмена, увеличилась. Главная задача на сегодня – снизить финансовую нагрузку на авиакомпании. Если выживут они, то выживем и все мы. В такой ситуации мы можем поработать бесплатно». Основная проблема – в отсутствии внятных прогнозов. «Для того чтобы рассчитать свои силы, нужно знать дистанцию», – отмечает представитель «Сирены».

Клевать ресурсы по зернышку

Пандемия не обошла стороной и поставщиков оборудования для аэропортов и авиакомпаний. О том, что происходит в данном рыночном сегменте, рассказал Денис Савостин, председатель совета директоров ООО «ТД ЭЙРФЛОТ ТЕХНИКС»: «Компании уже 15 лет. Мы не планируем ни закрываться, ни банкротиться, хотя время непростое.

Этот кризис не похож на многие другие. Не похож потому, что в связи с ситуацией, связанной с авиакомпаниями и аэропортами, от которых компания напрямую зависит, – снижением пассажиропотока и объема грузоперевозок – еще накладывается и

волатильность курса рубля. Объем импортного оборудования в России значителен. Соответственно, и волатильность для таких поставщиков существенна.

Денис Савостин поделился личным опытом противодействия кризису: «Как мы выживаем и влияет ли данная ситуация на поставщиков? Конечно же, влияет. Многие, в том числе выигранные, тендеры были отменены. К нам начали поступать обращения аэропортов с просьбой расторгнуть контракты, так как у большинства насущная проблема – выжить. И понятно, что в текущих условиях мы идем навстречу. Там, где можно отменить контракты, мы их пересматриваем и отменяем. Но надо учитывать, что при подписании контракта мы уже размещаем на заводах заказы, от которых достаточно сложно отказаться».

К сожалению, эта проблема не локальная. Речь идет не только о России. Зарубежные партнеры, с которыми компания выстраивает отношения и работает многие годы, находятся в схожем положении, так как отмена контрактов происходит не только в России, но и по всему миру. В текущих условиях, по мнению гендиректора, с одной стороны, нужно сохранить лояльность, партнерские позиции в отношении российских заказчиков и поддержать их. С другой – не потерять репутацию, не уничтожить доверительные отношения со своими поставщиками, которые выстраивались многие годы.

«Ситуация сложная, – продолжает Денис Савостин. – Мы, конечно же, теряем деньги. Но, с другой стороны, нас радует, что на сегодняшний день инвестиционные программы не сворачиваются. Речь идет о строительстве новых терминалов. И мы активно участвуем в этих проектах. Нам повезло, так как у нас есть высокая компетенция на рынке комплексных решений. В этом плане мы счастливики, так как у нас есть работа».

В последнее время активно происходят конкурсные процедуры по аэропортам Геленджика, Новосибирска, Нового Уренгоя, Петропавловска–Камчатского. Руководитель ООО «ТД ЭЙРФЛОТ ТЕХНИКС» выразил благодарность своим стратегическим партнерам, которые дают возможность участвовать в конкурсах, высоко оценивают компанию.

По его словам, работы достаточно много. В начале марта удалось перевести большую часть команды на удаленку, в компании в настоящее время работают больше 100 человек. Хорошо сплотилась команда. Даже выросла производительность.

Перевод сотрудников на дистанционку дал возможность сократить операционные затраты. В компании не стали применять жесткие меры в части отпусков без сохранения заработной платы. Хотя данный метод активно применяется. Для многих он вынужденный, так как многие думают, как спасти компанию, бизнес, а не отдельных работников. Руководство торгового дома, проанализировав ситуацию и уведя часть сотрудников на удаленку, частично снизило зарплату сотрудникам за счет введения неполного рабочего дня. Тех, кто не задействован в активной жизни офиса и компании, отправили в оплачиваемые отпуска. Данная мера позволила сэкономить деньги. Это работает.

Что еще работает? Закон, позволяющий получить отсрочку по арендной плате. Руководство компании написало письма владельцам арендуемых помещений. Это офисы в Москве, в Красноярском крае, в Ульяновске, несколько складов в других городах. Удалось путем переговоров снизить до 50% арендную плату.

Следующее – появилась возможность снижения страховых взносов, так как компания относится к числу субъектов малого и среднего бизнеса. Снизили ставку с 30% до 15%. Это тоже работает.

В целом перевод сотрудников на дистанционную работу, снижение страховых взносов, аренды позволили снизить операционные затраты до 30%.

«Что касается субсидий на выплату заработной платы, все мы знаем, что была принята мера, которая позволит субъектам малого и среднего бизнеса получить субсидию в

размере одного МРОТ, и мы начали активно общаться с нашими банками. Понимаем, как работает механизм, что это незначительная мера, но тем не менее это тоже возможность снизить затраты. И это работает», – считает руководитель.

Есть и другие ресурсы. Среди них компенсация процентов по кредитам, приостановление принудительного взыскания долгов по налогам. Но в компании поторопились, заплатив все налоги.

«У меня не сложилось впечатления, что аэропорты приостанавливают свои инвестиционные проекты. Наоборот, они набирают обороты. Такие проекты растягиваются по времени, но я не могу сказать однозначно, что это связано с кризисом из-за пандемии и потери пассажиропотока. Возможно, это просто связано с пересмотром бизнес-процессов, так как удаленная работа также накладывает ограничения. Не вижу, что здесь есть какая-то истерия и свернулись все программы. Идут активно конкурсы, можно проследить активность и на тендерных площадках. Мой тендерный отдел перегружен, более того, работает более активно, чем до кризиса. Это вселяет надежду и уверенность в завтрашнем дне», – говорит Денис Савостин.

По его мнению, кризис это и время возможностей. Он даст хороший импульс дальнейшему развитию. В компании достаточно большое количество инженерного состава, и это проблема, так как люди должны быть задействованы. Опять же договоры с ними не расторгаются, так как это специалисты высокой компетенции. В них вкладывали деньги годами, руководство понимает, что они не могут жить без денег, они пойдут на рынок, биржу труда, и большая часть трудоустроится.

«Но мы-то их потеряем, – резонно замечает руководитель. – Поэтому для нас важно забирать любые проекты с любой маржинальностью, даже если мы уходим в минус. Конечно, в таких условиях мы не должны подписывать контракт с заведомой убыточностью, но мы должны что-то делать, а не сидеть сложа руки. Уверен, что мы все пройдем!»

Единым фронтом!

Еще один поставщик, Дмитрий Москалевич, гендиректор ООО «НЕОСКАН», согласился с оценкой своих коллег. По его мнению, сейчас время, когда открытое общение между участниками рынка, включая фискальные и другие госструктуры, может стать ключом к решению многих проблем. Специфика данного кризиса не только в том, что он невероятно масштабен. Он не вызван экономическими катаклизмами. Ситуация сродни боевым действиям. Ни одно правительство в мире не знает, как эффективно бороться с пандемией. Принимаются жесткие меры для сохранения здоровья людей, но эти меры губительны для экономик. Для авиации они губительны многократно. Мир в одночасье перестал быть глобальным. Как надолго, будет видно.

«Это не значит, что все стали сторонними наблюдателями. За руководителями всех уровней стоят коллективы, люди. Их надо сохранить. Все руководство нашей компании, – говорит Дмитрий Москалевич, – отказалось от зарплат. И мы не будем получать деньги от компании, пока ситуация не стабилизируется. Все средства направляются на команду, в которой более 60 человек. В основном это инженерно-технический персонал, большая часть которого несет круглосуточное дежурство по сопровождению техники в аэропортах. Для нашей компании, являющейся одним из лидеров рынка, очень важно сохранить репутацию. В одиночку преодолеть кризис будет сложно. Необходима консолидация усилий. Для этого нужна площадка для общения представителей всех звеньев отрасли, потому что мы все находимся в единой кооперации. Здесь мы могли бы продумывать предложения и выносить их на рассмотрение госорганов.

У меня есть свои мысли по сокращению издержек. Один из ресурсов – расходы на сертификацию техники. Они на порядок выросли буквально накануне пандемии. Например, для нашей компании расходы на эти цели превысили отметку в 100 млн руб».

Подобных издержек должно быть немало, и Дмитрий Москалевич выступил за формирование пакета предложений для регулятора. «Выступать надо только единым фронтом, с единых позиций», – резонно утверждает он.

Создание площадки – задача актуальная, в определенной степени определяемая обстоятельствами. Но таковые имеются. Свои профессиональные ассоциации есть и у эксплуатантов, и у операторов аэропортов. Модератор встречи Роман Гусаров предположил, что речь здесь может идти о создании объединения поставщиков.

«Мы бездействуем, – соглашается Денис Савостин. – И, как следствие, не попали в перечень видов деятельности, на которые распространены льготы и оказывается поддержка со стороны государства. И дело не в участии в ассоциациях. Наша компания состоит в двух. Результата такое участие пока не приносит».

По мнению руководителя «ТД ЭЙРФЛОТ ТЕХНИКС», здесь требуется коллективное обращение, которое должно исходить от некоей инициативной группы в составе ассоциации. Важной мерой он считает снижение расходов на сертификацию техники. Не секрет, что издержки поставщиков будут включаться в стоимость оборудования и, соответственно, перекладываться на авиакомпании и аэропорты.

В свою очередь Дмитрий Москалевич подчеркнул, что в этом вопросе большую роль в части оперативного доведения предложений до регулятора могут сыграть СМИ. Из ресурсных факторов им также было обращено внимание на потенциал банковского сегмента. С банками тоже необходимо договариваться, и они могут пойти навстречу. Кроме того, гендиректор находит позитив для аэропортов и в снижении пассажиропотока. У воздушных гаваней появляются «окна», которые позволят им произвести переоснащение, что очень сложно делать в условиях активно работающих терминалов. Вопрос – найдут ли они для этого деньги

<http://transportrussia.ru/item/5624-riski-i-vozmozhnosti-krizisa.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ СНИЗИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ НА ЧЕТВЕРТЬ В 2020 ГОДУ**

Депутат Госдумы Василий Власов направил министру транспорта Евгению Дитриху письмо с предложением снизить транспортный налог на 25 процентов в 2020 году в связи с пандемией коронавируса. Копия документа есть в распоряжении РИА Новости.

Уточняется, что мера должна коснуться жителей регионов, где вводили режим повышенной готовности. По мнению автора инициативы, такой шаг стал бы «справедливой компенсацией и небольшой мерой экономической поддержки».

Власов пояснил, что подавляющее большинство россиян вынуждены были провести дома больше месяца и, соответственно, не пользовались автомобилями.

«Прошу вас дать свою оценку данной инициативе и распорядиться проанализировать возможность реализации в виде компенсации выпадающих доходов бюджетов субъектов РФ из федерального бюджета», – говорится в обращении парламентария.

В понедельник президент **Владимир Путин** поручил выбрать, какие меры поддержки экономики и граждан следует продлить.

На прошлой неделе правительство приняло новый пакет. Так, расширилось число семей с детьми до 18 лет, которые вместе с пособием по безработице получают выплату на каждого ребенка в размере трех тысяч рублей в июне, июле и августе.

Премьер **Михаил Мишустин** подписал постановление, увеличившее минимальное пособие по безработице за май – июль до 4,5 тысячи рублей. Также на три месяца продлили возможность получать пособие по безработице для тех, у кого период выплаты закончился после 1 марта.

Особые режимы с конца марта вводили во всех российских регионах, соблюдать самоизоляцию обязали людей всех возрастов.

<https://ria.ru/20200618/1573097165.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Gosdume-predlozhili-snizit-transportnii-nalog-na-chetvert-v-2020-godu-2020-06-18/>

<https://1prime.ru/business/20200618/831645261.html>

<https://360tv.ru/news/obshchestvo/transportnyj-nalog-v-rossii-zahoteli-snizit-na-25/>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5eeafc319a7947822c8e33fa>

<https://www.kommersant.ru/doc/4380686>

<https://iz.ru/1025299/2020-06-18/v-gosdume-predlozhili-snizit-transportnyi-nalog>

### **МОСКВА24; 2020.18.06; В СОВФЕДЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЕ СНИЗИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ НА 25%**

Заместитель председателя комитета Совета Федерации по экономической политике Константин Долгов заявил Москве 24, что инициатива Госдумы о снижении налога на транспорт требует детальной проработки. Он считает, что необходимо изучить обоснованность предложения.

Любая инициатива требует проработки. Это нужно посмотреть, насколько это будет эффективной мерой, какого количества граждан она коснется, какая сумма потребуется из бюджета либо выпадет из дохода бюджета. Надо смотреть, какая может здесь быть механика возможностей реализации данной инициативы. Это серьезный вопрос.

Он отметил, что любая инициатива должна быть обоснованной.

«Президент очень правильно сказал, что популистские меры не нужны. Речь сейчас идет не про популизм, а речь идет про адресные меры поддержки, доходящие до людей и бизнеса. Иначе можно придумать все что угодно. Здесь важно вносить те предложения, которые реально будут работать», – считает парламентарий.

Долгов подчеркнул, что можно понять любую инициативу, которая направлена на поддержку граждан, пострадавших от коронавируса. «Но любая инициатива требует проработки», – резюмировал политик.

<https://www.m24.ru/news/obshchestvo/18062020/122215>

### **РАДИО 1; 2020.18.06; СНИЖАТЬ ЛИ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ? ВСЕ МНЕНИЯ ЗА И ПРОТИВ**

Из-за пандемии коронавируса россиянам могут снизить транспортный налог. В Госдуме предложили сократить его в 2020 году на 25%. Мера актуальна для регионов, которые вводили режим повышенной готовности. Предложение министру транспорта **Евгению Дитриху** представил депутат Василий Власов.

Для Подмосковья предложение актуально, так как губернатор региона Андрей Воробьев 13 марта ввел режим повышенной готовности из-за распространения коронавируса. Об этом «Радио 1» заявил инициатор предложения, депутат Василий Власов. Он считает снижение транспортного налога справедливой компенсацией и мерой экономической поддержки для жителей региона.

«Мы много раз предлагали вообще отменить транспортный налог в том виде, в котором он есть сейчас. Во многих странах он включен в стоимость топлива. Человек, который много ездит на автомобиле, много платит. Если он не использует транспортное средство или использует малолитражку, которая ест мало бензина, то платит меньше. Однако в этом году транспортный налог придется платить. Во многих регионах, в том числе в нашем замечательном Подмосковье, вводился режим самоизоляции. Три месяца были закрыты все крупные компании, люди находились дома, коммерческий и личный транспорт стоял, так как у многих не было пропусков. В итоге три месяца люди автотранспортом не пользовались. Поэтому было бы правильным освободить их на эти три месяца от транспортного налога», – сказал Василий Власов.

У члена Общественного совета при Министерстве транспорта Подмосковья Андрея Мухортикова – двойное отношение к снижению транспортного налога. Об этом он заявил «Радио 1».

«С одной стороны, понятно, что были карантинные меры, был ряд ограничений по бизнесу, кто-то потерял работу, кто-то – часть доходов. Желание помочь людям что-то сэкономить по-человечески вполне понятно. С другой стороны, транспортный налог – это налог обратной связи. Все доходы от него поступают в дорожные фонды, конкретно – в региональный дорожный фонд. Далее деньги тратятся на ремонт, содержание и эксплуатацию региональных автомобильных дорог, которых в Московской области – более 15 тыс км. Если в этот фонд сокращаются поступления, то, естественно, меньше дорог можно будет отремонтировать, сложнее будет с уборкой, содержанием и возможностью их строительства. Эти деньги придётся брать где-то ещё. Где их взять? Не знаю, учитывая, что экономическая ситуация сложная», – сказал собеседник «Радио 1».

По словам Андрея Мухортикова, хотя в период ограничительных мер по дорогам Москвы и Подмосковья ездило намного меньше автомобилей, они всё равно требуют ремонта, уборки и обслуживания.

«Дороги ремонтируют не только из-за того, что по ним ездят. Самая большая проблема с ремонтом возникает в весенний период, потому что зимние перепады температур разрушают асфальт, а грязь и пыль на дорогах зависят от количества проезжающих машин не очень сильно. Если выпал снег, тоже неважно, есть машины или нет – всё равно надо убирать. Здесь линейной зависимости нет. Если понятно, откуда брать эти деньги, если всё просчитано, если у нас есть понимание того, что можно в этом году или в следующем отремонтировать чуть меньше дорог, – наверное, предложение о снижении транспортного налога можно принимать», – сказал эксперт.

<https://radio1.news/article/snizhat-li-transportnyj-nalog-iz-za-pandemii-vse-mneniya-za-i-protiv-45323>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.18.06; ЕДИНЫЙ ВЫПУСКНОЙ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ РОССИИ ПРОЙДЕТ В ОНЛАЙН-РЕЖИМЕ 10 ИЮЛЯ**

10 июля 2020 года в режиме онлайн впервые пройдет единый выпускной день транспортных вузов России. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в **пресс-службе Российского университета транспорта**.

«Единый выпускной день транспортных вузов впервые пройдет 10 июля в режиме онлайн. Торжественная церемония поздравления выпускников состоится на YouTube-канале **Минтранса России** с 10:00 до 12:00 по московскому времени. В начале мероприятия хоры 17 транспортных вузов исполнят гимн России», – говорится в сообщении.

Как отмечается, с приветственным словом к выпускникам 2020 года обратятся **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и руководители транспортного комплекса России.

«Выпускники **Российского университета транспорта** 2020 года получают нагрудные знаки об окончании вуза. Планируемый выпуск этого года составляет 5 тыс. 246 человек. Серебряным знаком **МИИТа** наградят 13 выпускников 2020 года, добившихся за годы обучения выдающихся успехов в учебе, научно-исследовательской и общественной работе в совокупности», – цитирует **пресс-служба ректора Российского университета транспорта Александра Климова**.

Уточняется, что в мероприятии примут участие ректоры, выпускники и представители профессорско-преподавательского состава 17 транспортных вузов. Во время прямых включений состоятся вручения дипломов и знаков отличия за выдающиеся успехи в освоении транспортных специальностей. Завершится мероприятие единым праздничным концертом, в состав которого войдут выступления студентов.

<https://www.mskagency.ru/materials/3014261>

На ту же тему:

[https://bm24.ru/obshchestvo/vypusknoy\\_transportnykh\\_vuzov\\_rossii\\_proydet\\_10\\_iyulya/](https://bm24.ru/obshchestvo/vypusknoy_transportnykh_vuzov_rossii_proydet_10_iyulya/)  
<https://riamo.ru/article/436756/studenty-transportnyh-vuzov-ispolnyat-gimn-rossii-na-onlajn-vypusknom-10-iyulya.xl>

### **ВЕДОМОСТИ СПБ; 2020.18.06; В РЕГИОНАХ СЕВЕРО-ЗАПАДА ПЛАНИРУЮТ РАЗВИВАТЬ РЕЧНОЙ КРУИЗНЫЙ ТУРИЗМ**

**Минтранс РФ** нацелен на развитие в регионах Северо-Запада речного круизного туризма, который способен стать мощным драйвером роста для всего региона.

«Для развития круизного судоходства с навигации 2020 года возобновлено круглосуточное движение судов по Беломорско-Балтийскому каналу», – говорит **глава ведомства Евгений Дитрих**. По его словам, уже в прошлом году по Беломорканалу совершили путешествие более 3 тысяч человек, а круизные маршруты из Петербурга и Петрозаводска к музею-заповеднику «Кижы» и острову Валаам входят в тройку самых популярных направлений России.

Однако, по оценке руководителя **Минтранса**, пока потенциал этого направления туризма используется далеко не в полной мере. Чиновник не преминул отметить, что только в Республике Карелия более 60 тысяч озер, соединенных 27 тыс. рек, а общая протяженность внутренних водных путей составляет 2,7 тыс. километров. При этом ко множеству популярных природных, культурных и исторических достопримечательностей как этой республики, так и других регионов Северо-Запада доступ возможен только по воде.

**Евгений Дитрих** считает, что «при всем богатстве карельского туристического меню наиболее перспективным и экономически значимым направлением развития представляется уникальный круизный потенциал» республики.

**Росморречфлот** обеспечивают все необходимые условия для роста эффективности судоходства на туристских маршрутах», – заверил глава министерства. И добавил, что вся протяженность внутренних водных путей Карелии уже позволяет осуществлять круглосуточное судоходство.

Но сделать еще предстоит немало. Для развития направления в ближайшее время будут построены пассажирские причалы вблизи города Сортавала, в населенных пунктах Лахденпохья и Хийденсельга. Кроме того, возможно создание комплекса причальных и волнозащитных сооружений в Деревянской бухте Онежского озера для швартовки маломерных судов и круизных теплоходов.

[https://spbvedomosti.ru/news/country\\_and\\_world/v-regionakh-severo-zapada-planiruyut-razvivat-rechnoy-kruiznyy-turizm/](https://spbvedomosti.ru/news/country_and_world/v-regionakh-severo-zapada-planiruyut-razvivat-rechnoy-kruiznyy-turizm/)

### **ТАСС; 2020.18.06; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ВЗЯТЬ НА ОСОБЫЙ КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ**

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** потребовал уделить особое внимание контролю качества строительства дорог и целевым использованием выделяемых денег. На заседании правительства в четверг глава кабинета министров сообщил о выделении 43 млрд рублей на сооружение дорог и мостов в 46 регионах.

«Рассмотрим выделение дополнительных средств на развитие дорожного хозяйства – это более 43 миллиардов рублей, они будут направлены на опережающее строительство, ремонт и реконструкцию дорог, мостов, путепроводов в 46 регионах», – сказал председатель правительства. Он напомнил, что «развитие инфраструктуры предусмотрено в общенациональном плане действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения». «Такие меры позволят ускорить реализацию национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», за счет такого опережающего финансирования



до конца года будут приведены в порядок более 480 километров дорог, включая межмуниципальные и местные дороги», – отметил глава кабинета министров.

«Увеличивая объемы финансирования, необходимо уделять особое внимание контролю за качеством строительства и ремонта дорог, а также за целевым использованием средств, направляемых на эти цели», – указал Мишустин. Он поручил Министерству транспорта «взять эти вопросы на особый контроль».

<https://tass.ru/obschestvo/8756993>

### **ПРАЙМ; 2020.18.06; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА УКАЗАЛА НА ДЕФИЦИТ ПУНКТОВ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ГРУЗОВИКОВ**

Дефицит автоматических и стационарных пунктов весогабаритного контроля большегрузов влияет на объем собираемых штрафов, а создание системы автоматизированного весогабаритного контроля (АСВГК) «перекочевало» с конца 2019-го на конец 2023 года, следует из отчета Счетной палаты.

Аудиторы ведомства по итогам проверки платежей в счет ущерба, который перегруженные фуры нанесли федеральным дорогам в 2017-2018 годах и за 9 месяцев 2019 года пришли к выводу, что правила проезда транспорта массой более 18 тонн не соблюдаются, поскольку АСВГК не создана – из 387 запланированных к концу четвертого квартала 2019 года пунктов весогабаритного контроля построен лишь 31, а само мероприятие по их созданию «перекочевало» в проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» со сроком реализации до конца 2023 года, следует из сообщения к отчету.

«Из 31 построенного автоматического пункта весогабаритного контроля 7 работают в тестовом режиме, а остальные между собой информационно не взаимодействуют. Из 66 стационарных пунктов весогабаритного контроля 36% не соответствуют установленным требованиям и находятся в ненадлежащем состоянии. Фактически один работающий и соответствующий всем требованиям пункт весогабаритного контроля приходится на 1300 с лишним километров дорог федерального значения», – говорит аудитор Андрей Батуркин.

В результате, по оценке счетного ведомства, только в 2018 году федеральный бюджет недополучил более 47 миллиардов рублей из-за невзимания штрафов по выявленным в автоматическом режиме нарушениям. По мнению Счетной палаты, поступлению средств также мешает несовершенство нормативно-правовой базы, поскольку в правилах перевозки грузов автотранспортом прописаны и тарифы на возмещение ущерба, и система понижающих коэффициентов, дисконт по которым порой многократно снижает плату перевозчика.

Аудитор отметил, что функцию по взиманию с тяжеловесов средств в счет ремонта автодорог дублирует система «Платон» и, по мнению Счетной палаты, необходимо обеспечить доступ к этой системе Росавтодору и Ространснадзору. Ведомства с выводами Счетной палаты согласны и готовы принять соответствующие меры.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/06/18/sp-ukazala-na-nedostatki-sistemy-vzimaniiia-platezhej-s-bolshegruzov.html>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sozdanie-v-rossii-sistemy-vesogabaritnogo-kontrola-idet-s-bolsim-otstavaniem-schetpalata>

### **RNS; 2020.18.06; ГЛАВА РОСПОТРЕБНАДЗОРА НАЗВАЛА УСЛОВИЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ**

Международное авиасообщение возобновится, когда не будет рисков «реэкспорта» вируса в Россию. Об этом заявила глава Роспотребнадзора Анна Попова в интервью Наиле Аскер-заде, эпизод которого был опубликован в Telegram-канале журналистки.

«Когда мы будем абсолютно уверены, что у нас не будет “реэспорта” вируса в Российскую Федерацию с теми, кто приезжает. Когда это небольшое количество людей больных, – как это было у нас в феврале или начале марта, когда было небольшое количество приезжавших наших же граждан туристов из Европы, которые везли с собой вирус, – мы могли с этим справиться. Популяция емкостью своей могла с этим справиться. Но когда их становится много, то тогда риски распространения – то, что мы видели в Российской Федерации, и другие страны это демонстрируют, – они возрастают. Вот когда эти риски будут минимальными, когда риска распространения заболевания не будет, тогда можно будет открывать все границы, международные рейсы запускать. Это же сегодня демонстрируют и наши коллеги в Европе. Очень аккуратно, очень постепенно, очень неспешно и взвешивая все риски, все за и против», – заявила Попова.

<https://rns.online/transport/Glava-Rospotrebnadzora-nazvala-uslovie-vozobnovleniya-mezhdunarodnogo-aviasoobscheniya--2020-06-18/>

### **ТАСС; 2020.18.06; МИД РФ: ГОВОРИТЬ О СРОКАХ ОТКРЫТИЯ ГРАНИЦ ДЛЯ РОССИЯН НА ПОПУЛЯРНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ РАНО**

Называть конкретные сроки открытия границ для россиян на популярных европейских туристических направлениях пока рано. Об этом говорится в распространенном в четверг сообщении МИД РФ.

«Что касается открытия границ для россиян на популярных европейских туристических направлениях, то пока о конкретных сроках говорить рано, – указали в министерстве. – На данный момент всем очевидно, что угроза распространения коронавируса в мировом масштабе еще не преодолена. Решение о возобновлении регулярного пассажирского авиасообщения должно быть тщательно проработано и приниматься с учетом текущей эпидемиологической ситуации как в нашей стране, так и в мире в целом».

На Смоленской площади признали, что с пониманием относятся к желанию зарубежных партнеров побыстрее вернуть работу своей туристической индустрии в нормальное русло. «Вместе с тем хотели бы предостеречь россиян от скоропалительного планирования выезда на отдых за рубеж, – подчеркнул в МИД. – В большинстве курортных стран сохраняется довольно высокий уровень распространения коронавирусной инфекции».

#### **Популярные направления**

Решение об открытии внешних границ с Евросоюзом может быть принято только после, как европейские страны откроются друг для друга в июне-июле. Пока же даже Италия, которая продолжает курс на поэтапное снятие эпидемических ограничений, остается закрытой для российских туристов в соответствии с решением о сохранении закрытым внешнего периметра Евросоюза.

Кроме того, российские граждане, прибывающие в ЕС, должны быть готовы к 14-дневной изоляции в специально оборудованных учреждениях. Такие меры, в частности, введены в Великобритании и Ирландии.

Жесткие меры сохраняются в Китае. И уведомлений об их смягчении Москва от властей КНР пока не получала, напомнили в МИД РФ. Согласно решению китайских компетентных органов до сих пор приостановлен въезд в эту страну иностранных граждан, имеющих визы или разрешения на пребывание. Приостановлен также режим безвизового транзита, безвизового въезда в провинцию Хайнань, Гонконг и Макао и другие регионы Китая, где предусмотрен соответствующий порядок.

Между тем с 11 июня открываются морские, воздушные и сухопутные **пункты пропуска** Турции для всех въезжающих иностранцев. По прибытии в республику соблюдение режима карантина или самоизоляции не требуется, обязательно лишь короткое обследование с измерением температуры и заполнение специальной анкеты. В свою очередь туристический сезон на Кипре будет открываться поэтапно. Ситуация в отношении туристов из РФ может проясниться во второй половине июня.

Два других популярных направления у российских туристов – Мальдивы и Шри-Ланка – перспективы открытия внешних границ страны пока не озвучивали.

Возможность открытия границ африканскими странами для российских граждан пока представляется маловероятной, признали на Смоленской площади. Это связано в том числе с тем, что пик пандемии коронавирусной инфекции в государствах этого региона еще не пройден.

<https://tass.ru/obschestvo/8758739>

### **ТАСС; 2020.18.06; ПОСОЛ В ЛОНДОНЕ ЗАЯВИЛ, ЧТО РФ ВИДИТ СИГНАЛЫ ОТ БРИТАНИИ О ГОТОВНОСТИ УЛУЧШАТЬ ОТНОШЕНИЯ**

Россия отмечает со стороны Великобритании сигналы о готовности восстанавливать отношения, в Москве к этому готовы. Об этом заявил в четверг посол РФ в Великобритании Андрей Келин в открытом интервью первому заместителю генерального директора ТАСС Михаилу Гусману.

«Мы готовы перевернуть страницу и начать восстанавливать отношения. В Британии происходит определенная эволюция, мы ее замечаем. Есть сигналы о том, что можно было бы начать движение. Пока эти сигналы, прямо скажу, не трансформировались в какие-либо серьезные практические дела».

Как пояснил дипломат, задержку в получении конкретных результатов по улучшению отношений Москвы и Лондона можно объяснить обстановкой, связанной с пандемией, а также событиями вокруг Brexit.

«Но начинаются диалоги и контакты. Это не только телефонные разговоры между руководством. Начались разговоры на уровне руководства МИД. Например, вчера [первый замглавы МИД РФ] Владимир Геннадьевич Титов разговаривал с заместителем министра иностранных дел [Великобритании] – практически часовой разговор. У меня были также контакты. Так что мы готовим почву и ждем, когда же, наконец, закончится этот период взаимного сидения и можно будет заняться практическими делами», – добавил Келин.

Возобновление авиасообщения

Переговорный процесс о возобновлении авиасообщения между Россией и Великобританией в настоящий момент не идет, заявил Келин.

«Никакого переговорного процесса о возобновлении авиасообщения не идет», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

Как отметил дипломат, вывозными рейсами из Лондона было отправлено в Россию порядка 760 человек. «На данном этапе вопрос с отправкой наших соотечественников из Великобритании домой исчерпан. Те, кто хотел улететь, улетели. Те, кто решил провести эти тяжелые времена здесь, по всей Великобритании, а это довольно много народу, остались», – добавил Келин.

Он уточнил, что предпочли остаться в основном студенты и школьники, получающие образование в местных учебных заведениях.

<https://tass.ru/politika/8759169>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; ПОД МУРМАНСКОМ ЗАВЕРШАЮТ РАБОТЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

Военные железнодорожники Западного военного округа (ЗВО) в Мурманской области завершают выполнение работ по восстановлению железнодорожного сообщения Санкт-Петербург – Кола – Мурманск в связи с обрушением железнодорожного моста через реку Кола, сообщает Западный военный округ.

Мероприятия по оказанию Минобороны России помощи в восстановлении железнодорожного сообщения в Кольском районе Мурманской области проводятся в

соответствии с поручением Верховного Главнокомандующего ВС РФ **Владимира Путина** и указаниями министра обороны России генерала армии Сергея Шойгу.

«Специалисты железнодорожных войск ЗВО завершают выполнять отсыпку насыпи для железнодорожного полотна от станции «Выходной» до станции «Пост 9-й километр» протяженностью 5,7 километров», – говорится в сообщении.

Уточняется, что всего за время работ военнослужащие, прибывшие из Брянской области, вывезли 27 тысяч кубических метров скального грунта, выполнили планировку и уплотнение около четырех километров основной площадки земляного полотна, на большей части которой уже уложены шпалы и рельсы. Также военные железнодорожники ЗВО завезли более 3,3 тысячи кубических метров щебеночного балласта и выполнили разработку выемки из скального грунта в объеме 43 тысяч кубических метров.

«После очередного подрыва скальной породы на обходном участке железнодорожного пути в Кольском районе Мурманской области военные железнодорожники ЗВО продолжили производить выемку и вывоз грунта с использованием полноприводных самосвалов КамАЗ и другой специальной техники железнодорожных войск», – добавляется в сообщении.

Добавляется, что всего для выполнения задач по оказанию помощи в восстановлении железнодорожного сообщения в Кольском районе Мурманской области задействованы более 100 военнослужащих и свыше 40 единиц специальной военной техники подразделений ЗВО.

<https://ria.ru/20200618/1573100456.html>

### **ТАСС; 2020.18.06; РЖД РАСШИРИЛИ ГЕОГРАФИЮ СКИДОК НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ НА ВРЕМЯ РЕМОНТА МОСТА ПОД МУРМАНСКОМ**

**РЖД** расширили действие скидок на экспортные перевозки железорудного сырья и удобрений, до обрушения моста через реку Кола следовавших в порт Мурманск, по альтернативным направлениям. Об этом говорится в сообщении **РЖД**.

Скидка 25% будет действовать, пока не восстановят железнодорожное сообщение с портом. Теперь у скидки расширяется география – она распространяется на экспортные перевозки железорудного концентрата со станции Ковдор Октябрьской железной дороги не только на станцию Скангали, но и на станцию Лужская.

Аналогичная скидка на экспортные перевозки апатитового концентрата со станции Титан Октябрьской железной дороги теперь доступна не только на маршрутах до станций Скангали и Заверезье, но и до станции Ивангород-Нарвский, а также на маршруте Ковдор – Скангали.

Специальные тарифы не потребуют закрепления объемов перевозок гарантийными обязательствами.

Ранее при проведении ремонтных работ обрушился железнодорожный мост в Кольском районе под Мурманском, где из-за паводка была смещена и деформирована одна из опор. В результате железнодорожное сообщение с Мурманском было прервано. **РЖД** ввели запрет на погрузку в составы, которые должны направляться в Мурманский транспортный узел. Пассажирские поезда ходят до станции Выходной, а до Мурманска пассажиров доставляют автобусами. В обратном направлении также организована доставка пассажиров.

Восстановление моста планируется завершить к октябрю, это позволит возобновить железнодорожное сообщение в полном объеме, сообщил журналистам гендиректор **РЖД** Олег Белозеров.

<https://tass.ru/ekonomika/8762775>

### **ТАСС; 2020.18.06; РАЗРЕЗ В КУЗБАССЕ ОСТАНОВИЛ СТРОИТЕЛЬСТВО УГЛЕПОГРУЗОЧНОЙ СТАНЦИИ ИЗ-ЗА ПРОТЕСТОВ ЖИТЕЛЕЙ**

Руководство угольного разреза «Кузнецкий Южный» в Кузбассе приняло решение о приостановлении строительства железнодорожной погрузочной станции в Новокузнецком районе из-за протестов местных жителей, сообщил в четверг заместитель губернатора Кузбасса по промышленности, транспорту и экологии Андрей Панов. При этом он заверил, что работы ведутся законно, о чем жители недостаточно информированы.

Как сообщают СМИ в Кузбассе, жители Новокузнецкого района и соседнего с ним города Мыски несколько дней круглосуточно дежурят в палатках в районе поселка Черемза, где разрез «Кузнецкий Южный» начал подготовительные работы к строительству углепогрузочной станции. Граждане считают, что строительная техника работает с нарушениями, подрядчики загрязняют металлургическим шлаком малую реку Каландас и повреждают ее русло, так как большегрузы движутся прямо по нему.

«Решение о приостановлении работ, принятое руководством разреза, правильное. Несмотря на финансовые потери, строительство станции не начнется до того момента, когда будут даны ответы на все возникающие у жителей региона вопросы. Каждый должен знать, что все работы выполняются в рамках российского законодательства. <...> Уверен, эта ситуация возникла из-за недостаточной информированности о проекте, и самое главное, о законности его реализации», – написал Панов на своей официальной странице в Instagram.

Он также отметил, что надзорные органы в настоящий момент не подтверждают информации о нарушениях при строительстве. «Если нарушения будут выявлены, до их устранения строительство не должно возобновиться», – отметил заместитель губернатора Кузбасса.

На предприятии ТАСС подтвердили, что решение о приостановлении строительных работ принято, но комментировать сложившуюся ситуацию отказались. «Без комментариев», – сказал официальный представитель разреза.

Разрез «Кузнецкий Южный» с собственной углепогрузочной станцией и технологической дорогой строится на территории Новокузнецкого района и Мысковского городского округа на юге Кузбасса. Лицензия на добычу на участке Чузасский Кондомского геолого-экономического района с запасами около 240 млн тонн угля получена предприятием в 2019 году. Углепогрузочный комплекс будет располагаться на удалении 2,4 км от ближайших жилых домов, при этом подъездные железнодорожные пути находятся менее чем в 400 метрах от жилой застройки поселка Черемза. Строительство станции планировалось завершить к концу текущего года, чтобы со следующего предприятие начало добычу и отгрузку угля. Проектная мощность разреза на 2021 год оценивается в 2,2 млн тонн угля в год.

<https://tass.ru/sibir-news/8758401>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.06; БОЛЕЕ 2 ТРЛН РУБ. В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ ДОВЕЛИ ДО ПОЛУЧАТЕЛЕЙ – ГЛАВА РОСФИНМОНИТОРИНГА**

Более 2 трлн рублей, выделенных на реализацию **нацпроектов**, доведено до получателей, заявил глава Росфинмониторинга Юрий Чиханчин.

«Непосредственно по нацпроектам. Здесь ситуация складывалась таким образом. Общий объем доведенных денежных средств – более 2 триллионов на сегодняшний день. Доведена до получателей примерно та же самая сумма», – сказал Чиханчин на встрече с президентом РФ **Владимиром Путиным**, рассказывая о результатах мониторинга расходования бюджетных средств и денег, выделяемых на **нацпроекты**.

Он отметил, что есть небольшая проблема в кассовом расходе. По его словам, не все деньги, которые поступили, сегодня контрактуются.

«Понятно, что сейчас какая-то часть **нацпроектов** будет пересматриваться с учетом складывающейся ситуации, но в то же время не хотелось бы, чтобы затягивалось, потому что может получиться картина прошлого года, когда в конце года появились деньги и появились не очень добросовестные исполнители», – сказал Чиханчин.

Глава Росфинмониторинга доложил президенту, что на сегодняшний день примерно третья часть исполнителей, пришедших в **нацпроекты**, находится в зоне риска. В качестве примеров рисков он привел значительное количество подозрительных операций, которые банки выделяют по исполнителям, признаки фиктивности, когда появляются компании с 1-2 работающими людьми, и относительно короткий период деятельности компании сроком до шести месяцев.

«Они не «однодневки», но, тем не менее, те, которые не созданы для реальной работы», – отметил президент.

Чиханчин согласился и добавил, что эти фирмы, едва появившись, выходят на миллиардные контракты.

Он также рассказал, что в целом по каждому из национальных проектов картина примерно одинаковая.

«Немножко, может быть, чуть больше особенностей вызывает национальный проект «Малое и среднее предпринимательство», здесь гораздо лучшая процентная ставка, «Образование» и **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**. Мы сейчас по всем этим вопросам работаем непосредственно с правительством. **Мишустин** выделил специально вице-преьера, и мы с ними отработываем этот вопрос», – рассказал глава ведомства.

По его словам, в части освоения средств по **нацпроектам** больше всего вопросов возникает в отношении Южного и Дальневосточного федерального округа. Чиханчин добавил, что работа с полпредствами на этот счет ведется плотно, чтобы заранее сообщить о существующих рисках и найти способ их минимизировать.

«Что касается непосредственно по субъектам, то здесь по ряду субъектов действительно есть риски – это Ставрополье, Пензенская область, Хабаровский край. Но мы здесь начинаем работать уже непосредственно с губернаторами», – рассказал глава Росфинмониторинга.

Он рассказал о работе с Новгородской и Тульской областями в рамках пилотного проекта. «Мы совместно с ними выделили всех исполнителей, находящихся в зоне риска. Они просто взяли их на контроль, своим контрольно-надзорным органам дали поручения. А новгородский губернатор эти объекты прямо взял на контроль и выезжает на них, смотрит», – сообщил Чиханчин.

По его словам, этот пример рассматривался правительственной комиссией и был рекомендован всем субъектам РФ. «Это, на наш взгляд, даст возможность нам снизить риски в сфере национальных проектов», – заключил Чиханчин.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.06; «НАЦПРОЕКТСТРОЙ» УЧРЕДИЛ ПЕРВЫЕ «ДОЧКИ» ПОД ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ**

Создаваемое инфраструктурное совместное предприятие Аркадия Ротенберга и ВЭБа – АО «ГК **Нацпроектстрой**» учредило первые дорожно-строительные «дочки», названия которых отсылают к крупнейшим контрактам по строительству автотрасс: ООО «НПС ЕЗК», ООО «НПС ДЗОК» и ООО «НПС Аксай».

Как следует из данных аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», все три компании были зарегистрированы 17 июня и специализируются, в частности, на дорожно-строительных и инженерных работах.

Структура владения у них одинакова: по 99% долей в каждой принадлежит **«Нацпроектстрою»**, и по 1% – «Трансстроймеханизации», входящей в реорганизуемую

сейчас под создание инфраструктурного СП группу «Мостотрест» (МОЕХ: MSTT) Аркадия Ротенберга.

Гендиректором «НПС ЕЗК» является Елена Маринченко, «НПС ДЗОК» – Юрий Сафонов, «НПС Аксай» – Сергей Титов.

Аббревиатура ЕЗК используется для обозначения транспортного коридора из Европы в Западный Китай, в этот проект входит строительство трассы М-12, сроки которого установило еще прошлое правительство, а текущее – пытается ускорить. Под сокращенным названием ДЗОК, очевидно, может подразумеваться создаваемый Дальний западный обход Краснодара. Что касается Аксая, обход этого города Ростовской области сейчас также строится и пока не расторгнут до конца.

Как ранее сообщали «Ведомости», АО «ГК **Нацпроектстрой**» может стать единственным исполнителем по нескольким крупным автодорожным контрактам.

Газета писала, что правительство планирует заключить с компанией долгосрочные инвестиционные соглашения с помощью неконкурентной закупки у единственного поставщика, ссылаясь на соответствующий проект распоряжения правительства, содержание которого изданию подтвердил источник, близкий к транспортному блоку кабмина.

«Компания может получить такие контракты на строительство двух крупных проектов – Дальнего западного обхода Краснодара (ДЗОК) и обхода города Аксай Ростовской области на участке трассы М4 «Дон». Еще один контракт и также без проведения конкурса может получить «Трансстроймеханизация», которая входит в группу «Мостотрест» Ротенберга и отвечает в ней за строительство автодорог. Компания может стать единственным исполнителем по договору подряда на участке трассы М4 «Дон» (с 715-го по 777-й км)», – писали «Ведомости», ссылаясь на проект распоряжения.

Стоимость строительства ДЗОКа может превысить 41 млрд руб., говорили изданию несколько участников обсуждения проекта. А строительство всего обхода города Аксай на трассе М4 обойдется еще дороже – примерно в 120 млрд руб., замечал собеседник газеты, близкий к госкомпаниям «Автодор». Но несколько участков строительства трассы уже разыграны, сейчас на кону самый дорогой из них – 35 км дороги с мостом через Дон. В феврале **Минтранс** Ростовской области предварительно оценивал стоимость участка в 77 млрд руб. (но до прохождения Главгосэкспертизы). Строительство же участка М4 обойдется примерно в 18,6 млрд руб. без НДС в ценах III квартала 2019 г., отмечал еще один собеседник «Ведомостей».

Представитель **Минтранса** подтверждал газете, что возможность выбора единственного исполнителя по этим объектам рассматривается, в том числе для сокращения сроков реализации проектов и поддержки системообразующих предприятий. Но в список таких компаний не включены «Трансстроймеханизация» и «**Нацпроектстрой**», а помощь предприятиям из списка системообразующих не предусматривает заключение с ними госконтрактов без конкурса. В свою очередь, представитель «Автодора» говорил, что рассматриваются все возможные варианты строительства проектов, предусмотренные законодательством, не уточнив подробностей.

Представитель «**Нацпроектстроя**» заявлял изданию, что компания заинтересована в формировании долгосрочной контрактной базы для своих подразделений в соответствии с планами государства и законодательством, в том числе и в таких инфраструктурных проектах, прорабатывает возможность участия в них на общих условиях.

Как уточнял представитель «**Нацпроектстроя**» «Интерфаксу», компания сейчас также прорабатывает свое участие в проекте транспортного коридора из Европы в Западный Китай, в состав которого входит строящаяся автотрасса М-12 от Москвы до Казани. Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин уже сообщал, что правительство планирует построить трассу М-12 на четыре года раньше плана – при прошлом составе правительства крайним сроком был обозначен 2027 г.

«Нацпроектстрою» интересно участие во всех крупных инфраструктурных проектах. Но на текущем этапе создания компании о конкретных решениях говорить преждевременно. В то же время мы занимаемся проработкой участия в проекте транспортного коридора Европа – Западный Китай, условия, сроки, структуру и состав участников по которому определяет государство», – говорил «Интерфаксу» представитель СП. Как сообщалось, под создание совместного с ВЭБом АО «ГК «Нацпроектстрой» проходит реорганизация ПАО «Мостотрест», в рамках которой из последнего выделено АО «Дороги и мосты».

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; СФ ОТЛОЖИЛ ДО ОКТЯБРЯ ШТРАФЫ ЗА ОТСУТСТВИЕ ЧЕКОВ НА ТРАНСПОРТЕ И В ЖКХ**

Совет Федерации одобрил в среду законопроект, который приостанавливает еще на три месяца административную ответственность за неприменение контрольно-кассовой техники (ККТ) в общественном транспорте и при оплате услуг ЖКХ.

Как сообщил на заседании Совфеда зампред комитета палаты по конституционному законодательству Александр Башкин, сейчас до 1 июля 2020 года приостановлено действие норм, касающихся взимания штрафов за неприменение или применение с нарушениями ККТ, а также ненаправление чека при осуществлении расчетов водителями или кондукторами при реализации билетов и талонов для проезда в общественном транспорте, а также расчетов за услуги в сфере жилищно-коммунального хозяйства, включая услуги ресурсоснабжающих организаций.

Законопроект продляет приостановку этой нормы до 1 октября, то есть еще на три месяца, сказал сенатор.

По словам Башкина, в настоящее время штрафы за неприменение ККТ для должностных лиц составляют от 25% до 50% от суммы расчета, проведенного без кассы, но не менее 10 тысяч рублей, для юрлиц – от 75% до 100% суммы такого расчета, но не менее 30 тысяч рублей. Повторное нарушение в случае, если сумма осуществленных без применения ККТ расчетов составила, в том числе в совокупности, не менее 1 миллиона рублей, влечет дисквалификацию должностных лиц на срок от одного года до двух лет, а также приостановление деятельности индивидуальных предпринимателей и юрлиц на срок до 90 суток.

Штраф за применение ККТ, которая не соответствует установленным требованиям или применяется с их нарушением, для должностных лиц составляет от 1,5 до 3 тысяч рублей. Юрлица за такое нарушение могут быть предупреждены или наказаны штрафом в размере от 5 до 10 тысяч рублей. За ненаправление клиенту кассового чека в электронной форме либо непередачу чека на бумажном носителе по его законному требованию для должностных лиц предусмотрен штраф в размере 2 тысячи рублей, для юрлиц – предупреждение или штраф в 10 тысяч рублей.

<https://realty.ria.ru/20200617/1573063144.html>

### **ВЕСТИ; 2020.18.06; ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕПРАВЫ ЧЕРЕЗ КОЛУ БЛИЗИТСЯ К ЗАВЕРШЕНИЮ**

Военные железнодорожники почти восстановили сообщение по маршруту Санкт-Петербург – Мурманск. Работы ведутся по поручению **Владимира Путина** после разрушения железнодорожного моста через реку Кола.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/843803/cid/1/>



### **ВЕСТИ; 2020.18.06; РЕАЛЬНОСТЬ, О КОТОРОЙ МОЖНО МЕЧТАТЬ: АВИАБИЛЕТЫ СОРВАЛИСЬ В КРУТОЕ ПИКЕ**

Цены – не просто мечта, а вполне себе реальность. Авиакомпании снизили стоимость на перелеты, чтобы стимулировать спрос. Россиян же особенно интересует, когда же будет разрешено витать и в зарубежных облаках тоже.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/843747/cid/1/https://rg.ru/2020/06/18/sroki-obiazatelnoj-ustanovki-tahografov-v-avtobusy-sdvnut-na-god.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; РОССИЙСКОЕ ПОСОЛЬСТВО РАССКАЗАЛО О ВЫВОЗНЫХ РЕЙСАХ ИЗ АРМЕНИИ**

Посольство России в Армении сообщило в четверг о планируемых 23 и 24 июня вывозных рейсах в Калугу, Воронеж и Ростов-на-Дону, которые пройдут в условиях ограничения воздушного сообщения из-за мер по борьбе с распространением коронавируса.

«Согласно предварительному графику вывоза российских граждан из-за рубежа в РФ, вылет рейса... Ереван – Калуга состоится 23 июня в 8:00 (7.00 мск)», – говорится в сообщении, размещенном на странице диппредставительства в Facebook.

Диппредставительство отмечает, что перелет возможен только для граждан России, которые проживают в Москве, Московской, Владимирской, Ивановской, Калужской, Рязанской, Смоленской, Тверской, Тульской, Ярославской, Брянской, Орловской, Липецкой, Тамбовской, Воронежской, Курской, Псковской, Новгородской, Вологодской, Костромской, Нижегородской, Пензенской, Ульяновской, Калининградской областях и Мордовии.

По данным посольства, в тот же день в 16.00 по местному времени (15.00 мск) запланирован рейс Ереван – Воронеж для россиян – жителей Москвы, Воронежской, Белгородской, Курской, Орловской, Брянской, Тульской, Калужской областей, Московской, Владимирской, Рязанской, Нижегородской, Пензенской, Саратовской, Липецкой, Тамбовской, Волгоградской, Ростовской, Калининградской областях и Мордовии,

В дипмиссии сообщили, что 24 июня в 10.00 (9.00 мск) предусмотрен перелет по маршруту Ереван – Ростов-на-Дону. Этим рейсом могут воспользоваться граждане РФ, проживающие в Ростовской, Воронежской, Волгоградской, Астраханской областях, Адыгее, Калмыкии, Краснодарском и Ставропольском краях, Крыму и Севастополе.

«Количество мест на борту ограничено. Списки будут формироваться на основании регистрации на Госуслугах», – отметили в посольстве.

<https://ria.ru/20200618/1573121505.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; МИНКОМСВЯЗЬ ОПУБЛИКОВАЛА РАСПИСАНИЕ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ ДО КОНЦА ИЮНЯ**

Минкомсвязь в своем Telegram-канале опубликовала расписание вывозных рейсов в Россию до конца июня.

На 19 июня планируются рейсы Бишкек – Якутск, Париж – Москва, Франкфурт-на-Майне – Санкт-Петербург – Москва, Прага – Москва. В субботу, 20 июня, ожидаются рейсы Ош – Москва, Хошимин – Екатеринбург – Москва, Ташкент – Казань. В воскресенье, 21 июня, должны состояться перелеты Бишкек – Москва, Кишинев – Москва, Ташкент – Екатеринбург.

На 22 июня запланированы рейсы из Пхукета и Бангкока в Новосибирск, Москву и Санкт-Петербург, из Ларнаки в Москву, из Душанбе в Новосибирск и Екатеринбург; 23 июня ожидаются рейсы Ташкент – Москва – Санкт-Петербург, Ереван – Калуга, Тегеран – Москва, Ереван – Воронеж; 24 июня – рейсы Гонконг – Владивосток, Ереван – Ростов-на-Дону.

На 26 июня планируются рейсы Барселона – Москва, Париж – Москва, Лондон – Москва, Бишкек – Санкт-Петербург; 27 июня ожидается перелет Ош – Москва, 28 июня – Бишкек – Москва и Нью-Йорк – Москва, а 30 июня ожидаются рейсы Каракас – Москва, Кито – Москва, Сан-Хосе – Москва.

<https://ria.ru/20200618/1573114422.html>

### **ГУДОК; СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ; 2020.18.06; УГОЛЬ ИЩЕТ ДОРОГУ ИЗ ЯКУТИИ**

К 2023 году новый владелец Эльгинского угольного месторождения в Якутии – инвестиционная компания «А-Проперти» – пообещал увеличить добычу в 9 раз, до 45 млн тонн. Практически такие же показатели заложены и в Программе развития угольной промышленности России до 2035 года, которую 13 июня подписал глава правительства **Михаил Мишустин**. После второго этапа модернизации Восточного полигона, который проводит ОАО «РЖД», у «А-Проперти» появится возможность экспортировать эти дополнительные объёмы.

В программе указано, что на Эльгинском месторождении планируется добывать 33,9 млн тонн угля и при этом будет построен комплекс обогатительных фабрик с выпуском до 22 млн тонн угольного концентрата в год. Правда, в программе эти объёмы указаны с отсылкой на прежнего владельца месторождения – ПАО «Мечел».

В конце апреля инвестиционная компания «А-Проперти», которая принадлежит бывшему владельцу Yota Альберту Авдоляну (по рейтингу журнала Forbes его состояние оценивается в \$700 млн), выкупила у «Мечела» 51% акций Эльгинского угольного месторождения за 97 млрд руб. Учитывая, что после покупки со стороны второго владельца пакета в 49% Газпромбанка была уменьшена и реструктурирована задолженность «Мечела», возникшая при инвестировании в это месторождение, оба акционера нашли общий язык по поводу планов развития принадлежащего им актива. «А-Проперти» сегодня уже имеет контроль над Якутской топливно-энергетической компанией (ЯТЭК, крупнейшая газовая компания Якутии). Её долги выкупили у Сбербанка в сентябре 2019 года. Сам Альберт Авдолян ранее говорил, что намерен создать полноценный энергетический кластер в Якутии.

Перед подписанием программы 8 июня представитель пресс-службы «А-Проперти» сообщила нескольким СМИ, что компания до 2023 года инвестирует в угольный комплекс Эльги 130 млрд руб. за счёт средств акционеров и привлечённых кредитов. Добыча к этому сроку увеличится до 45 млн тонн, фабрики будут построены уже под объём 30 млн тонн концентрата в год. Для вывоза этой продукции планируется увеличить пропускные способности однопутной железной дороги Улак – Эльга, по которой вывозится уголь на БАМ (сейчас её пропускная способность менее 20 млн тонн), и построить терминал в порту Ванино. Железная дорога Улак – Эльга соединяется с БАМом в районе города Верхнезейск, на несколько сотен километров восточнее Тынды, куда приходит железная дорога Нижний Бестях – Нерюнги, принадлежащая ЖДЯ. Тем самым инвестор взял на себя даже более высокие обязательства, чем прежний владелец «Мечел».

«В Минэнерго знают о планах инвестиционной компании «А-Проперти», и они нашли отражение в одобренной правительством Программе развития угольной промышленности России до 2035 года», – сообщила «Гудку» представитель пресс-службы Минэнерго Ольга Казанская.

В конце мая была зарегистрирована управляющая компания «Эльгауголь», которая и взяла на себя управление Эльгинским угольным месторождением. Через пресс-службу «А-Проперти» рассказала, что на мировом угольном рынке появится новый крупный игрок.

«Здесь добывается твёрдый коксующийся уголь премиального качества с очень низким содержанием серы и фосфора, – говорит её генеральный директор Александр Исаев, слова которого привёл представитель «А-Проперти». – Всё это вкупе с низкими затратами на

добычу и переработку, благоприятным географическим положением, экспортным потенциалом ставит Эльгинский угольный комплекс в выгодное конкурентное положение».

Ранее «Мечел» постепенно наращивал добычу, к 2019 году вышел на уровень около 5 млн тонн угля в год и продавал его в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В отличие от энергетических углей коксующиеся, которые и добывают на Эльге, не сильно упали в цене даже в период эпидемии коронавируса и сейчас стоят порядка \$150 за тонну, находясь в прямой зависимости от стоимости железной руды. «А-Проперти» уже к концу этого года обещает добыть 7 млн тонн.

Как рассказал «Гудку» заместитель начальника Департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО «РЖД» Валентин Мурашов, возможность провезти дополнительный объём в 30 млн тонн будет зависеть от сроков реализации второго этапа модернизации Восточного полигона. «Однако мы не расширяем пропускные возможности под какого-то одного грузоотправителя, поэтому компании придётся встраиваться в те, которые появятся через некоторое время, – замечает Валентин Мурашов. – Я думаю, что по срокам на Эльге за эти три года при наличии финансовых возможностей вполне возможно довести добычу до 45 млн тонн. На открытых карьерах это гораздо проще сделать, чем в шахтах».

При этом представитель РЖД заметил, что экономическая конъюнктура в мире сейчас непредсказуема. Но в принципе для ОАО «РЖД» перевозка угля с Эльгинского угольного месторождения удобна тем, что оно находится не так далеко от порта Ванино, как другие крупные месторождения.

К 2025 году пропускная способность ОАО «РЖД» на восточном направлении должна вырасти с нынешних 100 до 195 млн тонн. При этом не менее 85 млн тонн свободных мощностей появится в направлении Ванино-Совгаванского транспортного узла в результате второго этапа модернизации БАМа. В то же время, по оценке Программы развития угольной промышленности России до 2035 года, экспорт коксующихся углей в восточном направлении должен к 2025 году увеличиться с нынешних 15 млн до 43 млн тонн (в консервативном варианте – до 28 млн тонн). Минэнерго уверяет, что просчитало это, исходя из рентабельности продаж российских коксующихся углей. Поэтому возможности увеличить перевозки и продажи на экспорт у «А-Проперти» действительно будут.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1508233>

### **ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.18.06; ПЕРЕВОЗЧИК ВЫСЛУШАЛ СТРОИТЕЛЕЙ**

Во вторник в формате видеоконференции состоялся День открытых дверей для существующих и потенциальных строительных партнёров ОАО «РЖД». В мероприятии приняли участие руководители строительного блока холдинга, представители строительных, проектировочных и финансовых организаций. Они обсудили внедрение технологий информационного моделирования (BIM-технологии) и цифровую трансформацию ОАО «РЖД».

«Развитие российских железных дорог полностью зависит от строительства, – заявил, открывая мероприятие, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров. – Базовым документом, которым руководствуется компания, является Долгосрочная программа развития до 2025 года. Она синхронизирована с Комплексным планом модернизации магистральной инфраструктуры. При этом объёмы строительства не просто масштабные, а грандиозные. Только в базовом сценарии общий объём инвестиций достигнет 4,7 трлн руб., а с учётом возможных внешних источников – до 8,7 трлн руб.».

Он напомнил, что сохранение инвестиционной программы ОАО «РЖД» отнесено руководством страны к числу первостепенных задач, и, несмотря на непростую экономическую ситуацию, её уровень в 2020 году составит 642 млрд руб.

«Масштабные планы требуют серьёзного обновления строительного комплекса практически по всем направлениям деятельности, – продолжил Олег Белозёров. – Нам нужны прорывные решения. Внутри компании в основу мы положили цифровую трансформацию. Цифровая культура должна плотно войти в повседневную деятельность строительного комплекса. Важной составляющей цифровой трансформации является построение взаимодействия в единой доверительной защищённой информационной среде, которая позволит в режиме реального времени отражать физические показатели по проектам и оперативно проводить финансовые расчёты».

«Участие в подобных мероприятиях – необходимое направление деятельности, которое нельзя игнорировать ввиду высокой конкуренции, – отмечает первый заместитель генерального директора ООО «Трансжелдорстрой» Алексей Деревянко. – В ходе мероприятия было интересно обсудить такие важные вопросы, как инновации в строительном комплексе и внедрение технологий информационного моделирования».

Как рассказал начальник Департамента капитального строительства ОАО «РЖД» Илья Крашенинников, для снижения себестоимости строительной деятельности в компании ведётся работа по переходу к системе управления жизненным циклом объектов капитального строительства за счёт технологии информационного моделирования.

«В 2019 году разработаны и утверждены требования к информационной модели железнодорожных строительных объектов. В апреле этого года введена в пилотную эксплуатацию первая очередь информационной системы АСУ BIM, аналогов которой в части управления объектами на всех этапах жизненного цикла нам пока неизвестно. Можно сказать, что мы выступаем пилотами в данном направлении», – рассказал Илья Крашенинников.

Термин BIM (Building Information Modeling (англ.) означает технология моделирования сложных конструкций. С её помощью модель объекта строится из элементов, как из кубиков. Информация об элементе содержит данные о материале, размерах, стоимости, производителях, эксплуатационных и других характеристиках. BIM может применяться на всех этапах «жизни» объекта – от проектирования до утилизации. Наличие детальной информации и возможность её модификации позволяют ускорять работы и снижать затраты на всех этапах жизненного цикла объекта. Например, на этапе эксплуатации при использовании BIM его эффективность достигается за счёт повышения точности технических заданий: подрядчик знает, какие именно элементы с какими характеристиками необходимо заменить. При этом не тратятся время и другие ресурсы на обследование объекта – информация уже есть в базе данных.

По словам Ильи Крашенинникова, до конца этого года ОАО «РЖД» планирует обеспечить возможность применения новых технологий при проектировании объектов железнодорожной инфраструктуры. «Для этого уже отобран ряд пилотных проектов», – отмечает он.

В 2023 году, по его словам, перевозчик планирует завершить промышленный ввод полноценных систем управления строительством с применением технологии информационного моделирования. «Полный переход к системе управления жизненным циклом объектов РЖД, включая их эксплуатацию и утилизацию с применением BIM-технологий, мы планируем завершить в конце 2023 года», – заключил Илья Крашенинников.

«Роль таких мероприятий, как прошедший День открытых дверей, безусловно, очень важна, – считает генеральный директор АО «Росжелдорпроект» (входит в Группу компаний 1520) Алексей Тихонов. – Это не только площадка для общения всех участников инвестиционных процессов ОАО «РЖД», но и мозговой центр для выработки

предложений по повышению производительности труда и эффективности строительного блока. Эта эффективность не ограничивается только рамками взаимоотношений заказчика и подрядчиков, но и во многом зависит от уровня гармонизации существующих в стране и отрасли нормативных документов и применяемых строителями и проектировщиками технологических решений и процессов».

По его словам, в ходе совещания компания сделала ряд предложений по развитию нормативной базы применительно к BIM-технологиям, однако рассказать «Гудку» о деталях предложений он отказался, сославшись на коммерческую тайну.

Отдельно Илья Крашенинников добавил, что компания планирует приступить к использованию инструмента заключения долгосрочных контрактов со строительными организациями, которые позволят подрядчикам формировать планы по долгосрочному развитию и привлечению ресурсов в регионах перспективного строительства. Для этого в ОАО «РЖД» ведётся подготовка необходимых внутренних нормативных документов, включая типовые условия расчётов с партнёрами.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1508241>

### **ГУДОК; ИГНАТ ВЬЮГИН; 2020.18.06; ПАССАЖИРЫ СТАНУТ ТУРИСТАМИ; АДМИНИСТРАЦИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА НАМЕРЕНА РАЗВИВАТЬ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

В минувший понедельник председатель комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Сергей Корнеев анонсировал идею развития сети мультимодальных перевозок для привлечения дополнительного числа гостей в Северную столицу. Ключевая роль в развитии новых маршрутов может достаться железнодорожному транспорту.

По мнению главы комитета, администрация города совместно с ОАО «РЖД» и управляющей компанией аэропорта Пулково «Воздушные ворота Северной столицы» может создать универсальную сеть мультимодальных туристических перевозок. Предполагается, что турист, планируя путешествие, сможет приобрести не только билет на поезд или самолёт до Северной столицы, но ещё и целый пакет услуг, включающий в себя экскурсионную программу, питание, номер в гостинице в самом Санкт-Петербурге, а также аналогичный пакет услуг вместе с билетом для путешествия в города, находящиеся неподалёку: Псков, Великий Новгород, Петрозаводск.

«Цель проекта – превратить существующие транспортные связи в туристские маршруты, – рассказал «Гудку» председатель комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Сергей Корнеев. – Когда он будет реализован, туристические фирмы начнут продавать туры, включающие в себя не только Санкт-Петербург, но и ещё какой-то город на Северо-Западе». По его словам, отправляясь в Петербург, турист будет знать, что он ещё побывает, например, в Пскове или Великом Новгороде, а также какой ему там предоставят сервис и как он доберётся до этих городов».

Сергей Корнеев считает, что этот проект выгоден всем его участникам. Турфирмы получают больше гостей из числа тех, кто уже побывал в Северной столице, а транспортные компании, включая РЖД, – новых пассажиров. В Ленинградской, Псковской, Новгородской областях и Карелии возрастет поток туристов, что пополнит бюджеты этих регионов.

«Всемирная туристская организация ООН полагает, что на восстановление мирового туризма понадобится от четырёх до шести лет. Наша цель – достичь этого быстрее, за полтора-два года. Во всех кризисных ситуациях ранее именно туризм как отрасль экономики демонстрировал самую высокую выживаемость и вытаскивал за собой десятки смежных отраслей. Когда вирус будет побеждён, это произойдёт снова», – сказал Сергей Корнеев.

По различным прогнозам, в этом году Северная столица потеряет от 50 до 80% туристического потока. В 2019 году Санкт-Петербург посетили 10,4 млн человек.

«В ОАО «РЖД» уделяется большое внимание вопросам внутреннего туризма, – рассказал «Гудку» начальник Дирекции скоростного сообщения Антон Петров. – Маршрутная сеть дирекции охватывает 12 регионов, включая Новгородскую, Псковскую области, Республику Карелия, Краснодарский край – регионы, которые имеют потенциал для развития внутреннего туризма. Особенно востребован среди пассажиров ретропоезд на паровозной тяге «Рускеальский экспресс», который следует по маршруту Сортавала – горный парк «Рускеала».

За год услугами «Рускеальского экспресса» воспользовались 50,5 тыс. пассажиров.

Антон Петров также напомнил, что на комфортных скоростных поездах «Ласточка» из Санкт-Петербурга можно добраться до Пскова, который известен своими древними крепостями, соборами и старинными архитектурными строениями, а также до Сортавалы – города на западе Карелии, откуда можно отправиться на остров Валаам или в горный парк «Рускеала».

«Не менее привлекательное направление, объединяющее города Северо-Западного региона, – это маршрут «Ласточки» Псков – Великий Новгород – Петрозаводск, – продолжает Антон Петров. – Проект способствует развитию туристического потенциала сразу четырёх регионов и объединяет крупные туристические центры и исторические города с богатым культурным наследием. В ближайшее время мы планируем открыть ещё один маршрут туристической направленности: поезда «Ласточка» соединят Санкт-Петербург с Валдаем и Старой Руссой».

«Можно создавать и более сложные программы, – считает заместитель начальника Октябрьской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре Алексей Ситников. – Допустим, группа желает устроить тур вокруг Ладожского озера. Сейчас они могут путешествовать «дикарём»: проехали на презде несколько станций, посетили Шлиссельбург, сели на следующий состав – в Новую Ладугу, затем – в Сортавалу. А можно создать туристический продукт, используя который люди не будут предоставлены самим себе. В каждом из городов они будут получать сопровождение, экскурсионную программу, питание».

В компании «РЖД Тур» отметили, что спрос на внутренний региональный и межрегиональный туризм растёт. «Мы развиваем линейку железнодорожных туров по российским городам, в том числе для жителей и гостей Санкт-Петербурга, – отметил генеральный директор компании Олег Каверин. – В первую очередь разработаны туры для городов, которые удобно соединены с Санкт-Петербургом железнодорожным сообщением. На сегодняшний день уже запущены туры между Петербургом и Великим Новгородом, Петрозаводском, Сортавалой. Готовятся к запуску маршруты между Северной столицей и Архангельском, Нижним Новгородом, Калининградом, Тверью, Тулой».

Как рассказали «Гудку» в Федеральной пассажирской компании (ФПК), они готовы оказывать содействие туроператорам в развитии железнодорожного туризма. «После получения заявок от туроператоров мы оперативно рассмотрим их запросы и при необходимости назначим поезда или беспересадочные вагоны по востребованным направлениям», – отметили в АО «ФПК».

Комментируя инициативу властей Санкт-Петербурга, Алексей Ситников отметил, что идея создания нового комплексного туристического продукта, способствующего развитию этой отрасли, является для подразделений ОЖД интересной.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1508230>

### **РАДИО 1; 2020.18.06; ПОБЕДИТЕЛИ И ПРОИГРАВШИЕ: ЧТО ДАСТ ЦКАД ЖИТЕЛЯМ ПОДМОСКОВЬЯ?**

В Подмосковье продолжается строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД). Сроки завершения работ по трём пусковым комплексам перенесли на 2020 г., ещё по

одному комплексу и отдельным объектам – на 2021 г. Общая стоимость проекта строительства ЦКАД составила 315,9 млрд руб. О плюсах и минусах новой федеральной трассы для жителей Подмосковья рассказал «Радио 1» директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ, председатель общественного совета Минтранса РФ Михаил Блинкин.

«ЦКАД, безусловно, разгрузит МКАД. То, что трасса платная, для профессиональных грузоперевозчиков не так принципиально – просто эта сумма будет заложена в смету. И что не менее важно – будут разгружены местные дороги в Московской области. Поток транспорта будет убран с местных дорог, и наверняка будут выигравшие люди и целые посёлки, которые избавятся от транзитного трафика под окнами. Кроме того, ЦКАД, безусловно, поможет развитию экономики Подмосковья. Дело в том, что бизнес, связанный с переработкой грузов, это очень выгодный бизнес. В том числе – с точки зрения создания рабочих мест в области, налогов. опытом проверено: создание такой трассы очень полезно для оживления экономики региона. Так что в выигрыше будут и люди, которые получают хорошие рабочие места, и целые предприятия, которые приобретут другой вес, общефедеральный», – сказал Блинкин.

При этом некоторые жители области неизбежно столкнутся с негативными последствиями соседства с оживлённой трассой.

«Когда мы прокладываем дорогу по густонаселённой территории – а в Московской области других территорий просто физически нет, – естественно, возникают вопросы заинтересованности жителей. Здесь найти бесконфликтное решение, не задевающее ничьих интересов, невозможно. И единственная разумная вещь – как-то минимизировать, сгладить эти конфликты. На эту тему шли очень длительные переговоры по многим участкам трассы. И задержка строительства чаще всего была из-за уточнения трассировки. Нужно учитывать интересы населения и интересы владельцев коммуникаций. По-другому не бывает – ни в нашей практике, ни в чьей другой. Кто-то выигрывает, но кто-то и проигрывает», – отметил эксперт.

При этом минимизировать минусы от близости к новой дороге вполне реально.

«Не строить дорогу – нельзя, но решить технические проблемы, связанные со строительством: дренаж земель, коммуникации, шумозащитные щиты, высадка лесополосы, – можно и нужно. Все технические задачи – решаемые. Чтобы защитить свои интересы, жители области могут обратиться напрямую к заказчику дороги – компании «Автодор». Но проще и эффективнее будет использовать привычные каналы, например, портал «Добродел». Пусть решением технических вопросов занимаются местные власти и районные и областные депутаты», – сказал Михаил Блинкин.

Эксперт добавил, что ЦКАД принесёт положительный эффект не только Москве и Подмосковью, но и национальной экономике в целом.

Ранее сообщалось, что полностью открыть дорогу планируется в 2021 году. По подсчетам «Автодора», для завершения строительства трассы потребуется 14,8 млрд руб. Это дополнительные обязательства федерального бюджета на переустройство магистральных газо- и нефтепроводов, строительство транспортных развязок, создание системы взимания платы и др. Общая протяжённость ЦКАД составит 520 км.

<https://radio1.news/article/pobediteli-i-proigravshie-cto-dast-tskad-zhitelyam-podmoskovya-45253>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; ГРАНИЦЫ АЗЕРБАЙДЖАНА БУДУТ ЗАКРЫТЫ ДО 1 АВГУСТА**

Госграницы Азербайджана будут закрыты до 1 августа из-за жесткого карантинного режима, введенного из-за коронавируса COVID-19, сообщила представитель оперштаба, глава пресс-службы МИД Азербайджана Лейла Абдуллаева на брифинге в четверг.

В четверг Абдуллаева сообщила о том, что в республике из-за ситуации с коронавирусом вводится жесткий карантинный режим с 21 июня до 5 июля.

«Продление особого карантинного режима до 1 августа означает и закрытие границы», – сообщила Абдуллаева.

По ее словам, возобновление авиарейсов с Азербайджаном некоторыми странами возможно на основании соглашений.

«Осуществляется работа по возвращению в Азербайджан граждан, временно находящихся в зарубежных странах. Это поэтапный процесс. В период ужесточенного режима карантина приостановка процесса не планируется. Но границы будут закрыты до первого августа. Международные рейсы могут быть возобновлены в соответствии с взаимными договоренностями», – сказала Абдуллаева.

<https://ria.ru/20200618/1573148579.html>

### **ТАСС; 2020.18.06; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В ВЕРХНЕВИЛЮЙСКЕ ЗАВЕРШАТ ДО КОНЦА ГОДА**

Реконструкция аэропорта Верхневиллюйска в Республике Саха (Якутия) в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры завершится в 2020 году. Об этом сообщили в администрации главы Республики Саха (Якутия).

«В соответствии с комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, осуществляемой федеральным казенным предприятием «Аэропорты Севера», в текущем году должна быть завершена реконструкция аэропорта в селе Верхневиллюйск», – отметили в администрации. Сейчас на объекте проводятся работы по устройству полов внутренней и наружной отделки здания СПЗ, устройству ограждения аэропорта и расходного склада ГСМ и монтажу опорных трубопроводов ГСМ.

Уже в 2021 году должна быть завершена реконструкция якутских аэропортовых комплексов Олекминска и Жиганска, а в 2022 – города Нерюнгри. Также идет подготовка к реконструкции аэропортов Маган, Усть-Нера и Полярный. Разработку проектной документации по аэропортам ведет институт «Ленааэропроект». По информации ФКП «Аэропорты Севера», по Магану вся документация готова и будет в ближайшее время представлена в Главгосэкспертизу, по Усть-Нере – проходит проверку у госзаказчика, а по Полярному – направлена на доработку в проектный институт.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rekonstrukciu-aeroporta-v-verhneviljujske-zaversat-do-konca-goda>

### **ТАСС; 2020.18.06; МЭРИЯ НОВОСИБИРСКА ПОДДЕРЖАЛА ИДЕЮ СОЗДАНИЯ В ГОРОДЕ БЮРО ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ САМОЛЕТОВ**

Мэрия Новосибирска поддержала идею директора Сибирского научно-исследовательского института авиации (СибНИА) им. С. А. Чаплыгина Владимира Барсука по созданию в городе первого за Уралом конструкторского бюро по разработке летательных аппаратов. Организация может быть размещена на площадке новосибирского НИИ авиации, где активно ведутся разработки в этой области, сообщил журналистам в четверг мэр Новосибирска Анатолий Локоть.

Новосибирск – один из крупных научных центров Сибири, где традиционно сложилась сильная школа авиаконструкторов. В городе располагаются Новосибирский авиационный завод им. В. П. Чкалова (входит в ПАО «Сухой»), занимающийся серийным производством Су-34, один из ведущих в РФ испытательных центров – СибНИА, а также ООО «Авиареставрация» – единственная в России компания, восстановившая 20 советских самолетов времен ВОВ.

«Инициатива создания подобного конструкторского бюро хорошая. Безусловно, мэрия будет поддерживать ее. Но решение зависит от федерального центра – нужно получить



разрешение, обеспечение заказами и бюджетное финансирование. Я думаю, что, выходя с такой инициативой, Владимир Андреевич [Барсук] думал о площадке своего института СибНИА, где активно ведутся разработки по развитию отечественных самолетов, в частности, Ан-2», – сообщил мэр.

В начале июня глава Сибирского научно-исследовательского института авиации (СибНИА) им. С. А. Чаплыгина Владимир Барсук предложил создать в Новосибирске первое за Уралом конструкторского бюро по проектированию самолетов. Благодаря открытию серийного производства самолетов в городе появятся 1,5-2 тыс. новых рабочих мест, считает ученый. По мнению Барсука, конструкторское бюро в Новосибирске необходимо создать в ближайшие 3-5 лет.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/meria-novosibirska-podderzala-ideu-sozdania-v-gorode-buro-po-proektirovaniu-samoletov>

### **URA.RU; ИГОРЬ СЕРГЕЕВ; 2020.18.06; ГЛАВА ЯНАО ПРИЗНАЛ КОРРУПЦИЮ В САМОЙ ПРОБЛЕМНОЙ СФЕРЕ РЕГИОНА**

Губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов публично признал, что в дорожной сфере региона есть проблемы с коррупцией. По словам главы округа, данным вопросом в скором времени займется прокуратура, материалы о возможных нарушениях уже готовятся к отправке в надзорный орган. С таким заявлением Артюхов выступил на прошедшем заседании антикоррупционной комиссии.

Злоупотребления в дорожном комплексе, как уточнил губернатор, обнаружила Счетная палата ЯНАО. «По моему поручению Счетная палата проводила проверку ряда фактов в дорожной деятельности на наших предприятиях. На мой взгляд, выявлены прямые коррупционные нарушения. В ближайшее время направим материалы в прокуратуру. Эти должностные лица уже не работают. Тем не менее необходимо дать правовую оценку их действиям», – сказал Артюхов.

В январе источники URA.RU сообщали, что национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в ЯНАО по итогам 2019 года оказался практически провален. Инсайдеры утверждали, что проблема возникла из-за плохо отработанных механизмов поиска подрядчиков. По этой причине срывались сроки заключения контрактов, а бюджеты оставались неосвоенными. Официально в правительстве ЯНАО отрицали, что **нацпроект** провален. 2020 год объявлен Годом дорог на Ямале.

<https://ura.news/news/1052436974>

На ту же тему:

<https://pravdaurfo.ru/news/189926-schetnaya-palata-yanao-otdast-prokurooram-materialy>

### **ВЛАДИВОСТОК РУ; 2020.18.06; ПОХИЩЕННЫЙ АСФАЛЬТ, ЗАВЫШЕННЫЕ ЦЕНЫ И УГОЛОВНОЕ ДЕЛО: КОНТРОЛЬНО-СЧЁТНАЯ ПАЛАТА ПРОВЕРИЛА РАСХОДЫ НА РЕМОНТ ДОРОГ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ**

На заседании комитета по бюджету, налогам и финансам Думы Владивостока 17 июня депутаты заслушали результаты проверки Контрольно-счётной палаты по программе «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Аудиторы обнаружили немало нарушений, в том числе завышенную стоимость работ и похищенные подрядчиком тысячи тонн асфальтобетонной крошки. В результате было возбуждено уголовное дело.

Проверочные мероприятия Контрольно-счётной палаты Владивостока (КСП) проходили совместно с прокуратурой, охватывали весь 2018 год и части 2019-го. Аудиторы проверили расходование более миллиарда рублей на ремонт дорог во Владивостоке по программе **БКАД**. Было зафиксировано 28 нарушений финансово-хозяйственной деятельности на общую сумму 29,2 миллиона рублей.

«В ходе проверочных мероприятий установлены факты несоблюдения управлением дорог и благоустройства [администрации Владивостока] указаний отраслевых департаментов администрации Приморского края при формировании начальной максимальной цены контракта, – сообщил Александр Ерзиков, председатель Контрольно-счётной палаты Владивостока. – Это привело к удорожанию стоимости выполненных работ по ремонту автомобильных дорог на 15 миллионов рублей».

Так, городские власти должны были высчитывать начальную максимальную цену контракта исходя из территориальных индексов. Однако чиновники устанавливали её методом анализа рынка на основе предложений. При этом стоимость как работ, так и материалов (асфальтобетона) была завышена, считают аудиторы. Также ответственные лица не проконтролировали сохранность возвратных материалов, образовавшихся в результате работ. В результате было похищено 20 тысяч тонн асфальтобетонной крошки. Информацию о выявленных нарушениях палата направила в прокуратуру города. В настоящее время возбуждено уголовное дело, идёт предварительное расследование. Однако неизвестно – в отношении кого именно.

Одновременно Ерзиков подчеркнул, что впервые в рамках проверки аудиторы осмотрели городскую инфраструктуру вместе с депутатами. На дорогах, которые были отремонтированы в 2018-2019 годах, проверяющие обнаружили ямы и провалы. На подпорных стенах – растрескавшуюся штукатурку, на тактильной плитке – разломы и трещины.

Устранять такие недостатки должны за свой счёт подрядчики в рамках гарантийных обязательств, так как срок гарантии составляет 3 года. Однако администрация города недостаточно активно ведёт претензионную работу, считают аудиторы. Контрольно-счётная палата призвала власти Владивостока активизироваться – гарантия по отдельным участкам, пришедшим в негодность, истекает уже в этом году.

Напомним, за 2018 год во Владивостоке по федеральному приоритетному проекту за 458 млн рублей отремонтировали 10 улиц: Бестужева, Карьерную, Прапорщика Комарова, Светланскую, Спортивную, 50 лет ВЛКСМ, Коммунаров, Адмирала Кузнецова, Русскую и Порт-Артурскую. В ходе реализации проекта всего починили 12 километров дорог, уложили более 130 000 кв. метров асфальта и сделали более 20 000 кв. метров тротуаров, а также восемь лестниц и пять подпорных стен, демонтировали более 2600 метров трамвайных путей, установили около 30 000 бортовых камней и 12 новых остановочных павильонов, заменили более 600 люков и решеток инженерных сетей.

По итогам 2019 года треть из почти 900 млн рублей, выделенных Владивостоку по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, осталась не освоена. Об этом в январе сообщил полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе, вице-премьер Юрий Трутнев.

По информации мэрии, общий объём финансирования мероприятий по **нацпроекту** на 2019-2020 годы составляет 1,3 млрд рублей. В 2019 году два объекта на улицах Маковского и Снеговой на общую сумму около 350 млн рублей не были завершены, контракты с подрядчиками по этим объектам расторгнуты в одностороннем порядке по решению заказчика, ведётся претензионная работа. Таким образом, в прошлом году из запланированных 17,14 км автомобильных дорог приведено в нормативное состояние 11,89 км.

В этом году во Владивостоке по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** ремонтируют пять улиц – Каплунова, Сабанеева, Крыгина, Монтажную и Успенского. На 5,9 км городских дорог потратят 282 миллиона рублей.

<https://www.newsvl.ru/vlad/2020/06/18/190929/>

### ТАСС; 2020.18.06; РЕГИОНЫ РОССИИ ПОЛУЧАТ ПОЧТИ 44 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОСРОЧНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Российским регионам направят почти 44 млрд рублей на досрочный ремонт и строительство дорог и мостов в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Об этом решении сообщил вице-премьер Марат Хуснуллин на своей официальной странице «ВКонтакте» после заседания правительства, на котором обсуждался этот вопрос.

«Сегодня приняли еще одно важное решение для регионов. Почти 44 млрд рублей получат 46 субъектов Федерации на дорожное строительство. Средства пойдут как на местные, так и на региональные дороги», – отметил вице-премьер.

При этом 44 млрд рублей – первая часть суммы, которую планируется направить в регионы, выполняющие «дорожный» **нацпроект**. Как ранее говорил Хуснуллин, в общей сложности господдержка на эти цели составит 100 млрд рублей.

В связи с увеличением финансирования премьер-министр **Михаил Мишустин** поручил **Минтрансу РФ** уделить особое внимание контролю качества строительства дорог и целевому использованию выделяемых денег. По его словам, за счет дополнительных средств до конца года будут приведены в порядок более 480 километров дорог.

<https://tass.ru/ekonomika/8761413>

### ТАСС; 2020.18.06; УЧАСТОК ДОРОГИ МЕЖДУ КБР И СЕВЕРНОЙ ОСЕТИЕЙ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 745 МЛН РУБЛЕЙ

Участок дороги регионального значения Прохладный – Эльхотово, объединяющий несколько районов Кабардино-Балкарии (КБР) с Северной Осетией, будет отремонтирован за 745 млн рублей, сообщили в четверг на сайте главы и правительства КБР.

Вопросы развития региональной дорожной сети рассмотрены на совещании главы КБР Казбека Кокова с руководством правительства региона и профильным министерством. Рассмотрены ход запланированных на 2020 год работ на дорогах общего пользования регионального и местного значения, а также перспективы на предстоящий период.

«По результатам достигнутой договоренности между руководством КБР и **министерством транспорта** Российской Федерации были приняты положительные протокольные решения о выделении 745 млн руб. на строительство участка автодороги Прохладный – Эльхотово», – говорится в сообщении. Время проведения работ и конкретный участок не уточняется.

Автодорога регионального значения Прохладный – Эльхотово объединяет Прохладненский, Майский, Терский районы Кабардино-Балкарии и выходит на границу с Северной Осетией. Ранее сообщалось, что на трассе в 2020 году ведутся ремонтные работы на участке проходящем через селение Дейское (проживает 4 734 человек) Терского района. Протяженность участка, по данным **Минтранса** региона, составляет 5,2 км, кроме ремонта дорожного полотна планируется установка уличного освещения и светофора, работы завершатся в конце октября.

Реализация в 2020 году региональных составляющих национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» позволила республике занять лидирующие позиции среди субъектов России по освоению средств федерального бюджета, отмечено в сообщении. Протяженность дорог, которую планируется привести в нормативное состояние к концу года составит более 200 км, из них по линии **нацпроекта «БКАД»** предусмотрено 90 объектов регионального значения общей протяженностью до 100 км, завершение которых ожидается с опережением графика. «На сегодняшний день раньше установленных сроков введены в эксплуатацию 16 из них в границах поселений Псынабо, Псыгансу, в ближайшее время завершатся работы еще на трех объектах в границах с. п. Алтуд, с. п. Псынадаха и г. п. Залукокоже», – отмечено в сообщении.

<https://tass.ru/v-strane/8762971>

### ТАСС; 2020.18.06; КАЖДОЕ 11-Е ДТП В РОССИИ В 2019 ГОДУ СТАЛО СМЕРТЕЛЬНЫМ

Каждое одиннадцатое ДТП в России в 2019 году привело к гибели людей. Об этом говорится в ежегодном докладе генерального прокурора Совету Федерации.

«Несмотря на определенные позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается по-прежнему высоким – каждое одиннадцатое ДТП, совершенное в минувшем году, было со смертельным исходом», – отмечается в документе.

Всего в 2019 году зарегистрировано более 164 тыс. ДТП, в которых погибли почти 17 тыс. человек и получили ранения разной степени тяжести свыше 21 тыс. человек. При этом водителями автобусов совершено более 5,5 тыс. ДТП, жертвами которых стали 246 человек, еще свыше 8,7 тыс. были ранены.

<https://tass.ru/obschestvo/8756343>

### ТАСС; 2020.18.06; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ МОДЕРНИЗИРУЮТ ЧЕТВЕРТЬ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ

На Дальнем Востоке планируется до 2024 года модернизировать за счет федерального бюджета 23 из 86 **пунктов пропуска** через государственную границу. Сейчас часть пунктов не работает или находится в неудовлетворительном состоянии, сообщает в четверг **пресс-служба** Минвостокразвития РФ.

«В Дальневосточном федеральном округе 86 **пунктов пропуска** через государственную границу. Но 29 из них не работает, а с десятков находится в неудовлетворительном состоянии. Ситуация постепенно меняется, до 2024 года за счет федерального бюджета построят и обустроят 23 пункта. Будем добиваться таких же решений и по другим **пунктам пропуска**. Потому что на Дальнем Востоке 6,5 тыс. километров – это государственная граница», – приводят в сообщении слова главы министерства Александра Козлова.

Министр напомнил, что по суше и рекам Россия на Дальнем Востоке граничит с Китаем, Монголией и КНДР, по морю – с Японией и США. Он подчеркнул, что современные **пункты пропуска** должны быть комфортными и удобными как для туристов, так и для предпринимателей в сфере международной торговли и логистики.

Большую часть пропускных пунктов планируется модернизировать в рамках федерального проекта «Логистика международной торговли», рассчитанного до 2024 года (входит в **нацпроект «Международная кооперация и экспорт»**). Сейчас по ним ведется проектирование.

Так, на средства **нацпроекта** возведут капитальный **пункт пропуска** Кани-Курган в районе первого автомобильного моста между Россией и Китаем, построенного через пограничную реку Амур возле городов Благовещенск и Хэйхэ. Строительство пункта планируют завершить в 2022 году.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/8761505>

### ТАСС; 2020.18.06; АЗАРОВ: ПАНДЕМИЯ НЕ ПОВЛИЯЛА НА ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОЛЖСКОГО МОСТА В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

Губернатор Самарской области Дмитрий Азаров оценил в четверг ход возведения моста через Волгу в составе транспортного коридора Европа – Западный Китай, назвав динамику строительства хорошей. Об этом говорится в сообщении, размещенном на сайте правительства региона.

Трасса призвана соединить КНР с Европой через территорию РФ, тем самым сэкономить время перемещения грузов, маршрут пройдет через Самарскую область и будет проложен

по мосту через Волгу в обход Тольятти. Власти региона считают, что мост позволит привлечь отечественных и иностранных инвесторов в особую экономическую зону (ОЭЗ) «Тольятти», резиденты которой смогут за счет сокращения времени в пути увеличить количество поставок. Также власти ожидают увеличение грузовых автоперевозок через регион в целом. Работы на площадке начались в конце 2019 года, завершить строительство моста протяженностью 3,7 км планируется в 2024 году.

«Заданный в начале года темп сегодня соблюдается, и это очень важно. Даже несмотря на ограничения из-за распространения инфекции, с которыми столкнулись и строители, в том числе моста через Волгу, работы ведутся по графику», – приводит **пресс-служба** слова Азарова.

Сохранения заданного темпа работ, по данным пресс-службы правительства Самарской области, удалось добиться благодаря принятым дополнительным мерам по безопасности и защите коллектива в точном соответствии с рекомендациями санитарных служб. «Это позволяет работать ритмично», – отметил глава региона в ходе выездного совещания с участием руководителей компаний «Мостотрест», «Автобан», «Автодор», представителями хозяйственного партнера и проектно-изыскательских институтов.

Работы идут на обоих берегах реки, отмечается в сообщении. Со стороны села **Климовка** готово два свайных основания под опоры моста, еще одно – с противоположного берега. Испытания нагрузками проходят сваи и в самом центре русла Волги. По данным пресс-службы, особенность Волжского моста заключается в длине пролетов: она превышает 100 метров у всех элементов, кроме одного. Глубина Волги в месте возведения объекта, по сведениям специалистов, составляет 36 метров – это в четыре раза глубже, чем при строительстве Крымского моста.

Сейчас на объекте задействовано более 750 мостовиков-строителей, привлекаются специалисты из Самарского региона. «Тысяча людей из Сызрани, Тольятти, Шигонского и Ставропольского района будут привлекаться для реализации этого масштабного проекта, самого крупного проекта государственно-частного партнерства в нашей стране. У нас загружены предприятия Сызрани, Тольятти. Очень важно, что интеграция в проект компаний Самарской области со временем продолжит увеличиваться», – цитирует губернатора **пресс-служба**.

Характеристики объекта

Протяженность моста составит 3,7 км. В общей сложности вместе с подъездными путями будет построено порядка 100 километров дороги, которые будут включать в себя 37 искусственных сооружений, три транспортные развязки. Согласно проекту, автомобильная дорога будет иметь четыре полосы движения – по две в каждую сторону.

Автомагистраль с максимальной скоростью движения 120 км/ч позволит существенно сократить время на поездку от Москвы до областной столицы, снизит транспортную нагрузку на плотину Жигулевской ГЭС, окажет значимое влияние на экономическое развитие Тольятти, а также предприятий, работающих в Самарско-Тольяттинской агломерации. По предварительным прогнозам, за сутки через этот участок международного транспортного коридора будет проходить минимум 60 тысяч машин.

<https://tass.ru/ekonomika/8764235>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; БУДУЩАЯ ДОРОГА В АЛТАЙСКОМ КУРОРТЕ «БЕЛОКУРИХА-2» ПРИВЛЕКЛА ИНВЕСТОРОВ**

Строительство дороги за 1,1 миллиарда рублей в алтайском курорте «Белокуриха-2» позволило привлечь туда новых инвесторов, которые готовы строить деревянные дома и возвести лечебницу, сообщает в четверг краевое правительство со ссылкой на гендиректора АО «Курорт Белокуриха» Олега Акимова.

В 2020 году, по планам правительства, начнется строительство дороги из центральной части «Белокурихи-2» до горы Мишина и горы Глухарина. На эти цели в рамках

реализации туристско-рекреационного кластера из федерального бюджета Алтайскому краю выделено 880 миллионов рублей. Еще около 220 миллионов будет выделено из регионального и местного бюджетов. Общая протяженность трассы составит около трех километров. Планируется, что дорога с освещением полностью будет построена в 2022 году. Одновременно с ней в кластер проведут воду и газ.

«После информации о строительстве новой дороги сразу несколько крупных инвесторов проявили интерес к кластеру «Белокуриха-2». Так, компания «Гранд-Крио Алтай» намерена в новом туркластере возвести лечебницу, совмещенную с рестораном и гостиницей... К настоящему моменту уже сделана временная дорога к будущему комплексу, чтобы подрядная организация, не дожидаясь основной трассы, могла вести работы», – говорится в сообщении.

Подрядчиком компании «Гранд-Крио Алтай» выступает финская фирма «Хонка», известная строительством деревянных домов из клееного бруса. Кроме того, в числе новых крупных инвесторов бийская компания «Сиблюкс», которая также известна строительством современных домов из бруса. По словам Акимова, уже сейчас кластер «Белокуриха-2» пользуется большой популярностью у туристов, в высокий сезон его посещают более 30 тысяч гостей в месяц.

Ранее губернатор Алтайского края Виктор Томенко сообщил, что власти региона продолжают вкладывать средства и привлекать инвестиции в единственный за Уралом курорт федерального значения. Он подчеркнул, что это важное направление экономического развития всего региона. Дальнейшее развитие инфраструктуры на «Белокурихе-2» предусмотрено и краевой адресной инвестиционной программой. На 2020 год на эти цели запланировано 66 миллионов рублей.

<https://ria.ru/20200618/1573119179.html>

### **ТАСС; 2020.18.06; ПАССАЖИРОПОТОК НА МЦД ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ РЕЖИМА САМОИЗОЛЯЦИИ ВЫРОС НА ТРЕТЬ**

Пассажиropоток на московских центральных диаметрах (МЦД) после снятия режима самоизоляции вырос почти на 35%, за период с 9 по 17 июня поездами МЦД воспользовались около 2,2 млн человек, сообщили ТАСС в четверг в пресс-службе столичного департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

«Пассажиры постепенно возвращаются на МЦД. Это связано с отменой пропускного режима и поэтапным снятием ограничений в Москве и Московской области. С 9 по 17 июня по диаметрам пассажиры совершили 2,2 млн поездок, что на 34,6% больше, чем за предшествующий аналогичный период. Однако общий пассажиропоток все-таки ниже на 38,1% относительно прошлогоднего показателя. Мы просим пассажиров ответственно относиться к своему здоровью и [здоровью] окружающих и при поездках в общественном транспорте не забывать пользоваться масками и перчатками», – сказали в пресс-службе.

В департаменте отметили, что на МЦД проводится усиленная санитарная обработка, 12 раз в сутки дезинфицируют все поверхности, с которыми контактируют пассажиры: поручни эскалаторов, двери турникетных павильонов, автоматы по продаже билетов, кассовые окна. На станциях установили автоматические устройства с антисептиком для обработки рук. Каждый пассажир может воспользоваться ими бесконтактно.

Кроме того, трижды в день обрабатывают подвижной состав, в том числе «холодным туманом», который проникает во все труднодоступные места и уничтожает до 100% микробов. Также в поездах «Иволга» работают системы обеззараживания воздуха.

<https://tass.ru/moskva/8758083>

### **ТАСС; 2020.18.06; СВЫШЕ 500 ТЫС. АВТО ЗАРЕГИСТРИРОВАНЫ В РФ С НАЧАЛА ГОДА БЕЗ ВЫДАЧИ ПЛАСТИН С ГОСЗНАКАМИ**

Свыше 500 тыс. автомобилей зарегистрировано в подразделениях ГИБДД с начала этого года без фактической выдачи пластин государственных регистрационных знаков, по желанию автовладельцев, функцию по изготовлению пластин взяли на себя уполномоченные организации. Об этом ТАСС сообщили в Госавтоинспекции МВД России.

«По данным мониторинга можно отметить, что у автовладельцев стала востребованной услуга по регистрации транспортных средств без фактической выдачи пластин государственных регистрационных знаков. С использованием этой процедуры в текущем году было зарегистрировано более 500 тыс. транспортных средств», – сказал собеседник агентства.

В Госавтоинспекции подчеркнули, что при этом запас таких номеров в регистрационных подразделениях поддерживается на достаточном уровне. «В частности, для автомобилей – порядка 800 тыс., для прицепов – более 52 тыс., для мототранспортных средств – более 25 тыс., транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки (желтые номера) – практически 39 тыс.», – сказал собеседник.

В России с 1 января этого года вступил в силу федеральный закон, регламентирующий государственную регистрацию транспортных средств, положения которого предусматривают возможность проведения регистрационных действий как с выдачей государственных регистрационных знаков, так и без нее, с последующим изготовлением знаков, по желанию автовладельца, в уполномоченных организациях. При присвоении государственного регистрационного номера обеспечивается привязка кода региона на нем к субъекту регистрации владельца транспортного средства.

<https://tass.ru/ekonomika/8766511>

### **RNS; 2020.18.03; ПОСОЛЬСТВО ПРОКОММЕНТИРОВАЛО ВОПРОС О Ж/Д ТРАНЗИТЕ В КАЛИНИНГРАД**

Курсирование поездов в Калининградскую область было прекращено в апреле по инициативе российской стороны, Литва не препятствует транзиту поездов без остановки на своей территории, сообщили RNS в российском посольстве в Литве.

«Железнодорожное сообщение между Калининградской областью и другими регионами Российской Федерации было прекращено по инициативе российской стороны. Литовские органы власти не препятствуют безостановочному транзитному проезду российских поездов через территорию Литовской Республики», – сообщили в посольстве.

Как заявил в четверг губернатор Калининградской области Антон Алиханов, вопрос пассажирского железнодорожного сообщения с остальной Россией по-прежнему не решен.

«Вопрос транзита железнодорожным транспортом пока остаётся нерешенным. Будем повторно обращаться к **Минтрансу России** и МИД с просьбой согласования возможности транзита пассажиров через Литву», – написал он в своем Instagram.

В **Минтрансе** RNS отказались комментировать вопрос возобновления сообщения.

В марте этого года **РЖД** сократили количество поездов в Калининградскую область до двух. Отмечалось, что такая мера была принята из-за ограничений и новых условий транзита, наложенных властями Литвы в период пандемии коронавируса. С 6 апреля **РЖД** отменили и последние два поезда в область.

С 30 марта Россия закрыла свои границы для нераспространения коронавируса. Был сделан ряд исключений, позволяющих пересекать границы работникам МИД России и дипломатических представительств и консульств, официальных представительств России при международных организациях и для других отдельных групп лиц. Согласно постановлению правительства, исключение было сделано и для жителей Калининградской

области, «следующих железнодорожным пассажирским транспортом транзитом с одной части территории Российской Федерации в Калининградскую область и обратно».

<https://rns.online/society/Litva-prokommentirovala-vopros-o-zhd-tranzite-v-Kaliningrad--2020-06-18/>

### **ТАСС; 2020.18.06; КАЛИНИНГРАДСКИЕ ВЛАСТИ ОБРАТЯТСЯ В МИНТРАНС РФ ПО ТРАНЗИТУ ПОЕЗДОВ ЧЕРЕЗ ЛИТВУ**

Власти Калининградской области намерены обратиться **Минтранс РФ** и **МИД РФ** для решения вопроса о транзите пассажирских поездов в Калининград с основной территории РФ через Литву. Об этом написал на своей странице в Instagram губернатор региона Антон Алиханов.

**РЖД** с 6 апреля отменили поезда, следующие транзитом по территории Белоруссии и Литвы в Калининград из Москвы и Санкт-Петербурга.

«Вопрос транзита железнодорожным транспортом пока остается нерешенным. Будем повторно обращаться к **Минтрансу России** и **МИД** с просьбой согласования возможности транзита пассажиров через Литву», – написал Алиханов на своей странице.

Главными воротами региона остается аэропорт Храброво. При этом все пребывающие в область обязаны пройти через двухнедельную самоизоляцию. Местные жители, владельцы недвижимости в регионе, а также имеющие договоры аренды здесь квартир или домов могут обеспечить самоизоляцию дома или в арендованном жилье. Те, кто не имеет такой возможности, должны пройти ее в обсерваторах.

Ранее губернатор сообщил, что ориентировочно с 24 июня обязательная обсервация может быть отменена для тех, кто прилетает в регион при условии бронирования ими номеров в отелях не менее чем на две ночи. При этом, по его словам, пока это не отменяет обязанности изолироваться.

На ту же тему:

<https://regnum.ru/news/society/2985990.html>

### **ТАСС; 2020.18.06; ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ ПО ЗАБЖД В МАЕ 2020 ГОДА ВЫРОСЛИ НА 6,8%**

Внешнеторговые перевозки между Россией и Китаем по Забайкальской железной дороге (ЗабЖД, филиал ОАО «**РЖД**») через пункт международного пропуска Забайкальск в мае 2020 года выросли относительно уровня периода прошлого года на 6,8% и составили более 1,7 млн тонн, следует из сообщения магистрали.

Экспорт из РФ в КНР увеличился на 6,8% и составил более 1,5 млн тонн грузов. Основную долю составили лесные грузы (579 тыс. тонн), каменный уголь (337,5 тыс. тонн) и руда (262,7 тыс. тонн).

Объем импорта в РФ из КНР увеличился на 6,6% и составил 190,2 тыс. тонн, при этом основную его долю составили перевозки в контейнерах.

По итогам пяти месяцев через международный пункт Забайкальск перевезли 7,5 млн тонн внешнеторговых грузов (+3,3%).

<https://tass.ru/ekonomika/8761823>

### **ТАСС; 2020.18.06; РЖД ВОЗОБНОВИЛИ РАБОТУ ВАГОНОВ-РЕСТОРАНОВ**

Пассажиры поездов дальнего следования, включая скоростные поезда «Сапсан», снова могут посещать вагоны-рестораны, говорится в сообщении **РЖД**.

Компания приняла решение возобновить работу вагонов-ресторанов и вагонов-бистро в связи с постепенным снятием ограничений, действовавших в регионах России на фоне пандемии. Обслуживание пассажиров осуществляется с соблюдением всех рекомендованных мер безопасности, заверили в компании.



Желающие могут заказать доставку блюд из меню вагона-ресторана к своему месту в поезде, для этого достаточно обратиться к проводнику своего вагона.

Ранее вагоны-рестораны были временно закрыты для посещения. В поездах, где они продолжили курсировать, пассажиры могли только заказать еду из вагона-ресторана с доставкой в вагон.

<https://tass.ru/ekonomika/8756337>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.06; КАФЕ НА ВОКЗАЛАХ В МОСКВЕ МОГУТ ОТКРЫТЬ ДЛЯ ПОСЕТИТЕЛЕЙ С 23 ИЮНЯ**

Кафе и рестораны на столичных вокзалах могут открыться для посетителей с 23 июня при размещении с соблюдением социальной дистанции, сообщили РИА Новости в пресс-службе **РЖД**.

Работа ресторанов и кафе на всех вокзалах в РФ была приостановлена с конца марта в соответствии с предписанием главного государственного санитарного врача по железнодорожному транспорту РФ и для предупреждения распространения коронавирусной инфекции. Продолжать работать могли только рестораны и кафе, осуществляющие доставку еды и продающие ее на вынос. Москва постепенно стала снимать введенные из-за COVID ограничения. Недавно мэр Москвы Сергей Собянин сообщил, что заведения общепита откроются в Москве в два этапа: с 16 июня заработают летние веранды, а с 23 июня – кафе и рестораны.

«На столичных вокзалах в настоящее время с учетом рекомендаций Роспотребнадзора в кафе и ресторанах возможно оказание услуг по реализации продукции на вынос, а с 23 июня возможно открытие для оказания услуг питания непосредственно в кафе или ресторане при размещении посетителей с соблюдением социальной дистанции», – сообщили в **РЖД** в четверг.

«Решения по открытию ресторанов и кафе на вокзалах в других регионах принимаются местными органами власти», – добавили в компании.

Там напомнили, что работа объектов общественного питания на вокзальных комплексах определяется в соответствии с рекомендациями **Минтранса** России, согласованными с Роспотребнадзором на период выхода из противоэпидемических ограничений, связанных с распространением коронавирусной инфекции.

**РЖД** сами не владеют точками питания на вокзалах. Компания лишь сдает площади для их размещения в аренду. «Решение об открытии объектов общественного питания на вокзалах принимают собственники», – добавили в связи с этим в пресс-службе **РЖД**.

<https://ria.ru/20200618/1573125009.html>

### **ТАСС; 2020.19.06; РЕЗИДЕНТ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК НАЛАДИЛ ДОСТАВКУ МОРЕМ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПРОДУКТОВ**

Резидент свободного порта Владивосток компания «Гермес-Марин» организовала перевозки скоропортящихся продуктов питания морским транспортом, основными заказчиками являются дальневосточные рыбодобывающие компании, работающие в Охотском море. Об этом сообщила **пресс-служба** Корпорации развития Дальнего Востока (КРДВ).

«Для этого [реализации проекта] инвестор приобрел рефрижераторное судно. Основными заказчиками услуг резидента СПВ являются дальневосточные рыбодобывающие компании, ведущие промысел в Охотском море. Также судно способно перевозить охлажденное и замороженное мясо, овощи и фрукты. Из общего объема услуг половина приходится на международные морские перевозки», – сообщила **пресс-служба**.

Рефрижераторное судно компании перевезло уже более 6,1 тыс. тонны продукции. Объем инвестиций резидента составил 91,2 млн рублей, на морском судне и в офисе компании

создано 20 рабочих мест. Реализовывать проект помогает преференция, позволяющая применять пониженные тарифы страховых взносов.

Всего на данный момент резиденты свободного порта Владивосток инвестировали в экономику Дальнего Востока около 145,3 млрд рублей и создали более 15,3 тыс. рабочих мест. В общей сложности сегодня в регионе 1941 резидент этого экономического режима реализует проекты на сумму свыше 951,7 млрд рублей, что позволит трудоустроить 91,8 тыс. дальневосточников.

<https://tass.ru/ekonomika/8765839>

### **RNS; 2020.18.06; В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛИСЬ РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ**

Причалы Ленинградской области начинают принимать пассажиров речных круизов, сообщила **пресс-служба** правительства области.

«Причалы в Невской Дубровке, Старой Ладоге, Свирьстрое и Киришах начинают принимать пассажирские теплоходы», – говорится в сообщении.

Первый в этом году круизный лайнер «Русь Великая» с 200 туристами на борту уже пришвартовался в Невской Дубровке, уточнили там.

В конце мая **Минтранс** и Роспотребнадзор согласовали рекомендации по безопасной работе морского и внутреннего водного транспорта в России, включая круизные суда и местные линии и паромные переправы, в условиях коронавируса.

<https://rns.online/transport/V-Leningradskoi-oblasti-otkrilis-rechnie-kruizi--2020-06-18/>

### **ТАСС; 2020.19.06; «РЕЧВОДПУТЬ» ПОДПИСАЛ КОНТРАКТ НА 10 НОВЫХ СУДОВ СТОИМОСТЬЮ 1,58 МЛРД РУБЛЕЙ**

Федеральное казенное учреждение (ФКУ) «Речводпуть» подписало контракт стоимостью 1,58 млрд рублей на поставку до конца 2022 года 10 обстановочных судов с Санкт-Петербургской ООО «МТ-Групп». Об этом говорится в сообщении Федерального агентства морского и речного транспорта (**Росморречфлот**).

«По результатам открытого конкурса 18 июня заключен государственный контракт на выполнение работ по строительству 10 обстановочных судов проекта 3052 класса РРР «О-ПР 2.0 (лед 20)». Государственным заказчиком является ФКУ «Речводпуть», генеральный подрядчик – ООО «МТ-Групп» (г. Санкт-Петербург)», – отмечается в сообщении **Росморречфлота**. Срок завершения контракта – IV квартал 2022 года.

Суда данной серии предназначены для содержания судового хода на внутренних водных путях, выполнения работ по тралению, контроля средств навигационной обстановки, обслуживания знаков навигационной обстановки с целью обеспечения безопасности судоходства пассажирского и транспортного флота. Проект судна разработан Горьковским центральным конструкторским бюро речного флота («ГЦКБ «Речфлота»). Основные характеристики судов: длина – 35,6 м, ширина – около 6,5 м, осадка – 1,4 м, экипаж – 10 человек, автономность – шесть суток.

В рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, предполагается строительство 23 обстановочных судов для работы на внутренних водных путях Амурского, Байкало-Ангарского, Волго-Балтийского, Волго-Донского, Енисейского, Камского, Ленского, Московского, Обского, Обь-Иртышского бассейнов. Конкурс на строительство еще 13 судов на 1,1 млрд руб. в начале июня выиграла также Санкт-Петербургская судостроительная верфь «Астрон Марин».

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/recvodput-podpisal-kontrakt-na-10-novyh-sudov-stoimostu-158-mlrd-rublej>

### **ПРАЙМ; 2020.18.06; ПОСОЛЬСТВО КАЗАХСТАНА И АВИАКОМПАНИЯ SCAT ПЛАНИРУЮТ 19 ИЮНЯ СПЕЦРЕЙС ИЗ МОСКВЫ В АЛМА-АТУ**

Посольство Казахстана в России и авиакомпания SCAT планируют 19 июня специальный репатриационный рейс из Москвы в Алма-Ату, говорится в сообщении дипмиссии.

«Посольством Казахстана в России совместно с авиакомпанией SCAT на 19 июня планируется специальный коммерческий репатриационный рейс по маршруту Москва – Алматы. Продажа билетов осуществляется на сайте авиакомпании SCAT», – сообщили в посольстве.

Кроме граждан Казахстана рейсом могут воспользоваться граждане других стран при наличии заграничного паспорта и соответствии нескольким условиям, перечисленным на сайте посольства.

### **ТАСС; 2020.18.06; ПЕРМСКИЙ АЭРОПОРТ УВЕЛИЧИЛ ЧИСЛО СОТРУДНИКОВ НА ДОСМОТРЕ ПОСЛЕ ЖАЛОБ ПАССАЖИРОВ НА ОЧЕРЕДИ**

Международный аэропорт Пермь (Большое Савино) увеличил количество сотрудников на досмотре пассажиров после того как в воскресенье вечером там образовалась очередь. Об этом сообщает **пресс-служба** воздушной гавани в официальном Telegram-канале.

В воскресенье в местных СМИ появилась фотография из пермского аэропорта, на которой запечатлено скопление людей. По информации интернет-портала 59.ru, на досмотре работало три стойки, очередь состояла из порядка 300 человек. Один из сотрудников сообщил вылетающим, что якобы «всех поувольняли, работать некому». Уральская транспортная прокуратура на своем сайте сообщила, что по факту возможного нарушения прав пассажиров проводится проверка.

«С марта 2020 года по настоящее время за всеми сотрудниками авиапредприятия, в том числе досмотра, сохранены рабочие места. В связи с эпидемиологической ситуацией дополнительный персонал аэропорта задействуется по необходимости, в зависимости от нагрузки. К сожалению, 14 июня Международный аэропорт Пермь не предусмотрел количество необходимых сотрудников, так как ранее, в эти же часы обслуживания, работников службы досмотра было достаточно для своевременного выполнения предполетных процедур. <...> С сегодняшнего дня во время обслуживания в пиковые часы досмотр будет усилен дополнительной группой», – говорится в сообщении аэропорта.

По информации пресс-службы, очередь образовалась из-за того, что дневной рейс в Москву авиакомпании S7 перенесли на вечер, кроме того, после отмены обязательного карантина для приезжающих из Москвы количество пассажиров в этом направлении значительно увеличилось. «Камеры видеонаблюдения аэропорта зафиксировали максимальное скопление пассажиров в период с 18:30 (16:30 мск) до 19:20 (17:20 мск). В это время очередь перед зоной досмотра не превышала 30 человек. За это время досмотр прошли 313 пассажиров, что соответствует пяти пассажирам в минуту. При этом на фотографиях в социальных сетях складывается ощущение, что очередь растянута. Это связано с необходимостью социального дистанцирования пассажиров в очереди. Кроме этого данный факт может быть связан с тем, что значительное количество пассажиров прибыло в аэропорт преимущественно к концу регистрации на рейс», – поясняет **пресс-служба**.

<https://tass.ru/obschestvo/8764535>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.19.06; ПРОКУРАТУРА ДОБИЛАСЬ СНИЖЕНИЯ ЦЕНЫ АВИАБИЛЕТОВ ИЗ КРАСНОЯРСКА В НОРИЛЬСК**

Транспортная прокуратура нашла нарушения у компании «НордСтар» по стоимости билетов на маршруте Красноярск – Норильск и обратно, которая после внесенного представления прокурора была снижена более чем на 600 рублей, сообщили в Западно-Сибирской транспортной прокуратуре.

Проверку исполнения авиакомпанией законодательства о порядке ценообразования при выполнении перевозки пассажиров воздушным транспортом проводила Красноярская транспортная прокуратура.

По данным проверки, на протяжении 2019-2020 годов в нарушение требований закона авиакомпания перевозила пассажиров по указанному маршруту воздушными судами типа Boeing 737-800 по тарифу, утвержденному органам исполнительной власти Красноярского края, для другого типа воздушных судов.

«В связи с выявленными нарушениями закона генеральному директору АО «АК «НордСтар» внесено представление, по результатам рассмотрения которого авиаперевозчиком приняты меры к утверждению тарифа на перевозку пассажиров воздушными судами типа Boeing 737-800. В результате принятых мер стоимость перевозки снизилась более чем на 600 рублей», – говорится в сообщении.

По постановлению Красноярского транспортного прокурора авиакомпания привлечена к административной ответственности, предусмотренной частью 2 статьи 14.6 Кодекса РФ об административных правонарушениях, с назначением наказания в виде штрафа в размере 50 тысяч рублей.

<https://ria.ru/20200619/1573160824.html>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4381270>

### **ТАСС; 2020.18.06; АВИАКОМПАНИЯ «ИРАЭРО» ЗАПУСТИЛА РЕЙСЫ ПО ШЕСТИ НАПРАВЛЕНИЯМ ИЗ САМАРЫ**

Авиакомпания «ИрАэро» запустила рейсы из Самары в Махачкалу, Минеральные Воды, Нижневартовск, Новый Уренгой, Санкт-Петербург и Симферополь, сообщила в четверг **пресс-служба** компании. Рейсы будут выполняться на самолетах SSJ100.

«С 11 июня 2020 года авиакомпания «ИрАэро» приступила к выполнению полетов из Самары по шести направлениям. Рейсы на самолетах Superjet-100 вместимостью до 100 пассажиров будут выполняться в Махачкалу (Республика Дагестан), Минеральные Воды (Ставропольский край), Нижневартовск (Ханты-Мансийский автономный округ), Новый Уренгой (Ямало-Ненецкий автономный округ), Санкт-Петербург и Симферополь (Республика Крым)», – сказали в пресс-службе.

С открытием новых рейсов самарский аэропорт Курумоч стал для авиакомпании полноценным узловым аэропортом, сказал начальник службы организации перевозок «ИрАэро» Александр Макин. «География полетов из Самары обширная: можно отправиться в отпуск на берега Каспия или Черного моря, или же посетить Петербург по демократичной цене. Каждый самолет проходит специальную обработку, всех обеспечиваем масками и перчатками, рекомендации Роспотребнадзора и **Росавиации** наша авиакомпания выполняет в полном объеме», – цитирует **пресс-служба** Макина.

<https://tass.ru/ekonomika/8754523>

### **ТАСС; 2020.18.06; ЧИСЛО РЕЙСОВ UTAIR В СУТКИ ВЫРОСЛО ДО 100**

Авиакомпания Utair, несмотря на пандемию коронавируса, фиксирует восстановление спроса на авиаперевозки, количество рейсов в сутки достигло 100. Об этом сообщил президент «Utair – пассажирские авиалинии» Павел Пермяков в эфире телеканала «Россия-24».

«Мы в компании Utair фиксируем позитивные тренды на восстановление спроса на авиаперевозки. За счет наших гипернизких тарифов нам уже удалось нарастить программу более чем до 100 рейсов в день, и дальше это число продолжает расти», – сообщил Пермяков.

Сколько было суточных рейсов ранее, он не сообщил.

<https://tass.ru/ekonomika/8758665>

### **ТАСС; 2020.18.06; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВОЗОБНОВЛЯЮТ ПОЛЕТЫ В КРАСНОЯРСК ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» возобновляет полеты в Красноярск из Екатеринбурга со 2 июля. Об этом сообщили в пресс-службе екатеринбургского аэропорта Кольцово в четверг.

«В международном аэропорту Кольцово (входит в холдинг «Аэропорты регионов») возобновляются регулярные прямые рейсы в один из крупнейших городов Сибири. Со 2 июля полеты в Красноярск начнет выполнять базовый перевозчик Кольцово авиакомпания «Уральские авиалинии» на самолете Airbus A320 вместимостью 162 пассажира», – говорится в сообщении.

В пресс-службе авиаузла уточнили, что рейсы будут выполняться трижды в неделю – по понедельникам, четвергам и субботам. Общее время в пути составит 2 часа 50 минут.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе «Уральских авиалиний», полеты в Красноярск были приостановлены перевозчиком в прошлом году в связи с оптимизацией расписания.

<https://tass.ru/ural-news/8758299>

### **ТАСС; 2020.18.06; АЭРОПОРТ КАЗАНЬ С НАЧАЛА ГОДА СНИЗИЛ ОБЪЕМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПОЧТИ В ПОЛТОРА РАЗА**

Объем пассажирских перевозок в международном аэропорту Казань с начала 2020 года снизился на 46% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года из-за пандемии. Об этом ТАСС сообщил руководитель пресс-службы порта Адель Гатауллин.

По итогам 2019 года аэропорт Казань увеличил пассажиропоток на 10,5% – до 3,4 млн человек.

«В целом за период с января по май 2020 года снижение объемов пассажирских перевозок в аэропорту Казань составило 46% по отношению к аналогичному периоду прошлого года. На 21,5% меньше обработано грузов и почты. Если говорить о конкретных месяцах, то в апреле уменьшение пассажиропотока составило 95,2%, в мае 94,1%. Грузов и почты – снижение на 51,5% и 45,9% соответственно», – сказал он.

По словам Гатауллина, аэропорт направил заявку на получение субсидии для частичной компенсации расходов из-за снижения доходов, возникших в результате падения объемов пассажирских перевозок. Субсидии в первую очередь будут направлены на частичную компенсацию расходов на оплату труда работников, за исключением генерального директора, его заместителей и главного бухгалтера, а также уплату страховых взносов. А также они будут направлены на содержание, эксплуатацию и ремонт зданий, сооружений, оборудования и транспортных средств, расходы на оплату услуг сторонних организаций, связанных с обеспечением производственной деятельности аэропорта.

<https://tass.ru/ekonomika/8754567>

### **ТАСС; 2020.18.06; ОДИН ИЗ КОМПЛЕКСОВ АЭРОПОРТА ПУЛКОВО ВЫСТАВЯТ НА ТОРГИ В ПЕТЕРБУРГЕ**

Торги по продаже одного из активов аэропорта Пулково – административно-складского комплекса – пройдут 30 июля в Санкт-Петербурге. Об этом в четверг сообщила пресс-служба Российского аукционного дома (РАД, организатор торгов).

«РАД 30 июля проведет торги по продаже одного из активов аэропорта Пулково – административно-складского комплекса, расположенного непосредственно на прилегающей к аэропорту территории. Продажа осуществляется по поручению АО «Аэропорт «Пулково», – говорится в сообщении.

В составе объекта продажи административное здание (площадь 378 кв. м.), складское здание с гаражом и оборудованием станции техобслуживания, (146 кв. м.), здание дизельной площадью (13 кв. м.). Комплекс расположен на участке площадью немногим

более 4 тыс. кв. м., договор аренды земельного участка – до 2059 года. Начальная цена – 20,5 млн рублей.

«Учитывая высокий транспортный, грузовой и легковой трафик, в данной локации может быть хорошо востребован любой бизнес, связанный с обслуживанием транспортного потока. Исходя из имеющихся мощностей – наличия административного и складского зданий, а также оборудования для СТО – речь может идти об обслуживании автомобилей и складе-магазине автозапчастей», – отметила руководитель департамента продаж Российского аукционного дома Юлия Акимова.

<https://tass.ru/ekonomika/8756855>

### **ТАСС; 2020.18.06; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В ЯКУТСКОМ ВЕРХНЕВИЛЮЙСКЕ ЗАВЕРШАТ ДО КОНЦА ГОДА**

Реконструкция аэропорта Верхневиллюйска в Республике Саха (Якутия) в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры завершится в 2020 году. Об этом сообщили в администрации главы Республики Саха (Якутия) в четверг.

«В соответствии с комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, осуществляемой федеральным казенным предприятием «Аэропорты Севера», в текущем году должна быть завершена реконструкция аэропорта в селе Верхневиллюйск», – отметили в администрации, уточнив, что сейчас на объекте проводятся работы по устройству полов, внутренней и наружной отделке здания, устройству ограждения аэропорта, расходного склада ГСМ и монтажу опорных трубопроводов ГСМ.

Уже в 2021 году должна быть завершена реконструкция якутских аэропортовых комплексов Олекминска и Жиганска, а в 2022-м – города Нерюнгри. Также идет подготовка к реконструкции аэропортов Маган, Усть-Нера и Полярный. Разработку проектной документации по аэропортам ведет институт «Ленааэропроект». По информации ФКП «Аэропорты Севера», по Магану вся документация готова и будет в ближайшее время представлена в Главгосэкспертизу, по Усть-Нере – проходит проверку у госзаказчика, а по Полярному – направлена на доработку в проектный институт.

<https://tass.ru/ekonomika/8759767>

### **МОСКВА FM; 2020.18.06; ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ ПРИДУМАЛИ ДВУХЭТАЖНЫЕ КРЕСЛА**

Для пассажирских самолетов придумали двухэтажные кресла. Изобретение должно снизить риск распространения коронавирусной инфекции и максимально защитить пассажиров во время пандемии. Фотографии проекта Zephyr Seat опубликовал телеканал CNN.

Для надстройки кресел предполагается использовать пространство багажных полок. Таким образом авиакомпании смогут поддерживать такую же плотность кресел, что и при нынешней рассадке. Автор проекта, дизайнер Джеффри О'Нил, считает, что путешественники особенно нуждаются в уединении, и они будут готовы доплатить за эту возможность столько же, сколько заплатили бы за возможность комфортно поспать. Идея сейчас находится на стадии разработки: креслам ещё предстоит пройти тестирования на безопасность.

«Однако скорее всего идею не реализуют», – считает председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. По его мнению, конструкция небезопасна.

Ранее другие производители представили упрощенную систему кресел, которые смогут защитить от коронавируса. Конструкция представляет собой вертикальный выступ, разделяющий собой два кресла у иллюминатора и прохода. Таким образом вместимость самолета снижается на треть, но это помогает соблюсти социальную дистанцию. Данную

конструкцию, как заявляет производитель, можно приспособить на 90% всех существующих на данный момент самолетных кресел.

<https://www.mosfm.com/audios/140823?type=news>

**[Вернуться в оглавление](#)**