



Ежедневный мониторинг СМИ

25 ИЮНЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.25.06; АВТОБУСЫ ПОЕХАЛИ НА ОБНОВЛЕНИЕ; СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ ВЭБА И ГТЛК СТАРТОВАЛ С ПЕРМИ.6	
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.25.06; В ЗАГРАНИЦАХ РАЗУМНОГО; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ ПРЕДЛОЖЕНО НАЧАТЬ С СНГ	7
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2020.25.06; ГОСКОМПАНИИ ПРИДЕРЖАТ ПРИБЫЛЬ; «ТРАНСНЕФТЬ» И ОАО РЖД НЕ МОГУТ ВЫПЛАТИТЬ ДИВИДЕНДЫ	8
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.25.06; ОПЕРАТОРЫ ТЕХОСМОТРА ВКЛЮЧАЮТ ЗАДНЮЮ; КОМПАНИИ ПРОСЯТ ПРЕЗИДЕНТА ОТМЕНИТЬ РЕШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТО	9
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.25.06; СТРАХОВЩИКОВ ВЫВОДЯТ НА ДИСТАНЦИЮ; В ГОСДУМЕ ОБСУДИЛИ ПЕРЕВОД ВЫПЛАТ В ОНЛАЙН	11
«НОВАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РЕАЛЬНОСТЬ». ПРИЛОЖЕНИЕ №110; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.25.06; ВОПРОСЫ КРИЗИСНЫХ ВЛОЖЕНИЙ; ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	12
«НОВАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РЕАЛЬНОСТЬ». ПРИЛОЖЕНИЕ №110; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.25.06; ШТУРВАЛ НА РУЛЬ; АВИАПЕРЕВОЗКИ.....	15
«НОВАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РЕАЛЬНОСТЬ». ПРИЛОЖЕНИЕ №110; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.25.06; КУРС НА ГРУЗ; ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА	17
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.25.06; КОВИДНО, НЕ СЕЗОН; ГОСТИНИЦЫ И САНАТОРИИ ОТКЛАДЫВАЮТ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РАБОТЫ	19
КОММЕРСАНТЬ (УФА); НАТАЛЬЯ ПАВЛОВА, ВЛАДА ШИПИЛОВА; 2020.25.06; БАШКИРИЮ ТЯНУТ НА ЮГ; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПЛАНИРУЮТ УДВОИТЬ РЕЙСЫ ИЗ УФЫ НА КУОРТЫ РОССИИ	20
РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА; 2020.24.06; НАЗВАЛ УСЛОВИЕ ДЛЯ ОТКРЫТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ	22
КОММЕРСАНТЬ FM; АЛЕКСАНДР РАССОХИН; 2020.24.06; РОССИЯ РИСКУЕТ ПОПАСТЬ В ЧЕРНЫЙ СПИСОК ЕС; ГРАЖДАНАМ КАКИХ ЕЩЕ СТРАН НЕ БУДЕТ РАЗРЕШЕН ВЪЕЗД В ЕВРОПУ С 1 ИЮЛЯ	22
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.23.06; КОАП ПРЕДЛАГАЮТ ПОПРАВИТЬ ПО ДОРОГЕ; ОНФ НАПРАВИТ МИНЮСТУ СВОЮ ВЕРСИЮ АДМИНИСТРАТИВНЫХ САНКЦИЙ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ.....	24
Ъ-ПРИВОЛЖЬЕ-ONLINE; АЛЕКСАНДРА ВИКУЛОВА, АНДРЕЙ РЕПИН; 2020.23.06; СТРОИТЕЛЕЙ ПОДПЕРЛИ К СТЕНКЕ; МИНТРАНС И ПОДРЯДЧИК РАЗВЯЗКИ В ОЛЬГИНО ВСТУПИЛИ В СПОР, А АВТОМОБИЛИСТЫ ВСТАЛИ В ПРОБКИ	26
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.23.06; «СОДРУЖЕСТВО» ПОСЕЯЛО СЕМЯ СОМНЕНИЯ; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ МОГУТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ИНВЕСТПРОЕКТ ЗЕРНОВОГО ТЕРМИНАЛА НА ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ.....	27

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ПУТИН ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДЕЛИТЬ СТО МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ.....	29
ИНТЕРФАКС; 2020.23.06; ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНСТРУМЕНТОВ ДОЛГОСРОЧНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ПРИМЕРУ ВЕЧНЫХ БОНДОВ РЖД БУДЕТ ОБСУЖДАТЬСЯ В ИЮЛЕ – ПУТИН	29
ТАСС; 2020.23.06; КАБМИН РАСПОРЯДИЛСЯ ВЫДЕЛИТЬ ПОЧТИ 44 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОСРОЧНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ	30
ТАСС; 2020.23.06; ПУТИН ПРОДЛИЛ МОРАТОРИЙ НА ШТРАФЫ ЗА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ТРАНСПОРТЕ БЕЗ КАССОВОЙ ТЕХНИКИ	31
ТАСС; 2020.23.06; МИНСТРОЙ ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ КРЕДИТЫ ПОДРЯДЧИКАМ ПО ГОСКОНТРАКТАМ	31
РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.23.06; ЯКУШЕВ: МЕРОПРИЯТИЯ НАЦПЛАНА И НАЦПРОЕКТОВ НЕ ДОЛЖНЫ ДУБЛИРОВАТЬСЯ.....	32
ТАСС; 2020.23.06; ГОСДУМА УТОЧНИЛА ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ГОСЗАКУПОК И ЗАКУПОК ГОСКОМПАНИЙ	32
ТАСС; 2020.23.06; ГД ПРИНЯЛА ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ПРОЕКТ О НОВЫХ НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТАХ В АРКТИКЕ	33
ТАСС; 2020.23.06; В МИНФИНАНСАХ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ПРОЦЕСС ПРИВАТИЗАЦИИ ГОСИМУЩЕСТВА МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬСЯ ОСЕНЬЮ.....	34
ТАСС; 2020.23.06; ТОРГОВЫЙ ПОРТ МУРМАНСКА В НАЧАЛЕ ИЮЛЯ ВСТРЕТИТ ПЕРВЫЕ ГРУЗОВЫЕ СУДА ПОСЛЕ ПРОСТОЯ.....	34
ПРАЙМ; 2020.23.06; МИНТРАНС ХОЧЕТ СУБСИДИРОВАТЬ ГРУЗОТРАНСПОРТ ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ РЯД ПОРТОВ	35
ПРАЙМ; 2020.23.06; МИНТРАНС РФ ПОЯСНИЛ, СМОГУТ ЛИ СТИВИДОРЫ МЕНЯТЬ ТАРИФЫ НА ФОНЕ КОЛЕБАНИЙ РУБЛЯ	35
ТАСС; 2020.23.06; ОБЪЕМ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ НА МАРШРУТЕ МАГАДАН – МОСКВА МОГУТ УВЕЛИЧИТЬ.....	36
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; РОСАВИАЦИЯ ПРОРАБОТАЛА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВОЗОБНОВЛЕНИЮ АВИАРЕЙСОВ.....	36
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО СМОЖЕТ РЕГУЛИРОВАТЬ ПРОВЕДЕНИЕ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ НА МОРЕ.....	36
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИППОВА; 2020.23.06; ПРЕДСТАВИТЕЛИ СЧЁТНОЙ ПАЛАТЫ НЕ БУДУТ ВХОДИТЬ В НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ РОСАВТОДОРА	37
ВЕДОМОСТИ; АСЯ САФИУЛЛИНА; 2020.23.06; «ЭНЕРГЕТИКИ СТАЛИ ЗАЛОЖНИКАМИ СОБСТВЕННОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ»; ПРЕДПРАВЛЕНИЯ «СОВЕТА РЫНКА» МАКСИМ БЫСТРОВ – О ТОМ, ЧТО СДЕЛАЕТ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ БОЛЕЕ РЫНОЧНЫМ И КАК БЫТЬ С ПЕРЕКРЕСТНЫМ СУБСИДИРОВАНИЕМ В ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКЕ.....	37
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.23.06; ПОЕЗДОМ НА ЮГ МОЖНО ДОБРАТЬСЯ БЕЗОПАСНО И КОМФОРТНО	45
НОВОСТИ ТРАНСПОРТА; 2020.23.06; ОБЪЕДИНЕНИЕ Пассажиры и союз индивидуальные предприниматели в такси выступили за возможность проезда пассажиров к больницам	46
ТАСС; 2020.23.06; РЕГИОНЫ ЗАЯВИЛИ 90 ПРОЕКТОВ НА 400 МЛРД РУБЛЕЙ ПО АНТИКРИЗИСНОЙ ПРОГРАММЕ ПОДДЕРЖКИ ГЧП	47
ТАСС; 2020.23.06; ТРАССА МОСКВА – КАЗАНЬ ПОМОЖЕТ ПОВЫСИТЬ ИНВЕСТИЦИОННУЮ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	48

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; НИКИТИН ОБСУДИЛ С ХУСНУЛЛИНЫМ РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ	49
ТАСС; 2020.23.06; СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ ОТ ТОМСКА ДО КУЗБАССА ОЦЕНИВАЕТСЯ В 12 МЛРД РУБЛЕЙ.....	50
ТАСС; 2020.23.06; ПЕРВЫЙ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ АТОМОХОД «АРКТИКА» ВЫШЕЛ НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП ХОДОВЫХ ИСПЫТАНИЙ.....	50
ТАСС; 2020.22.06; КАБМИН РФ ВЫДЕЛИЛ В ТЕКУЩЕМ ГОДУ 667,8 МЛН РУБЛЕЙ НА САМЫЙ СЕВЕРНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ	51
ВЕСТИ; 2020.23.06; «АТОМФЛОТ»: ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» НА ТРАССЕ СЕВМОРПУТИ БУДЕТ УЖЕ В ЗИМНЮЮ НАВИГАЦИЮ	51
ВЕСТИ; НАТАЛЬЯ ГОНЧАРОВА; 2020.23.06; РЖД ВОЗВРАЩАЮТ НА МАРШРУТЫ СВЫШЕ 70 ПОЕЗДОВ.....	52
ВЕСТИ; НАТАЛЬЯ БОЯРИНОВА; 2020.23.06; НА НЕДЕЛЮ ПОЗЖЕ: НА ЕНИСЕЕ НАЧАЛАСЬ ПАССАЖИРСКАЯ НАВИГАЦИЯ.....	52
ВЕСТИ; СЕРГЕЙ МИНГАЖЕВ; 2020.23.06; У РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ В РЕСПУБЛИКЕ КОРЕЯ ДИАГНОСТИРОВАЛИ КОРОНАВИРУС.....	52
ВЕСТИ; 2020.23.06; У 16 ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА РОССИЙСКОГО СУДНА В ПОРТУ ПУСАНА ПОДТВЕРДИЛСЯ КОРОНАВИРУС	52
ВЕСТИ-ЯМАЛ; АННА ЛИТУЧАЯ; 2020.23.06; «СРЕДСТВО ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ». РОЛЛЕРЫ СТАНУТ ПОЛНОПРАВНЫМИ УЧАСТНИКАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	52
ВЕСТИ-ПСКОВ; ТАТЬЯНА БОРИСОВА; 2020.23.06; ДО КАЛИНИНГРАДА И ОБРАТНО – ПЕРВЫЙ АВИАРЕЙС ПО НОВОМУ МАРШРУТУ	52
ВЕСТИ-ЯРОСЛАВЛЬ; АЛИНА КОЛОЧКОВА; 2020.23.06; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ ДОСТРОЕНА ПЕРВАЯ ДОРОГА ПЕРЕБОРЫ-СУДОВЕРФЬ	53
ВЕСТИ; ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА; 2020.22.06; ДОРОГА К МОРЮ ПРОЛОЖЕНА: НА КАКИЕ КУОРТЫ СТРАНЫ МОГУТ ОТПРАВИТЬСЯ РОССИЯНЕ.....	54
ВЕСТИ; ДЕНИС ВОСКОВСКИЙ; 2020.22.06; БУРЬЯН ВМЕСТО НОВОЙ ДОРОГИ: ВОДИТЕЛИ ИЩУТ ПУТИ ОБЪЕЗДА	54
ТАСС; 2020.23.06; В КРЫМУ СТАРТОВАЛ РЕМОНТ ДЕВЯТИ АВТОДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ	54
ТАСС; 2020.23.06; ЧИСЛО СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ ДОРОГ В ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА 4 ГОДА ВЫРАСТЕТ В 1,5 РАЗА.....	54
ТАСС; 2020.23.06; ДОРОГУ В ОБХОД СЕЛА МИЧУРИНО В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ПОСТРОЯТ В 2021 ГОДУ	55
ТАСС; 2020.23.06; В СОЧИ ЗАВЕРШЕНО 98% РАБОТ ПО ДОРОЖНОМУ РЕМОНТУ, ЗАПЛАНИРОВАННОМУ НА 2020 ГОД	56
ТАСС; 2020.23.06; ХУСНУЛЛИН ПОХВАЛИЛ РЯЗАНСКУЮ ОБЛАСТЬ ЗА ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ	56
ТАСС; 2020.23.06; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ПОЛУЧИЛ 600 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ДВУХ МОСТОВ	57
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; В ПРИМОРЬЕ ВОССТАНОВИЛИ НАРУШЕННУЮ ЛИВНЯМИ РАБОТУ ПУНКТА ПРОПУСКА С КНР	57
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ЮЖНАЯ ОСЕТИЯ ПРОДЛИЛА ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦЫ С РОССИЕЙ.....	58
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ТУРИСТЫ РАССКАЗАЛИ, ГОТОВЫ ЛИ НОСИТЬ МАСКИ И ПЕРЧАТКИ В САМОЛЕТЕ И ПОЕЗДЕ.....	58
ТАСС; 2020.23.06; МНОГОДЕТНЫЕ СЕМЬИ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ОСВОБОЖДЕНЫ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА ЗА 2019 ГОД	58
ТАСС; 2020.23.06; В СТОЛИЦЕ ЗАВЕРШИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ МОСКВУ-РЕКУ ДЛЯ МЦД-1	59

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ЭКС-НАЧАЛЬНИКА Ж/Д СТАНЦИИ БУДУТ СУДИТЬ ЗА ВЗЯТКИ	60
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; В ПОСОЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ ИЗ ТАИЛАНДА В РОССИЮ	60
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ОКОЛО 110 РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ИЗ АРМЕНИИ	61
ПРАЙМ; 2020.23.06; ОКОЛО 60 РОССИЯН ОЖИДАЮТ ВОЗВРАЩЕНИЯ ИЗ ЭКВАДОРА НА РОДИНУ	61
ПРАЙМ; 2020.23.06; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС С РОССИЯНАМИ ПРИБЫЛ ИЗ ДУШАНБЕ В ЕКАТЕРИНБУРГ	61
ТАСС; 2020.23.06; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС С РОССИЙСКИМИ ТУРИСТАМИ ПРИЛЕТЕЛ ИЗ ТАИЛАНДА В НОВОСИБИРСК.....	62
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН АНТОНОВ; 2020.23.06; НАЗВАНЫ УСЛОВИЯ ВОЗВРАЩЕНИЯ КИТАЙСКИХ СТУДЕНТОВ В РОССИЮ И РОССИЙСКИХ В КНР	62
РИА НОВОСТИ; 2020.24.06; БУДУЩЕЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ОБХОДА КОСТРОМЫ НАЗВАЛИ ОПТИМАЛЬНЫМ.....	63
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ЮЖНАЯ КОРЕЯ УСИЛИТ САНИТАРНО-КАРАНТИННЫЙ КОНТРОЛЬ НА РОССИЙСКИХ СУДАХ.....	64
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ТРАССА «ТАВРИДА» В КРЫМУ БУДЕТ ПОЛНОСТЬЮ ДОСТРОЕНА В 2023 ГОДУ	65
ТАСС; 2020.23.06; КОММУНИСТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРОВЕСТИ АМНИСТИЮ ДЛЯ ЛИШЕННЫХ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРАВ В РАМКАХ КОАП	66
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; В ЧЕЛЯБИНСКЕ ВОЗБУДИЛИ ДЕЛО О ХАЛАТНОСТИ ИЗ-ЗА НЕИСПРАВНЫХ АВТОБУСОВ	66
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕЛИ ДЕЛО ПОСЛЕ ОБРУШЕНИЯ МОСТА В АПРЕЛЕ	68
РИА НОВОСТИ; 2020.24.06; РЖД ВЕРНУЛИ В РАСПИСАНИЕ ВСЕ ОТМЕНЕННЫЕ «САПСАНЫ»	68
ТАСС; 2020.23.06; РЖД В НАЧАЛЕ ИЮЛЯ ВОЗОБНОВИТ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ В КАЛИНИНГРАД.....	69
ТАСС; 2020.23.06; ПАССАЖИРЫ СМОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ Ж/Д БИЛЕТЫ В ТЕЧЕНИЕ 12 МЕСЯЦЕВ ПРИ ОТМЕНЕ ПОЕЗДА ИЗ-ЗА ЧС.....	69
ТАСС; 2020.23.06; ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ ПОЕЗДОВ ФПК ПРЕВЫСИЛА 50%.....	70
ПРАЙМ; 2020.23.06; РЖД В МАЕ УВЕЛИЧИЛИ ПОГРУЗКУ УДОБРЕНИЙ НА 5,9%, НА ЭКСПОРТ – НА 13,1%.....	70
ИНТЕРФАКС; 2020.23.06; UTLC ERA ОБЕСПЕЧИВАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЧТОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ КНР И ЕВРОПОЙ	70
ИНТЕРФАКС; 2020.23.06; ОРГАНИЗАТОР «ВЕЧНЫХ» БОНДОВ РЖД ВИДИТ СПРОС ИНОСТРАНЦЕВ, ЖДЕТ РАЗМЕЩЕНИЙ ДРУГИХ КВАЗИСУВЕРЕНОВ..	71
ИНТЕРФАКС; 2020.23.06; СПОТОВЫЕ ВАГОННЫЕ СТАВКИ УПАЛИ ДО УРОВНЯ ЗАТРАТ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ – УЧАСТНИК РЫНКА.....	72
ТАСС; 2020.23.06; БОЛЕЕ 60 ПРОГУЛОЧНЫХ СУДОВ ВОЗОБНОВИЛИ НАВИГАЦИЮ ПО МОСКВЕ-РЕКЕ	73
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; РОССИЯ И ВЕНЕСУЭЛА ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ ПРЯМОЙ АВИАРЕЙС КАРАКАС-МОСКВА.....	74
ИНТЕРФАКС; 2020.23.06; ПОСОЛ ТУРЦИИ: РАССЧИТЫВАЕМ ВОССТАНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ НАШИМИ СТРАНАМИ УЖЕ В ИЮЛЕ	74
ИНТЕРФАКС; 2020.23.06; УЗБЕКИСТАН В ИЮЛЕ-АВГУСТЕ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С РФ	77

ТАСС; 2020.23.06; БАНК «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» ВЫДАСТ «АЭРОФЛОТУ» КРЕДИТ НА €70 МЛН.....	78
ТАСС; 2020.23.06; «АЭРОФЛОТ» ВЕРНУЛ В ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ В КАЛИНИНГРАД, СИМФЕРОПОЛЬ И НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК	78
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ СООБЩЕНИЯ О ТРАВМАХ СОБАК НА РЕЙСАХ «АЭРОФЛОТА».....	78
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; «АЭРОФЛОТ» РАССКАЗАЛ О ТРАНСПОРТИРОВКЕ КЛЕТКИ С ПОЛУЧИВШЕЙ ТРАВМУ СОБАКОЙ	79
ТАСС; 2020.23.06; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЕРЕОБОРУДОВАЛИ ГРУЗОВЫЕ САМОЛЕТЫ ОБРАТНО В ПАССАЖИРСКИЕ.....	80
ТАСС; 2020.23.06; ЧИСЛО РЕЙСОВ В АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ КАРАНТИНА ВЫРОСЛО ПОЧТИ НА 40%	80
ТАСС; 2020.23.06; РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА НА ЮГ РОССИИ БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬ ЕЩЕ ДВЕ АВИАКОМПАНИИ.....	81
ТАСС; 2020.23.06; ИЗ ХАБАРОВСКА ОТКРЫЛИ РЕЙСЫ В СОЧИ И СИМФЕРОПОЛЬ.....	81
ПРАЙМ; 2020.23.06; ПАССАЖИРОПОТОК «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ЗА ПЕРВЫЕ 10 ДНЕЙ ИЮНЯ ВЫРОС ВТОРОЕ К НАЧАЛУ МАЯ.....	82
ТАСС; 2020.23.06; ДЕЛО БЫВШЕГО ГЛАВБУХА «ТРАНСАЭРО» НАПРАВЛЕНО В СУД	82
РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; СУД В МОСКВЕ ИСКЛЮЧИЛ КОНЦЕРН «АНТОНОВ» ИЗ СОВМЕСТНОГО С ОАК ПРЕДПРИЯТИЯ	82

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.25.06; АВТОБУСЫ ПОЕХАЛИ НА ОБНОВЛЕНИЕ; СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ ВЭБА И ГТЛК СТАРТОВАЛ С ПЕРМИ

ВЭБ.РФ и ГТЛК начали совместное финансирование сделок по обновлению общественного транспорта в регионах – первым городом стала Пермь, куда будет поставлено 111 автобусов группы ГАЗ на 1,3 млрд руб. Сделка пройдет в рамках дорожного **нацпроекта**, но при этом в Перми будет опробован комплексный подход к изменению модели перевозок общественным транспортом – такую программу активно продвигает ВЭБ.РФ. Она затронет не только автобусы, но и другие виды транспорта, а ее окончательные параметры и критерии отбора городов будут сформированы до 1 августа.

ГТЛК и ВЭБ.РФ на паритетных началах профинансируют лизинговую сделку по приобретению перевозчиками Перми 111 автобусов на сумму 1,3 млрд руб. 55 автобусов работают на дизтопливе, остальные 56 – на сжатом природном газе. Производитель – ЛиАЗ (входит в группу ГАЗ Олега Дерипаски).

Пермь стала одним из 12 городов, которые прошли отбор на участие в программе обновления транспорта в рамках дорожного **нацпроекта** в этом году. В **Минтрансе** уточнили, что в перечень также вошли Белгород, Екатеринбург, Воронеж, Омск, Казань, Нижний Новгород, Череповец, Иваново, Кемерово, Липецк, Самара и Тольятти.

По словам главы **Минтранса Евгения Дитриха**, всего в 2020 году в российские города ГТЛК будет поставлено в лизинг более 500 новых автобусов и троллейбусов со скидкой 60%, обеспеченной за счет средств бюджета.

Обновление парка в Перми – первый совместный проект ВЭБа и ГТЛК. В лизинговой компании сообщили, что приветствуют участие ВЭБ.РФ в финансировании сделок. «Мы рассчитываем, что в ближайшее время сможем совместно профинансировать проекты и в других регионах. Это может стать важной составляющей комплексной программы», – сообщил глава ВЭБа Игорь Шувалов. Речь идет о комплексной программе модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях ВЭБ.РФ и правительства, которая должна быть разработана до 1 августа.

Как ВЭБ.РФ планировал обновить транспорт российских городов на 2 трлн руб.

Такой подход уже апробирован в Перми, отмечают в ВЭБ.РФ: реформа началась с нового электронного билета, затем обновлена маршрутная сеть, на текущем этапе идет обновление трамваев и автобусов, заключаются брутто-контракты на перевозки. Далее – еще один этап обновления трамваев и автобусов и строительство новых трамвайных линий. Такой подход позволяет обелить отрасль и значительно увеличить налоговые поступления в муниципальный бюджет, заключают в ВЭБ.РФ.

Изначально проект комплексного развития городского транспорта разрабатывался ВЭБ.РФ с Минфином, на него планировалось направить средства ФНБ.

Как писал “Ъ” 13 сентября 2019 года, на старте речь шла о десяти пилотных проектах с привлечением частных инвесторов, в том числе проекте в Перми. Общий объем инвестиций оценивался в 340 млрд руб., из них 196 млрд руб. должно было пойти на обновление подвижного состава (5,9 тыс. автобусов, 1,5 тыс. трамвайных вагонов, 1,3 тыс. троллейбусов), 112 млрд руб. – на реконструкцию инфраструктуры.

В то же время у **Минтранса** были собственные планы на расширение программы по городскому транспорту в тех же городах, что и у ВЭБа. Как писал “Ъ” 27 января, в **Минтрансе** решили не останавливаться на обновлении парков в 20 городах (в рамках **нацпроекта** до 2024 года) и готовили программу развития городских автобусных перевозок. Речь шла об изменении схем работы перевозчиков в 100 городах и закупке 55

тыс. единиц техники на 300 млрд руб. с приоритетом экологически чистых видов транспорта.

В апреле Игорь Шувалов вновь заговорил о проекте ВЭБа в ходе совещания у , но уже с новыми параметрами.

Предполагалось, что ВЭБ.РФ с привлечением партнеров в 2020 году может обеспечить приобретение парка на сумму 70 млрд руб. О расходовании средств ФНБ на эти цели речи уже не шло. В ГТЛК “Ъ” сказали, что планируют участвовать в программе.

В **Минтрансе** подтвердили “Ъ”, что варианты изменения работы систем городского пассажирского транспорта прорабатываются именно в рамках подготовки комплексной программы. В ВЭБе уточнили, что совместно с профильными министерствами заканчивают ее формирование. Сейчас дорабатываются технико-экономические параметры проекта, пояснили в **Минтрансе**: идут доработка критериев отбора городов для участия в программе и расчет необходимого объема финансирования на основе организационно-финансовых моделей реализации проектов в отдельных городах в целях масштабирования на другие.

Проблема износа муниципального транспорта в России стоит довольно остро, говорит Дмитрий Бабанский из SBS Consulting: например, из около 420 тыс. автобусов 175 тыс. (41%) эксплуатируются уже более 20 лет. Поэтому обновление парка должно стать одной из приоритетных задач, считает аналитик. Кроме того, в контексте реализации **нацпроекта «Экология»** акцент в модернизации необходимо сделать на более экологичные виды транспорта, например электробусы. Брутто-контракт, как это предполагает комплексный подход, с точки зрения стратегического видения – правильная модель работы с перевозчиками, продолжает он, но для начала нужно апробировать его, поскольку, как правило, это новые функции для местной администрации.

<https://www.kommersant.ru/doc/4391079>

КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.25.06; В ЗАГРАНИЦАХ РАЗУМНОГО; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ ПРЕДЛОЖЕНО НАЧАТЬ С СНГ

Как выяснил “Ъ”, глава **Росавиации Александр Нерадько** предложил правительству начать возобновление международного авиасообщения со стран СНГ. Полеты в страны дальнего зарубежья предложено открывать в индивидуальном порядке в зависимости от эпидемиологической обстановки. Источники “Ъ” в отрасли говорят, что разрешение летать в ближнее зарубежье не окажет существенного влияния на доходы авиакомпаний – лето все равно будет убыточным. Эксперты же допускают, что сообщение со странами дальнего зарубежья может быть закрыто до конца лета или даже дольше.

Замминистра транспорта, руководитель Росавиации Александр Нерадько направил в Роспотребнадзор и в аппарат а Татьяны Голиковой письмо, в котором предлагает поэтапное снятие ограничений на международные полеты, начиная со стран СНГ. Об этом рассказали “Ъ” несколько источников в отрасли. Авиасообщение с другими странами господин **Нерадько** предлагает открывать в зависимости от эпидемиологической обстановки в них. Источник “Ъ” в **Росавиации** подтвердил факт существования письма. Официально в ведомстве ситуацию не комментируют.

В секретариате Татьяны Голиковой сказали, что оперативный штаб по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции поручил МИДу, **Росавиации** и Роспотребнадзору рассмотреть вопрос возможного открытия авиасообщения:

Вопрос находится в стадии проработки. Решения о возобновлении международного авиасообщения будут приняты симметрично, с учетом договоренностей России с другими странами, исходя из эпидемиологической ситуации».

В Роспотребнадзоре и авиакомпаниях не ответили “Ъ”.

Источник “Ъ” в одной из компаний полагает, что обращение **Росавиации** вряд ли приведет к немедленным последствиям. «В существующей схеме принятия решений в правительстве руководитель **Росавиации** не может принимать решение об открытии международного авиасообщения. Его принимает оперативный штаб. В данном случае обращение Александра **Нерадько** похоже на формальность – он отвечает за авиацию, поэтому должен был так или иначе представить правительству какую-то позицию», – полагает собеседник “Ъ” в другой авиакомпании.

Собеседники “Ъ” в авиакомпаниях сомневаются в том, что открытие сообщения со странами СНГ кардинально повлияет на загрузку флота. Наиболее перспективные направления – Узбекистан и Таджикистан благодаря трудовым мигрантам. Напомним, что Грузия с 2008 года не входит в СНГ и прямое авиасообщение между Россией и Грузией с лета 2019 года по-прежнему остановлено.

Открыть полеты в Европу было бы гораздо логичнее – заболеваемость в европейских странах сегодня упала до нескольких десятков человек в сутки, что существенно ниже, чем в СНГ. Другой вопрос – захотят ли там принимать русских туристов», – говорит один из собеседников “Ъ”.

Впрочем, другой источник “Ъ” уверен, что любое снятие ограничений положительно скажется на отрасли. «Продажи на июль идут, но по такой цене, что выйти в прибыль по итогам лета все равно уже не получится. И страны СНГ ситуацию не спасут. Все, у кого есть деньги, поездки этим летом из-за пандемии не планируют», – отмечает еще один собеседник “Ъ”.

Есть и еще одна проблема: в дальнем зарубежье не то чтобы ждут россиян. Страны Евросоюза, открывающие границы с 1 июля, по данным The New York Times, не готовы принимать приезжающих из России, США и Бразилии.

Глава Infomost Борис Рыбак считает, что, поскольку Россия продолжает оставаться одним из мировых лидеров по числу заболевших коронавирусом, а авиасообщение, видимо, планируется открывать по принципу взаимности, «центры принятия решений об открытии международного авиасообщения в этом году будут находиться за пределами страны». Он согласен, что международные рейсы в страны СНГ могут быть востребованы, но кардинально не исправят общую картину в отрасли. Эксперт добавил, что существует вероятность, при которой международное сообщение с Россией будет закрыто до конца лета или даже на более длительный срок.

<https://www.kommersant.ru/doc/4391019>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2020.25.06; ГОСКОМПАНИИ ПРИДЕРЖАТ ПРИБЫЛЬ; «ТРАНСНЕФТЬ» И ОАО РЖД НЕ МОГУТ ВЫПЛАТИТЬ ДИВИДЕНДЫ

«Транснефть» и ОАО РЖД не могут определиться с выплатой дивидендов за 2019 год из-за невыхода директивы правительства. Причина – в спорах о размере выплат: ОАО РЖД просит оставить всю прибыль на реализацию инвестпрограммы и выплатить дивиденды только на привилегированные акции, а «Транснефть» – выплатить нормативные дивиденды с рассрочкой на три года. Источники ожидают выхода директивы по «Транснефти» только в сентябре.

Ряд госкомпаний из-за отсутствия правительственной директивы по голосованию госпредставителей в совете директоров примут решение о выплате дивидендов за 2019 год с запозданием. Так, «Транснефть» 23 июня объявила, что проведет по этому вопросу заочное голосование после получения директивы. Совет директоров рассматривал вопрос о дивидендах 19 июня, но, как поясняет источник “Ъ”, близкий к правительству, из-за отсутствия директивы не смог принять решение. По его словам, она может быть утверждена в сентябре, так как госкомпаниям разрешили отложить собрания акционеров до этого срока из-за пандемии.

В самой компании “Ъ” пояснили, что совет директоров признал наилучшим вариантом выплату 50% нормализованной прибыли по МСФО за 2019 год, или 81 млрд руб., частями: около половины суммы сразу, а остальное – в течение трех лет.

В аппарате курирующего а Юрия Борисова отказались от комментариев. Глава Минэнерго Александр Новак 24 июня подтвердил, что правительство обсуждает возможность отсрочки или снижения дивидендов «Транснефти», но окончательного решения нет. Само Минэнерго поддерживает рассрочку.

Похожая ситуация и у ОАО РЖД, давно настаивающего на освобождении его от выплаты дивидендов по обыкновенным акциям, причем не только на 2020 год, но и на весь период действия его долгосрочной программы развития (ДПР) до 2025 года. Хотя такое допущение было утверждено правительством вместе с самой ДПР, впоследствии против выступил Минфин. На начало года правительство хотело от ОАО РЖД около 86 млрд руб. дивидендов в 2020 году (см. “Ъ” от 14 февраля). Но с учетом кризиса на мировых товарных рынках и пандемии власти вернулись к обсуждению вопроса, и **Минтранс** в апреле предлагал разрешить транспортным госкомпаниям оставлять прибыль на инвестпрограммы. В **Минтрансе** “Ъ” подтвердили, что придерживаются этой позиции в отношении ОАО РЖД. В самой монополии, Минэкономике и секретариате курирующего а комментариев “Ъ” не дали, в Минфине не ответили на запрос “Ъ”.

21 мая комитет по аудиту и рискам совета директоров ОАО РЖД принял решение о распределении 5% чистой прибыли, или 2,67 млрд руб., – в резервный фонд, 2,98% от номинала привилегированных акций – на дивиденды от них (2,68 млрд руб.), а основную сумму – 48,12 млрд руб. – оставить в компании на финансирование инвестпрограммы. Но совет директоров так и не рассматривал этот вопрос, говорит источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, нет его и в повестке ближайших заседаний. Когда будет директива, говорят собеседники “Ъ”, пока неизвестно.

Директива должна быть издана к моменту проведения годового собрания, в повестку которого вносится вопрос о дивидендах, поясняет партнер фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов.

Если же к этому моменту директивы не будет, то решение о распределении прибыли просто не может быть принято, отмечает юрист, что не мешает вынести его на повторное голосование в будущем.

У ОАО РЖД в 2019 году выход директивы уже задерживался: правительство обдумывало, согласиться ли на выплату дивидендов «натурой» (см. “Ъ” от 1 июля 2019 года). Но для монополии сроки непринципиальны, так как и обыкновенные, и привилегированные акции принадлежат государству. Что касается «Транснефти», то, по словам источников “Ъ”, дивиденды на префы будут выплачены сразу, иначе они станут голосующими, что изменит баланс сил в управлении компанией. По мнению Сергея Гарамиты из Райффайзенбанка, даже если правительство откажет в рассрочке, «Транснефть» сможет выплатить дивиденды, учитывая очень низкий чистый долг и свыше 300 млрд руб. на балансе. Более принципиальным для монополии является вопрос о снижении тарифов в два раза, который сейчас обсуждается в правительстве по просьбе главы «Роснефти» Игоря Сечина. По данным источников “Ъ”, совещание у Юрия Борисова по этой теме было назначено на 23 июня, но не состоялось.

<https://www.kommersant.ru/doc/4390974>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.25.06; ОПЕРАТОРЫ ТЕХОСМОТРА ВКЛЮЧАЮТ ЗАДНЮЮ; КОМПАНИИ ПРОСЯТ ПРЕЗИДЕНТА ОТМЕНИТЬ РЕШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТО

Операторы техосмотра (ТО) жалуются, что из-за спешно принятого парламентом закона, позволившего автовладельцам временно получать ОСАГО без диагностической карты, они остались без клиентов и на грани банкротства. Совокупные потери отрасли они

оценивают в 1,4–1,68 млрд руб. в месяц. В обращении президенту, премьеру и спикеру Госдумы Вячеславу Володину представители более ста компаний просят способствовать отмене введенных из-за коронавируса норм, включить отрасль в перечень пострадавших от пандемии, установить налоговые каникулы для компаний и разработать новую методику расчета стоимости ТО. В Российском союзе автостраховщиков считают, что «операторы не совсем понимают, что происходит». В Госдуме также не согласны с призывами править новые нормы.

Письмо президенту, премьеру и спикеру Госдумы Вячеславу Володину направили 120 операторов техосмотра в связи с «осложненной» ситуацией на рынке (есть у «Ъ»). В 2019 году, напомним, Госдума приняла законопроект о реформе ТО: диагностические карты переводят в электронный вид; вводится фотосъемка процесса ТО; растут штрафы для операторов, торгующих картами; вводится штраф 2 тыс. руб. за езду без ТО для водителей. Нововведения должны были заработать в июне 2020 года, но из-за пандемии срок передвинули на 2021–2022 годы. При этом Госдума с подачи Минэкономки и ЦБ с апреля 2020 года установила новую периодичность ТО (новые легковые машины до четырех лет проверку теперь могут не проходить, четырех-десяти лет – каждые два года, старше десяти лет – каждый год). До 30 сентября ОСАГО можно оформить без диагностической карты.

В итоге получается, что страховая компания без заключения о возможности безопасного использования транспортного средства допускает его к участию в движении, – пишут операторы в обращении. – «Неисправный автомобиль несет существенную опасность».

Критикуют они и решение по увеличению периодичности ТО: за четыре-пять лет эксплуатации у автомобиля может быть «достаточно большой» пробег и «серьезные неисправности, которые также могут привести к смертельным ДТП». Основная же проблема, на которую жалуются компании, – тяжелое экономическое положение всей отрасли. Из-за «необязательного» ТО при оформлении полисов уменьшился поток машин, приезжающих на диагностику. В сфере ТО занято около 30 тыс. техэкспертов и 10–13 тыс. человек обслуживающего персонала, для выплаты им зарплат нет средств. В перечень пострадавших от коронавируса отраслей техосмотр власти не включили, получить кредит по 0% для выплат зарплаты невозможно. «Операторам приходится работать себе в убыток, обрекая свой бизнес на банкротство, – пишут компании. – До 30 сентября на пунктах техосмотров посетителей не будет, и, как нам выживать в данной ситуации, неизвестно». Ущерб отрасли (всего зарегистрировано около 5 тыс. операторов) оценивается в 60–70 млн руб. в день, посчитал по просьбе «Ъ» один из авторов письма, гендиректор тюменской ООО «Энергоресурс» Леонид Блувштейн, или 1,4–1,68 млрд руб. в месяц.

Компании просят отменить закон, позволяющий получать полис ОСАГО без подтверждения техосмотра, а ранее запланированную реформу запустить уже с 1 января 2021 года, а не поэтапно к 1 марта.

Отрасль ТО нужно включить в перечень пострадавших от пандемии, установив «налоговые каникулы» для компаний. Авторы письма также просят разработать новую методику расчета стоимости прохождения ТО (сейчас тарифы устанавливают регионы по методике 2012 года, в ряде субъектов они не превышают 200–300 руб.), а также сделать куратором отрасли ГИБДД. Глава некоммерческого партнерства станций диагностики «Безопасность и транспорт» (объединяет 60 операторов) Ярослав Васичков заметил, что главная проблема – перенос сроков реформы. «Ее можно было запустить в июне, добросовестные операторы ждали и готовились к ней, – говорит эксперт. – Благодаря штрафам за нарушение сроков прохождения ТО начали бы приезжать машины, операторы смогли нормально просчитать бизнес. Жулики, торгующие диагностическими картами, постепенно бы исчезли. Но зачем-то решили оставить все как есть еще на два года».

В течение двух-трех лет система ТО будет кардинально меняться, пояснил “Ъ” заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков (РСА) Сергей Ефремов. «Операторы не совсем понимают, что происходит, в итоге критика получалась односторонняя и необъективная», – говорит он. Господин Ефремов не поддержал недовольства по поводу новой периодичности проверок. «Корейские, японские автопроизводители давно перешли на пятилетнюю гарантию, зачем лишний раз гонять автовладельца на проверку? Понятно, что операторы переживают за свой бизнес, но лучше все-таки подумать о водителях», – говорит он. Временная отвязка полисов от диагностических карт – неизбежная мера, поясняет господин Ефремов. В Москве и области в первую очередь (на них приходится 30% всего автопарка России) пункты ТО закрыли из-за пандемии, а транспорт должен был ездить, доставка продуктов, лекарств не останавливалась. «Поскольку без полиса выезжать нельзя, было решено ввести временное правило – оформлять страховку без карты», – поясняет он. – В противном случае транспортное сообщение остановилось бы. Такси и автобусы, к примеру, обязаны проходить ТО дважды в год». При этом РСА поддерживает призывы операторов по пересмотру тарифов.

Новую методику готовит ФАС, надеюсь, к сентябрю-октябрю это будет сделано, – отмечает господин Ефремов. – В целом, наверное, государство должно обратить больше внимания на ситуацию с операторами, оказать им помощь».

Руководство Госдумы уполномочило дать ответ представителям отрасли главу комитета Госдумы по транспорту Евгению Москвичеву. Проблемы операторов не в законе, а в том, что «70% транспорта стоит, никто не едет проверяться», заявил он “Ъ”. Депутат подчеркнул, что вопросы поддержки бизнеса решает правительство. Получить комментарий от Минэкономики (куратор реформы ТО) 24 июня не удалось. Ранее в ведомстве заявляли, что изменение периодичности проверок позволит сэкономить автовладельцам до 20 млрд руб. за три года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4390938>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.25.06; СТРАХОВЩИКОВ ВЫВОДЯТ НА ДИСТАНЦИЮ; В ГОСДУМЕ ОБСУДИЛИ ПЕРЕВОД ВЫПЛАТ В ОНЛАЙН

Экспертный совет Госдумы по страхованию одобрил концепцию перевода оформления страховых выплат по обязательным видам в электронный формат. Законопроект об этом депутаты намерены внести на рассмотрение палаты уже осенью. При его принятии автомобилисты, жертвы техногенных аварий и пострадавшие от перевозчиков смогут заявлять о страховых случаях дистанционно. Страховщики не против вывести все общение с клиентами в онлайн, но предупреждают – это может привести к росту числа случаев мошенничества.

Как стало известно “Ъ”, экспертный совет Госдумы по страхованию рассмотрел изменения в три закона об обязательном страховании – ответственности автомобилистов, владельцев опасных объектов (ОПО) и перевозчиков (ОСГОП). Предполагается, что в виде законопроекта поправки будут оформлены для внесения в Госдуму осенью – автором станет глава экспертного совета депутат Алексей Изотов. По его словам, инициатором идеи переноса урегулирования в онлайн был Российский союз автостраховщиков. Участники рынка, впрочем, сообщили “Ъ”, что движение к «оцифровке» выплат происходит с подачи Центробанка.

В любом случае, на заседании совета было решено, что далее предложения будут дорабатываться с учетом замечаний регулятора и страховых компаний.

Согласно поправкам, потерпевшие смогут обратиться в компанию с заявлением о страховом случае в электронном виде – загрузив документы на сайте страховщика или через портал госуслуг. В сопроводительных материалах к поправкам отмечается, что

электронные документы с усиленной цифровой подписью, как и данные, полученные через портал госуслуг, подделать будет затруднительно. Обмен информацией между потерпевшим и страховщиком по поводу урегулирования убытка через сайт компании позволит и «сократить злоупотребления страховщиков в части необоснованного уклонения от страховой выплаты».

Учитывая высокий риск мошенничества, предполагается, что если у страховщика появится подозрение в корректировке представленных клиентами фото- и видеоматериалов, он будет вправе запросить дополнительные подтверждающие документы.

Согласно одной из поправок (в закон об организации страхового дела в РФ), организации и органы власти будут обязаны предоставлять страховщикам информацию по страховым случаям. Страховщики, в свою очередь, должны будут соблюдать режим ее защиты. Поправки предполагают поэтапное внедрение изменений. В части ОСГОП и ОПО – уже через год после принятия закона, ОСАГО – через два года.

Дистанционное оформление убытков уже ограничено применяется в системе «европротокол» с помощью мобильного приложения «Помощник ОСАГО». Как сказал “Ъ” Алексей Изотов, «перевод урегулирования страховых случаев в электронный вид в эпоху цифровизации выглядит ожидаемым и логичным». «Мы понимаем, что появляется почва для мошенничества, – говорит депутат. – Но, как мы помним, при появлении возможности продажи ОСАГО онлайн возникли и мошенники, которые завлекали автомобилистов низкими тарифами за счет корректировки коэффициента мощности и территории использования авто. Около 3 млн автовладельцев воспользовались их услугами – но 95% получили удобный способ покупки полиса и экономию за счет конкуренции страховщиков». Господин Изотов указывает, что электронное оформление выплат предполагается лишь как альтернатива бумажному. «Не везде есть интернет, старшее поколение привыкло к бумаге – существующий способ оформления выплат мы сохраним», – пообещал он.

«Дистанционное урегулирование – это хорошо и удобно для клиента, – говорит замглавы «Ингосстраха» Илья Соломатин. – Но, анонсируя такие технологии, рынок и государство должны быть к ним готовы с технической точки зрения». Должна быть готова и нормативная база. «Риски мошенничества – это еще одна сдерживающая составляющая, – считает господин Соломатин. – Но с учетом существования баз ГИБДД и страховщиков – при объединении этих ресурсов для вычисления мошенников будет меньше возможностей для злоупотреблений». «Да, надо максимально упрощать контакты компании с клиентами, – говорит заместитель гендиректора «РЕСО-Гарантии» Игорь Иванов. – Но не во всех случаях можно доверять фото- и видеосъемке. Если страховщик утратит право осматривать поврежденный автомобиль, это включит «зеленый свет» мошенникам».

<https://www.kommersant.ru/doc/4390937>

«НОВАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РЕАЛЬНОСТЬ». ПРИЛОЖЕНИЕ №110; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.25.06; ВОПРОСЫ КРИЗИСНЫХ ВЛОЖЕНИЙ; ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

В горизонте десяти лет потребности инвестиций в инфраструктуру России, по экспертной оценке, составляют около 120 трлн рублей. В транспортной стратегии России на период до 2035 года учитывается необходимость ликвидации ограничений на сети автомобильных дорог, внутренних водных путях, обеспечения транспортной доступности удаленных и труднодоступных регионов. Предстоит также устранить ограничения провозной и пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и развивать международные транспортные коридоры в стране.

В марте правительство одобрило проект транспортной стратегии РФ до 2035 года. Часть проектов должна быть завершена уже к 2021 году, их общая стоимость составляет 365,2

млрд рублей, отмечают в Росдорбанке. Среди них, подчеркивают эксперты финансовой организации, – первый этап модернизации БАМа и Транссиба, что поможет освоить дополнительный грузопоток основных месторождений Восточного полигона до 66,8 млн тонн. Кроме этого, речь идет о комплексном развитии участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги, которое должно обеспечить привлечение дополнительного грузопотока до 15 млн тонн, а также обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна (дополнительный грузопоток не менее 59,6 млн тонн) и строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск в обход Украины.

За 2019 год предприятия железнодорожного транспорта сформировали около 90% грузооборота (без учета трубопроводного), объясняет значимость инвестиций заместитель директора Центра экономической исследований инфраструктурных отраслей Института экономики естественных монополий РАНХиГС Дмитрий Агафонов. В структуре пассажирооборота велика роль авиационного транспорта (56% от общего объема), добавляет он. Вместе с этим транспортная отрасль, как и многие другие, подверглась влиянию пандемии коронавируса, начавшейся в первом квартале 2020 года.

Эпидемиологическая коррекция

В краткосрочной перспективе наблюдается пересмотр параметров инвестиционных программ всех крупнейших транспортных перевозчиков, говорит господин Агафонов. РЖД и крупнейшие авиакомпании уже объявили о сокращении финансирования своих инвестпрограмм. Тем не менее все стратегические и ключевые для государства направления перспективного роста грузопотоков были сохранены, отмечает эксперт. Это подтверждают итоги рабочего заседания по вопросам развития транспортной отрасли, проведенного в первой декаде мая.

«Для РЖД – это модернизация Транссиба и БАМа, для авиационной отрасли – поддержка аэропортовой инфраструктуры, для водного транспорта – поддержка судостроения. В то же время существуют высокие риски пересмотра инвестиционного развития новых проектов по развитию транспортной инфраструктуры с горизонтом планирования до 2030–2040 годов», – считает господин Агафонов. В зоне риска – модернизация аэропортов Дальнего Востока, новая автомагистраль между Москвой и Казанью – проекты, которые экспертное сообщество активно обсуждало до начала развития кризиса, но по срокам реализации которых отсутствует окончательное решение.

Однако именно инвестиции в инфраструктуру, как показывают экономическая теория и опыт разных стран, позволяют государству выйти из кризиса. «Безусловно, инвестиции в инфраструктуру в экономической теории рассматриваются как взаимосвязь с долговременным экономическим ростом. Об этом свидетельствует опыт преодоления кризисных явлений не только в США, но также и в Европе и Китае. На примере Великой депрессии в США можно сказать, что строительство новых автотрасс и обновления городского хозяйства в рамках реализации национальной программы по созданию межрегиональной магистральной системы позволили справиться с ростом безработицы», – объясняет господин Агафонов.

По мнению профессора МАДИ Михаила Якимова, следует ожидать сокращения инвестиций в инфраструктуру, связанную с пассажирскими перемещениями, в первую очередь – общественный транспорт в городах и программы строительства метро. Одновременно с этим можно ожидать увеличения доли инвестиций в инфраструктуру, в том числе и в подвижной состав, грузового транспорта – автомобильного, железнодорожного и авиационного. «Именно грузовая составляющая может заполнить те высвобождающиеся объемы загрузки инфраструктуры, которые появились в результате снижения подвижности населения», – поясняет господин Якимов.

Проблемы развития

Транспортная инфраструктура в России на протяжении 10–15 лет развивается достаточно динамично, считает заведующий Лабораторией инфраструктурных и пространственных исследований Института отраслевых рынков и инфраструктуры (ИОРИ) РАНХиГС Юрий Пономарев. «Проекты, наиболее важные с точки зрения обеспечения связности территорий страны, будут реализовываться, а некоторые даже в ускоренном порядке – в рамках плана восстановления экономики. Именно это создаст мультипликативные эффекты, в том числе за счет повышения спроса на продукцию отраслей экономики, что будет стимулировать выход из кризиса», – уверен эксперт.

Россия находится в сложной ситуации – в гораздо более сложной, чем в истории европейских стран и стран, переживших высокий взрывной уровень автомобилизации раньше России на 30–50 лет, уверен господин Якимов. Корень проблемы заключается в том, что параллельно решаются две задачи – обеспечение доступности территории и серьезные транспортные издержки внутри мегаполисов и в городских агломерациях.

Дефицит транспортной инфраструктуры присутствует практически во всех видах транспорта, и данная проблема негативно сказывается на возможностях использования транзитного потенциала нашей страны, добавляет господин Агафонов. Согласно исследованиям Всемирного банка, по показателю Logistics Performance Index РФ находится в седьмом десятке, разделяя место с Парагваем и Коста-Рикой. В связи с этим одним из перспективных направлений развития транспортной инфраструктуры является формирование на базе всех видов транспорта мультимодальных перевозок, создание крупных транспортно-пересадочных узлов, уверен эксперт. Рост объемов мультимодальных перевозок окажет положительное влияние на существующий дисбаланс между видами транспорта и позволит оптимизировать систему транспортного хозяйства для экономического роста. Интермодальные перевозки позволяют снизить транспортные издержки за счет комбинирования различных видов транспорта, объясняет господин Пономарев.

Среди ключевых программ развития транспортной инфраструктуры господин Якимов выделяет **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)** на период до 2024 года и национальный проект **безопасные и качественные автомобильные дороги (БКАД)**. Генеральный директор инвестиционной группы «РВМ Капитал» Феликс Блинов подчеркивает, что в **КПМИ** вошли проекты по всем видам транспорта. Это транспортно-логистический коридор «Европа – Западный Китай», Северный морской путь, а также развитие железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба. Объем финансирования **КПМИ** оценивается в 7 трлн рублей, половина средств – частные инвестиции. «В такой ситуации хорошим решением становится государственно-частное партнерство», – констатирует он.

Данные службы государственной статистики показывают, что грузооборот увеличился с 2000 по 2019 год на 55%, что соответствует среднему росту в 2,5%, среднегодовой прирост длины автодорог составляет 1–2%. Такие показатели, по мнению аналитика группы компаний SRG Ильи Телятникова, нельзя назвать «динамичными темпами», это связано с недостатком финансирования. С тем, что объемы финансирования развития инфраструктуры необходимо увеличивать, соглашается и господин Пономарев. «Если сравнивать Россию с другими ведущими развивающимися и развитыми странами, то их объемы финансирования транспортной инфраструктуры в долях ВВП были выше», – отмечает он.

Роль мультипликатора

Согласно расчетам Moody's Economy, государственные капиталовложения в инфраструктуру стимулируют частные инвестиции: каждый доллар, потраченный на инфраструктурные проекты, вызывает мультипликационный эффект в размере \$1,59, приводит данные господин Блинов. По данным Росстата, транспорт формирует 5% ВВП

РФ. С учетом мультипликативного эффекта в смежных отраслях данный показатель доходит до 7%–8% ВВП, говорит господин Агафонов.

По экспертным оценкам организации экономического сотрудничества и развития, за счет использования транзитного потенциала рост ВВП можно оценить в 0,8–1%, добавляет он. Транспортно-логистическим компаниям предоставляются возможности эффективного использования инфраструктуры, с учетом транзитного потенциала транспорт может формировать 10–11% ВВП, прогнозирует эксперт, подчеркивая, что это позволит сократить зависимость национальной экономики от нефтегазового сектора.

Наибольший результат по шкале мультипликативных эффектов достигается при развитии автодорожной и железнодорожной инфраструктуры, отмечает господин Пономарев. По его мнению, повышение транспортной доступности территорий может оказывать сразу несколько эффектов с точки зрения экономического и социального развития: это снижение издержек производства, повышение общей производительности предприятий, изменение связности территорий, доступности рынков труда и капитала, изменение системы расселения и повышение доступности внешних рынков. Кроме того, снижаются издержки потребителей при приобретении товаров и услуг – как финансовые, так и по затратам времени. А это позволяет увеличить потребительский спрос и способствует экономическому росту, заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4389209>

«НОВАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РЕАЛЬНОСТЬ». ПРИЛОЖЕНИЕ №110; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.25.06; ШТУРВАЛ НА РУЛЬ; АВИАПЕРЕВОЗКИ

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) признала, что с финансовой точки зрения 2020 год станет худшим годом в истории авиации. Убытки, которые терпит авиаотрасль из-за ограничений, колоссальны. Специалисты надеются на вступление в «переходный» период в борьбе с коронавирусом, что, возможно, позволило бы открыть небо до конца лета. Однако собеседники ВГ не столько оптимистичны, а некоторые эксперты уверены, что в ближайшее время лучший способ путешествий – на личных автомобилях.

Мировые авиакомпании в 2020 году из-за пандемии COVID-19 понесут рекордные убытки, их уровень достигнет \$84,3 млрд, сообщила IATA. При этом мировой пассажиропоток будет сопоставим с показателями 2006 года, упав в 2020 году вдвое по сравнению с 2019 годом (до 2,25 млрд человек). По оценкам СМИ, потери российских авиакомпаний составят 70–100 млрд рублей. Авиаперевозки в России за январь – май 2020 года сократились почти вдвое (обслужили 24,97 млн пассажиров), говорится в актуальных данных **Росавиации**. Например, в мае, месяце традиционно повышенного спроса, российские перевозчики обслужили 946 тыс. пассажиров – это падение на 91,3% по сравнению с объемами за аналогичный период прошлого года.

«Аэрофлот», одна из крупнейших авиакомпаний по пассажиропотоку в России (государству принадлежит 51,2% перевозчика), в отчете за первый квартал 2020 года прогнозировал сценарий развития отрасли при вступлении в «переходный» период борьбы с коронавирусом. Так, будет происходить поэтапная отмена ограничений на внутренних рынках еще изолированных стран. Основными факторами на этом этапе станут рост внутренних перевозок, усиление конкуренции, консолидация рынка с потенциальным уходом одного или нескольких игроков, возобновление деловой активности на внутренних национальных рынках, протекционизм по отношению к национальным авиаперевозчикам и оживление внутреннего туризма на фоне стагнации выездного туризма, говорилось в отчетности «Аэрофлота».

Тем не менее собеседники ВГ с недоверием относятся к информации о возможном начале авиасообщения с 15 июля. Точные даты открытия **Росавиация** с перевозчиками не обсуждала, отмечают источники издания. Таким образом, в России до сих пор не

возобновлены чартерные перевозки, которые обычно открываются с середины апреля, большую потерю составили майские праздники, на которые приходится пик спроса. Кроме этого, авиакомпании теряют доходы, получаемые от организации бортового питания, что тоже является существенной статьёй выручки, говорит профессор отделения сервиса кафедры маркетинга и торгового дела Института отраслевого менеджмента (ИОМ) РАНХиГС Галина Дехтярь.

Снижение пассажиропотока внутри страны обусловлено, кроме всего прочего, отменой командировок – большое количество людей перемещается внутри страны с бизнес-целями. Госпожа Дехтярь полагает, что восстановление этого сегмента в полном объеме пока не осуществится. «Командировки – это большая статья расходов для компаний, которые сейчас будут на всем экономить. А значит, будут убытки и у авиаперевозчиков», – объясняет она.

Вероятно, восстановление с 15 июля станет возможным, если эпидемиологическая ситуация в странах, с которыми планируется возобновление, будет стабильна, считает директор по маркетингу сервиса для планирования путешествий OneTwoTrip Алексей Теплов. Темпы роста туристического спроса на перелеты за рубеж во многом будут зависеть от общего количества предложений безопасного заграничного отдыха, говорит он.

Аналитики OneTwoTrip констатируют рост количества путешествий по стране после ослабления ограничительных мер в ряде регионов: на летний период туристы наиболее часто рассматривают поездки в Москву, Симферополь, Санкт-Петербург, Сочи, Краснодар, Анапу, Минеральные Воды, Калининград, Уфу и Казань. Среди зарубежных направлений больше всего ищут авиабилеты в Узбекистан, Армению, Турцию, Италию, Казахстан, Таджикистан, США, Азербайджан и Германию.

Основываясь на запросах в туристическое агентство Idea.Travel, можно сказать, что туристы очень ждут открытия границ с Турцией и готовы туда ехать даже с условием ограничений и мер в период постпандемии – с ношением масок и соблюдением дистанции, говорит владельца агентства Светлана Захарова. Тунис активно готовит предложения для российского рынка, и в последние годы показал, что способен удовлетворить потребности россиян, которые по каким-то причинам не хотят ехать в Турцию, добавляет она. В приоритете у россиян также Греция, Испания и Кипр. «В любом случае, первая волна туристов, скорее всего, отправится на пляжный отдых с коротким временем перелета», – заключает госпожа Захарова.

Тенденции рынка

Госпожа Дехтярь замечает: пока закрыты внешние границы, оптимальными станут путешествия внутри страны – туда, куда можно безопасно доехать на собственном транспорте.

Это делается не только из соображений безопасности, но и из-за экономии, добавляет господин Теплов. «В целях экономии туристы, самостоятельно организующие свои поездки, могут рассмотреть путешествия на поездах или личных автомобилях», – говорит он. Однако в OneTwoTrip пока не наблюдают тенденции к увеличению стоимости полетов на летний период. Например, средняя стоимость перелетов по России в июне составляет 6,6 тыс., в июле – 6,8 тыс., в августе – 7 тыс. рублей в одну сторону. В мае фактическая средняя цена составляла 6,9 тыс. рублей. Таким образом, стоимость авиабилетов остается стабильной, и активного перехода на другие виды транспорта при сохранении динамики, скорее всего, не произойдет, прогнозирует эксперт.

Госпожа Захарова также не видит оснований для сокращения числа авиапутешественников. «Все будет зависеть от цен на билеты, безусловно, но все же турист уже привык к авиапутешествиям, и вряд ли пандемия сможет повлиять на эту привычку. Поедут, конечно, и по России. Но спрос на российские курорты хоть и есть, но не такой тотальный, как прочили изначально», – подчеркивает она.

<https://www.kommersant.ru/doc/4389234>

«НОВАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РЕАЛЬНОСТЬ». ПРИЛОЖЕНИЕ №110; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.25.06; КУРС НА ГРУЗ; ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна за январь – май 2020 года увеличился на 1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 109 млн тонн. Активное расширение российских портовых мощностей на Северо-Западе, особенно Усть-Луги, началось после требования Кремля по перенаправлению грузов из Прибалтики на российские терминалы.

Хотя эксперты и признают местами негативную динамику импорта на фоне пандемии, в целом она будет компенсирована ростом спроса и сохраняющейся тенденцией повышения доли экспорта. Самый крупный по грузообороту порт Усть-Луга обработал 45,3 млн тонн грузов, порт Приморск – 26 млн тонн, Большой порт Санкт-Петербурга – 24,9 млн тонн, Высоцк – 7,9 млн тонн, Калининград – 4,7 млн тонн, Выборг – 225,4 тыс. тонн, следует из статистики ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря».

По словам первого зампреда гильдии профессионалов ВЭД «Гермес» Евгения Кошкарова, в отчетный период существенно выросла перевалка экспортных и транзитных грузов и незначительно сократился импорт, что в основном связано с карантином в Китае. Основной причиной этого стало падение рубля, что сделало российский экспорт и транзит более конкурентоспособными и привлекательными по цене, указывает он.

На российском рынке наливных и насыпных грузов (уголь и минеральные удобрения, сжиженный газ и нефтепродукты) постоянно вводятся новые мощности, что способствует переориентации грузопотоков из Прибалтики в порты Северо-Запада, поясняет господин Кошкаров. Однако он не уверен, что произойдет полная ликвидация российского транзита через Прибалтику. «На примере контейнерных перевозок можно говорить, что в последние пять лет объем грузопотока устоялся, но полного перетекания не происходит по экономическим и технологическим причинам. Конкурентная борьба не всегда заканчивается в пользу российских терминалов из-за ценовой конкуренции и регуляторных мер», – объясняет он.

Вместе с переориентацией экспортных грузопотоков ощущается дефицит инфраструктуры, в частности железнодорожных подъездных путей, считает руководитель отдела перевозок генеральных грузов группы компаний Asstra Олег Сысолятин. Среди крупных инвестпроектов по развитию портовой инфраструктуры на Северо-Западе – развитие портов Высоцк, Приморск и Усть-Луга, отмечает он. Других инвестпроектов в ближайшее время не появится, считает господин Кошкаров.

По берегам залива

Свободных мощностей по перевалке на Северо-Западе довольно много, подчеркивает господин Кошкаров. В 2015 году был запущен контейнерный терминал «Бронка», но он не загружен до конца, активно развивается контейнерный терминал порта Санкт-Петербург, в ближайшее время на полную мощность должен заработать универсальный терминал по перевалке генеральных грузов LugaPort «Новотранса», в Усть-Луге частично введут в эксплуатацию новый терминал «Ультрамар», развивается проект Приморского универсально-перегрузочного комплекса (Приморский УПК), перечисляет он программу обновления портовой инфраструктуры.

В Высоцке работает нефтепродуктовый терминал ЛУКОЙЛа – ООО «РПК ЛУКОЙЛ-П», а также угольный – ООО «Порт Высоцкий» (контролируется кипрской компанией «Сибенко Холдинг»). Кроме того, на территории порта ООО «Криогаз-Высоцк» ведет строительство терминала СПГ годовой мощностью 660 тыс. тонн. В январе 2019 года появилась информация о том, что ЛУКОЙЛ рассматривает площадку вблизи Высоцка под терминал по перевалке угля мощностью до 15 млн тонн. Железнодорожный оператор ГК «Технотранс» планирует вложить около 13 млрд рублей в строительство на территории

морского порта Высоцк специализированного зернового терминала пропускной способностью 4 млн тонн в год с производственным комплексом переработки пшеницы с годовой мощностью 180 тыс. тонн.

Проект в Приморске предусматривает создание терминала в порту с возможностью приема судов дедвейтом до 200 тыс. тонн и осадкой до 16 м. Терминал сможет переваливать до 70 млн тонн груза, из них 20 млн тонн угля, 3 млн TEU контейнеров, 5 млн тонн минудобрений, 5 млн тонн сельскохозяйственной техники и 1,2 млн тонн генеральных грузов. Ввод в эксплуатацию запланирован на 2022 год. Инвестиции в проект оцениваются в 170 млрд рублей. Как сообщал ранее “Ъ”, ОАО РЖД также может модернизировать железнодорожную ветку Выборг – Приморск – Ермилово к 2025 году в расчете на грузопоток в порт.

Терминал Lugarport предназначен для перевалки зерновых, пищевых, генеральных и навалочных грузов с общим объемом 24,26 млн тонн в год, сообщили в **пресс-службе** «Новотранса». Сумма инвестиций в строительство терминала в Усть-Луге оценивается в 46,5 млрд рублей. Первую очередь терминала планируется ввести в 2023 году, вторую и третью – в начале и конце 2024 года соответственно.

По словам генерального директор компании «Бронка Групп» Никиты Мурова, проект транспортно-логистического центра «Бронка» направлен на ускорение и удешевление грузовых перевозок за счет эффекта масштаба при тесном взаимодействии морского, железнодорожного и других видов транспорта. Например, говорит он, предусмотрено строительство магистральной железнодорожной инфраструктуры (семь путей общей протяженностью более 7 км), включающей вспомогательные сооружения, подъездные дороги, а также склады и сервисные пункты. Кроме этого, будут сооружены новые причалы общей длиной 324 м и прилегающая к ним зона для перевалки между различными видами транспорта и хранения оборудования.

Грузовые прогнозы

Пандемия коронавируса существенно не повлияла на грузооборот международной торговли, не в последнюю очередь из-за того, что пока идет выполнение ранее заключенных контрактов, говорит господин Кошкаров. «Пиковое влияние коронавирусной эпидемии, скорее всего, придется на третий квартал. Экспортный грузооборот в связи со стабилизацией цен на нефть и относительным ростом курса рубля, возможно, приостановится, но в любом случае показатели 2020 года будут агрегированно выше, чем показатели 2019 года. Что будет с импортом – зависит от оживления экономики», – прогнозирует эксперт. К примеру, в первом и втором квартале выросли объемы импорта овощей и фруктов, что связано с тем, что люди в режиме самоизоляции стали больше потреблять продуктов питания, отмечает он. С другой стороны, импорт непродовольственных товаров и товаров народного потребления был полностью провален, продолжает господин Кошкаров. «По одному клиенту объемы завоза упали с 200 контейнеров до 20, то есть на 90%. Поставки сырья для химической, пищевой или обрабатывающей промышленности в течение четырех-пяти месяцев уменьшились, но не существенно», – резюмирует он. При этом эксперт отмечает, что грузоотправители стали выбирать другие виды транспорта: из-за падения рубля ценовые «ножницы» между морской и железнодорожной доставкой сократились, поэтому многие клиенты выбирают более быстрый способ – железную дорогу или даже авиадоставку, чтобы успеть попасть в пик стоимости, например, защитных средств.

Альтернативные показатели приводит директор таможенного брокера Meridian Михаил Гулятьев: по его оценкам, за последние два месяца грузопоток уже сократился на 60–70%. Стабильными в этой ситуации остались только поставки фруктов и овощей, подтверждает он. Падение грузооборота из-за невозможности отгружать товары из Юго-Восточной Азии констатирует также региональный директор структурного подразделения Kuehne + Nagel в Петербурге Анастасия Кизулева.

«Производства на территории Китая и близлежащих регионов были приостановлены на достаточно долгий срок, что вызвало сначала временный дефицит грузов в портах отправления, а несколько позже повлекло падение объема импортных поставок в портах Северо-Запада. Второй квартал уже показал резкий рост экспорта из Юго-Восточной Азии и импорта в РФ. Заполняемость судов морских линий уже близка к 100%, а среднее время ожидания в портах погрузки и перевалки существенно увеличилось. В целом это подтверждает наш прогноз: временное падение импорта в первом квартале будет компенсировано ростом спроса, который начнется во втором квартале. Экспортная составляющая грузооборота РФ показывает стабильный рост, и тенденции к снижению в ближайшее время мы не видим», – заключает госпожа Кизулева.

<https://www.kommersant.ru/doc/4389226>

КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.25.06; КОВИДНО, НЕ СЕЗОН; ГОСТИНИЦЫ И САНАТОРИИ ОТКЛАДЫВАЮТ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РАБОТЫ

Рекомендации Роспотребнадзора по массовому тестированию сотрудников, предоставлению дополнительных справок и закупке средств дезинфекции затруднили работу гостиниц и санаториев. Многие из них не готовы принимать туристов, несмотря на формальное возобновление курортного сезона. Не спешат на отдых и туристы. Участники рынка опасаются, что 10–30% средств размещения в этом сезоне могут не открыться и ждут падения оборотов на порядок.

Несмотря на снятие ограничений и рекомендации для возобновления работы, часть средств размещения и санаториев оказались пока не готовы начать прием туристов, свидетельствуют данные «Опоры России». По расчетам организации, в Сочи сейчас работают 20 из 65 здравниц, в Татарстане – 2 из 50, в Кавказских Минеральных Водах – 6 из 120. Похожие оценки приводят в Ассоциации оздоровительного туризма и корпоративного здоровья (АОТ), указывая, что в целом в Краснодарском крае сейчас работают 90 из более 200 объектов, в Ставропольском крае – 30 из 124.

Со сложностями столкнулись и обычные отели. Гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин указывает, что пока готовность принимать туристов с 1 июля официально подтвердили около половины отелей Крыма и 80% – Краснодарского края. Хотя средства размещения продолжают открываться, эксперт предполагает, что не возобновить работу в этом году могут 10–20% объектов. «Это малые и средние отели, крупному бизнесу удалось пережить кризис», – говорит он.

По оценкам вице-президента Федерации операторов и отельеров Вадима Прасова, возобновить работу не смогли 25–30% отелей, в основном гостиниц с высокой кредитной нагрузкой, которые не способны обслуживать займы.

Формально санатории в ряде регионов могли открыться для туристов еще 1 июня. Гостиницы в курортных зонах постепенно возобновляли работу ближе к концу месяца. Для восстановления отрасли были разработаны рекомендации Роспотребнадзора, устанавливающие правила уборки, дезинфекции помещений и размещения туристов. Медицинский директор АОТ Михаил Данилов настаивает, что из-за этих норм стало сложнее конкурировать с другими объектами: для заселения в санатории требуются справки об отрицательном результате теста на COVID-19 и эпидокружении, а в случае с обычными отелями от этого требования отказались. В результате, по словам господина Данилова, открывшиеся санатории заполнены на 20–30% и работают в убыток, а многие здравницы отложили открытие.

Вице-президент «Опоры России» Алексей Кожевников поясняет, что туристов пугает не только перспектива сдавать тест на COVID-19, но и стоимость процедуры, которая в регионах доходит до 2,5 тыс. руб. «Справка об эпидокружении также платная, в результате расходы на семью увеличиваются более чем на 10 тыс. руб. за поездку», –

добавляет он. Еще одной ключевой проблемой здравниц господин Кожевников называет обязательное тестирование сотрудников на COVID-19 каждую неделю. Один из санаториев в Крыму на 223 номера отложил открытие, так как только эта процедура обойдется примерно в 2 млн руб. в месяц, указывает он. Отелям же достаточно протестировать сотрудников один раз перед началом работы.

Но Сергей Ромашкин отмечает, что у отелей также возникают сложности с закупкой необходимых для проведения дезинфекции товаров и с набором сотрудников.

«Спрос на персонал, который отсутствовал несколько месяцев, за день оказался колоссальным. Отельные, которые не держали сотрудников в штате, теперь не могут их нанять, кроме того, все они после принятия в штат должны проходить тестирование на COVID-19», – рассказывает он. Это, по словам топ-менеджера, растянет открытие курортных отелей на весь июль. Господин Кожевников опасается, что ситуация приведет к переориентации туристов на размещение в частном секторе. В Роспотребнадзоре «Ъ» заявили, что рекомендации не раз корректировались по просьбе бизнеса и Ростуризма. В случае поступления обращений ведомство готово рассмотреть их. В Ростуризме на вопросы не ответили.

Даже при корректировке требований заработать в этом сезоне смогут не все средства размещения. Президент Ассоциации отелей Казани и Татарстана Гульнара Сафина указывает, что некоторые отели в регионе решили не открываться до зимы на фоне низких показателей загрузки, которые в Казани находятся в среднем на уровне 15–20%, тогда как порог рентабельности – 35–40%. В среднем, добавляет Вадим Прасов, в этом году оборот отелей сократится в восемь-десять раз относительно прошлого года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4391006>

КОММЕРСАНТЬ (УФА); НАТАЛЬЯ ПАВЛОВА, ВЛАДА ШИПИЛОВА; 2020.25.06; БАШКИРИЮ ТЯНУТ НА ЮГ; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПЛАНИРУЮТ УДВОИТЬ РЕЙСЫ ИЗ УФЫ НА КУОРТЫ РОССИИ

Российские авиаперевозчики намерены компенсировать жителям Башкирии отмену заграничных туров дополнительными предложениями в южном направлении страны. Слоты на вылеты из Уфы на курорты черноморского побережья, в том числе в Крым, согласовали 11 авиакомпаний. Запланированный объем перевозок примерно вдвое больше, чем прошлым летом. Однако, по мнению экспертов, такого спроса на российский юг на рынке может и не быть: несмотря на относительно низкие цены на авиабилеты, туристы избегают дальних направлений из-за пандемии нового коронавируса, соотношения цены и качества, а также временно переориентировались на отдых в регионе.

Одиннадцать российских авиакомпаний готовы предложить жителям Башкирии этим летом вылеты по восьми направлениям юга России. По информации международного аэропорта Уфы, в программу этого сезона вошли авиарейсы в Сочи, Анапу, Симферополь, Минеральные Воды, Краснодар, Ростов-на-Дону, Геленджик и Волгоград. Больше всего частот запланировано в направлении Сочи, на котором собираются работать семь авиаперевозчиков. Ежедневные рейсы в Сочи запланировал лоукостер «Победа», трижды в неделю – Red Wings и Nordwind, по два раза – «Россия». С июля в этом направлении планирует дважды в неделю летать Azur Air, по одному разу – «Ираэро» и Smartavia. Всего в Сочи планируется 17 вылетов неделю.

Четыре перевозчика предлагают вылеты в Анапу: трижды в неделю «Россия», дважды – «Победа», один Nord Star, в июле к ним присоединится Nordwind, итого 11 рейсов в неделю.

В Симферополь в июне четыре рейса в неделю согласовал Nordwind, по два – «Россия» и «Ираэро», один – Smartavia. С июля на это направление с двумя рейсами в неделю планирует прийти Red Wings.

Лоукостер «Азимут» согласовал два вылета в неделю в Минеральные Воды, четыре – в Краснодар и три – в Ростов. Utair наметила три рейса в неделю в Волгоград, а «ЮВТ Аэро» – дважды в неделю в Геленджик.

Предложение на юг России этим летом из Уфы вдвое больше прошлогоднего. «Приложены максимальные усилия, чтобы предложить альтернативу зарубежным курортам», – отмечают в аэропорту.

Однако, по мнению участников туристического рынка, спрос на российские курорты может не оправдать планы авиаперевозчиков. «Заявки на поездки на черноморское побережье России есть, но их гораздо меньше, чем в прошлом году, – отмечает директор туристической фирмы “Уфа-тур” Наталья Кузьмина. – Продажи на курорты Краснодарского края открылись с 22 июня, мы пока перебронируем путевки, приобретенные в январе-феврале. Но туристы, которые ездят на юг России, это не те же самые туристы, которые ездили в Турцию. Разный уровень сервиса, и не факт, что все останутся довольны. По крайней мере, мы такой гарантии дать не можем, так как все еще действует запрет на массовые мероприятия, не работает анимация, спортзалы. Если возникнет вспышка коронавируса, все снова могут заморозить».

Генеральный директор турфирмы «Крекс» Сергей Колесников отмечает, что потребители еще только отходят от режима самоизоляции и начинают интересоваться отпуском на море. Он ожидает, что с июля спрос будет выше прошлогоднего, «хотя люди побаиваются: удерживает ситуация с дополнительными требованиями на пляжах, санаториях, базах отдыха, нужны справки на отсутствие коронавируса». «Туристы постепенно переориентируются на Россию, хотя стоимость пакетных туров выросла, в среднем на 8–15%, – отмечает директор туристического агентства “Калина-тур” Татьяна Рихтер. – Крым и Сочи в этом году обойдутся дороже прошлогодней Турции».

Портал «Авито-авто» публикует результаты опроса жителей Уфы, согласно которому этим летом около 27% респондентов рассматривают вариант поездки в Сочи, 25% – в Крым, 20% предпочтут путешествие по Уралу, 17% планируют ехать в Санкт-Петербург.

Руководитель аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что российские перевозчики стимулируют спрос небывалой летней распродажей авиабилетов, устанавливая цены ниже уровня 2019 года. «Но даже несмотря на это достичь запланированных показателей не удастся, – прогнозирует он. – Предложение на авиаперевозки существенно выше спроса. Переориентация туристов с зарубежных направлений на юг России в первую очередь зависит от индустрии гостеприимства: одной транспортной составляющей недостаточно, и здесь ситуация не в пользу российских отельеров». По мнению эксперта, турпоток на такие курорты, как Сочи, Анапа, Геленджик, Крым, может к концу лета достичь 90% от прошлогоднего. «Авиакомпании на этом не заработают, в лучшем случае сведут концы с концами и обеспечат окупаемость отдельных рейсов. Но говорить о возврате убытков даже относительно благополучного первого квартала, не считая полностью провальный второй, не приходится», – отмечает эксперт.

По мнению главы отраслевого портала «Авиа.ру» Романа Гусарова, о восстановлении туристического рынка можно будет говорить не раньше весны 2021 года. «Отмену доходных международных чартерных программ компенсировать внутренними рейсами не удастся. Кроме того, такой объем предложений на внутреннем рынке не нужен: нет такого спроса, – отмечает эксперт. – Убытки у отрасли гигантские. Поддерживать низкие цены на авиабилеты, которые мы видим сейчас, перевозчики бесконечно не смогут. Судя по количеству отмененных рейсов, пассажиры еще не откликнулись на это предложение. От дальних поездок останавливает и риск заражения коронавирусом: заболевает один, а на двухнедельный карантин попадают все. Перспектива провести отпуск в душном номере, глядя на море из окна, не радует».

Башкирские эксперты туристического рынка отмечают возросший спрос на местные турпродукты. «Как один из примеров: на прошлые выходные на горе Ирмель одновременно находились более 2 тыс. туристов, что вдвое больше обычного, – сообщил председатель госкомитета по туризму Салават Нафиков. – Многие базы отдыха забронированы до конца июля, а часть – уже и до конца августа».

Эксперт по вопросам развития внутреннего туризма Рина Гринберг отмечает «невероятный всплеск интереса к отдыху в республике». «Посещение особо охраняемых природных территорий бьет все рекорды. Существенно вырос спрос особенно на обособленные варианты размещения – дома, коттеджи на семью. Глубина бронирования таких предложений доходит до конца лета. Значительно вырос объем бронирования на будние дни – очевидно, что туристы переориентировали место отдыха на республику, – отмечает госпожа Гринберг. – Цены пока держатся на уровне прошлого лета. Турагентства пытаются переквалифицироваться на внутренний рынок, но такие компетенции моментально не нарабатываются».

<https://www.kommersant.ru/doc/4391074>

РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА; 2020.24.06; НАЗВАЛ УСЛОВИЕ ДЛЯ ОТКРЫТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ

Полеты за рубеж возобновятся тогда, когда позволит эпидемиологическая обстановка, отметил Юрий Борисов. Международное авиасообщение, за исключением вывозных рейсов, Россия приостановила еще в конце марта

Россия возобновит международное сообщение, когда это позволит эпидемиологическая ситуация с коронавирусом. Об этом заявил Юрий Борисов, передает «РИА Новости».

«Обстановка будет позволять – и будем открываться», – отметил он.

Когда именно Россия возобновит международные перелеты, Борисов не ответил. «Не знаю на этот счет», – сказал .

На фоне пандемии коронавируса Россия в конце марта приостановила международное авиасообщение. Исключение было сделано только для вывозных рейсов для россиян, оказавшихся за границей, и иностранцев, которых нужно было доставить на родину.

8 июня по поручению а ограничения на въезд в Россию и выезд из страны были частично сняты. Теперь россияне могут отправиться за границу к нуждающимся в уходе близким родственникам, а также на лечение либо по работе или учебе. Такая же мера действует и по отношению к иностранцам, которым необходимо по аналогичным причинам попасть в Россию.

В то же время в **Минтрансе** отметили, что России пока рано полностью открывать международное авиасообщение. «Безусловно, в будущем полеты из России в другие страны будут возобновлены. Однако сначала надо решить другие задачи», – пояснили в ведомстве. В числе таких задач в **Минтрансе** назвали необходимость наладить соблюдение мер безопасности на внутрироссийских рейсах, а также восстановить внутренний туризм.

https://www.rbc.ru/society/24/06/2020/5ef311769a79472e294b42ac?from=from_main

КОММЕРСАНТЪ FM; АЛЕКСАНДР РАССОХИН; 2020.24.06; РОССИЯ РИСКУЕТ ПОПАСТЬ В ЧЕРНЫЙ СПИСОК ЕС; ГРАЖДАНАМ КАКИХ ЕЩЕ СТРАН НЕ БУДЕТ РАЗРЕШЕН ВЪЕЗД В ЕВРОПУ С 1 ИЮЛЯ

Европа открывает границы, но не для России. Как пишет The New York Times, власти ЕС хотят разрешить въезд для граждан из других стран с 1 июля. При этом в предварительном списке нет России, Бразилии и США – лидеров по числу зараженных коронавирусом. В Брюсселе считают, что власти этих стран медленно реагировали на рекомендации ученых, пишет издание. Однако Евросоюз намерен раз в две недели пересматривать список государств. Чтобы попасть в него, число новых заболевших в

стране должно быть ниже европейских показателей. Сейчас в Европе в среднем на 100 тыс. человек приходится 16 заразившихся. Для сравнения – в России их 80. Когда россияне смогут посетить европейские страны?

Завлаборатории статистики здоровья Научно-исследовательского института организации и информатизации здравоохранения Росздрава Алла Иванова не надеется, что в ближайшие недели Россия попадет в список Брюсселя: «Существует несколько разных моделей, различающихся заложенными в них параметрами, как будет развиваться эпидемический процесс, как быстро будет снижаться ежедневное количество заболевших. Просто надо иметь в виду, что в Европе эти процессы начались раньше, поэтому они и закончились раньше.

В России тоже ситуация совершенно разная: в Москве она сейчас более благополучная, потому что она началась раньше, и понятно, что те регионы, в которых это позже начало развиваться, где были единичные случаи, сейчас там ситуация не очень благополучная. Поэтому вопрос о России в целом звучит довольно абстрактно. В Москве, если снятие ограничений не вызовет дополнительной вспышки, то Москва в течение где-то три недели окажется на европейском уровне, но в целом по России ситуация будет, видимо, еще довольно долго хуже, чем в Европе».

При этом, как сообщает CNN, решение Еврокомиссии будет носить рекомендательный характер. Каждая страна сама примет решение, для кого открывать границы. Впрочем, **Росавиация** по-прежнему запрещает россиянам летать за рубеж. Ограничения действуют с марта.

В авиакомпании S7 “Ъ FM” признавались, что ждут частичного возобновления полетов за рубеж уже в июле. В «Уральских авиалиниях» прогнозировали, что это произойдет не раньше августа. В «Аэрофлоте» рассчитывают, что границы откроют в третьем квартале. При этом на сайте перевозчика доступны билеты в Европу на август.

Вице-президент ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин считает, что россиянам пока рано думать о полетах за границу: «Есть позитивные новости, что много визовых центров и посольств начинают свою работу с первых чисел июля. Это первый сигнал, что в какой-то перспективе международная авиация в повестке. Если анализировать информацию, например, авиакомпаний, то, действительно, в августе ряд перевозчиков уже открыли рейсы, но опять-таки рейсы полетят в той ситуации, если будут сняты все ограничения. Мы надеемся, что тот процесс, который идет сейчас по планированию возобновления, пусть даже поэтапного, воздушного сообщения, все-таки приведет в третьем квартале к открытию таких поездок. В такой неопределенности очень сложно строить планы. 1 июля стартуют поездки внутри России, открываются гостиницы, и поэтому, если все-таки рассматривать туризм, то пока можно говорить только о путешествиях по России».

Дмитрий Горин добавил, что некоторые туркомпании бронируют поездки за границу на август.

Гендиректор компании «Транс-Шоу Тур» Сергей Назаров считает, что это слишком рискованно. Они решили не предлагать туры клиентам, пока **Росавиация** не разрешит выполнять международные рейсы: «Сейчас продавать очень опасно, тут я уже не говорю о второй волне. Я так предполагаю, что раньше августа никакого движения не будет, на июль рассчитывать вообще не стоит. И то, что нас с Бразилией и США не пустят в Европу, я ничему не удивляюсь. Честно говоря, мы очень-очень рассчитываем на осень. Мы сейчас ничего не предлагаем, будет ясность, мы начнем работать. Практически всем мы вернули деньги. Тем, у кого туры на весну – на лето, мы все вернули, кроме последней декады августа. Есть люди, которые ждут открытия осенью, те, кто бронировался на осень, но там немного у нас осталось туров, которые мы не аннулировали».

Еврокомиссия ранее уже публиковала список стран, откуда можно будет въезжать в Европу с июля. Тогда в него вошли только Черногория, Албания, Сербия, Босния и Герцеговина, Косово и Северная Македония. Сейчас речь идет о почти 50 странах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4390987>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.23.06; КОАП ПРЕДЛАГАЮТ ПОПРАВИТЬ ПО ДОРОГЕ; ОНФ НАПРАВИТ МИНЮСТУ СВОЮ ВЕРСИЮ АДМИНИСТРАТИВНЫХ САНКЦИЙ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Компенсация автомобилистам 20 тыс. руб. за каждый незаконный штраф, эвакуация на штрафстоянку в случае управления авто без ОСАГО, повышение штрафа до 5 тыс. руб. за проезд на красный свет, арест за езду без прав, ужесточение санкций для дорожных служб, нарушающих технологию ремонта. Таковы предложения рабочей группы Общероссийского народного фронта (ОНФ) и независимых экспертов по доработке нового КоАП, которые будут направлены в Минюст. В ведомстве пообещали их изучить.

Поправки в проект КоАП обсуждались 23 июня на заседании рабочей группы «Защита прав автомобилистов» при ОНФ. Новый кодекс, напомним, разрабатывается Минюстом, в январе 2020 была опубликована его первая редакция, в апреле – вторая. В рабочую группу, созданную при ОНФ для сбора инициатив от общественности, вошли представители «Синих ведерок», «Общества защите прав автомобилистов», независимые юристы, перевозчики, юристы, журналисты, а также представители Минтранса и операторов камер (ассоциация «ОКО»), столичного ЦОДД. В Минюсте ранее заявляли, что готовы работать с ОНФ и учитывать предложения.

Представленные поправки содержат как послабления, так и ужесточения для автомобилистов.

Обязательная эвакуация автомобиля за езду без полиса ОСАГО. Эксперты ОНФ считают, что до 20% автомобилей сейчас ездят без полиса, при ДТП пострадавшая сторона не получает компенсации и вынуждена судиться.

Компенсация в размере 10 тыс. руб. из бюджета в случае, если машина повреждена во время перемещения на штрафстоянку. Выплаты должны производиться в 30-дневный срок.

Новые санкции за превышение скорости. ОНФ предлагает за превышение на 40–60 км/ч в населенном пункте штрафовать на 2,5 тыс. руб., за каждое последующее нарушение – на 5 тыс. руб. За превышение свыше 60 км/ч в населенном пункте предлагается штраф 5 тыс. руб. или лишение прав, 15 тыс. руб. или лишение – за повторное нарушение.

Компенсация 20 тыс. руб. водителю за любой незаконный штраф (даже за 500-рублевый, выплачивается из местного бюджета) + штраф 20 тыс. руб. должностному лицу, вынесшему постановление (инспектору ГИБДД или другого органа). Сумма 20 тыс. руб. равна среднему гонорару адвоката в суде, пояснил координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

Установления факта опьянения, не связанного с употреблением алкоголем (психотропное, наркотическое и т. д.), по фактическому состоянию водителя (по так называемой клинической картине, конечное решение принимает нарколог). Действующий кодекс позволяет наказывать водителей даже при минимальном содержании веществ (например, лекарственных препаратов в организме), поясняют эксперты ОНФ.

Ужесточение на езду без прав. ОНФ предлагает штраф 30 тыс. руб., если у водителя не было и нет водительского удостоверения (действующий штраф 5–15 тыс. руб.), а также обязательные работы на срок 100–200 часов или арест за повторное нарушение (сейчас – штраф до 30 тыс. руб. или обязательные работы на срок до 60 часов). Действующее наказание не всегда срабатывает, это провоцирует рецидивы в части управления ТС без прав, считают в ОНФ.

Дифференцированное наказание за проезд на красный свет. Если водитель пересекает перекресток, это должно считаться «опасным нарушением», что наказывается штрафом 5 тыс. руб. Если же водитель поворачивает направо при запрещающем сигнале, штраф составляет 1 тыс. руб. (как и сейчас). Работоспособность светофора является обязательным условием для вынесения постановления.

Дифференцированное наказание за оставление места ДТП. Сегодня суд может назначить санкцию лишь в виде лишения прав или административного ареста, эксперты предлагают ввести возможность назначить также штраф (10 тыс. руб.) для незначительных аварий, когда водитель поцарапал чужой бампер во дворе. Мера наказания будет выбирать судья исходя из обстоятельств происшествия.

Штраф 5 тыс. руб. за нарушение ПДД велосипедистами в нетрезвом виде (действующий штраф – 1–1,5 тыс. руб.). Санкция за нарушение в трезвом виде остается без изменений – 800 руб.

Ужесточение наказаний для дорожных служб, допускающих нарушения во время ремонта. Для ответственных сотрудников штраф предлагается увеличить с 2 тыс. до 10 тыс. руб. или с 3 тыс. до 20 тыс. руб., если в результате произошло ДТП и был ранен водитель (или пешеход).

В ходе заседания рабочей группы ОНФ споры вызвала тема автоматической фиксации нарушений. Эксперт Григорий Шухман предложил закрепить в кодексе норму, согласно которой фиксация нарушений должностными лицами с использованием «носимых устройств» (планшетов, смартфонов) не является автоматической, при этом можно вынести постановление прямо на месте. Господин Шухман также предложил принимать от граждан материалы не только с мобильных устройств со «специальным программным обеспечением», но и с видеорегистраторов водителей. Ассоциация ОКО предложила, по сути, сохранить существующий порядок, добавить строгие требования к софту, применяемому на планшетах и смартфонах.

По итогам дискуссии был принят промежуточный вариант: граждане не смогут использовать смартфоны для фиксации нарушений, разрешается исключительно автоматический режим фиксации с помощью сертифицированных приборов.

Минюст ждет сформулированных предложений ОНФ (они будут направляться для оценки в органы власти, которые представят свои возражения), отметила представитель министерства, заметив, что экспертам нужно быть готовым к дальнейшей дискуссии. В **пресс-службе** Минюста “Ъ” пообещали рассмотреть идеи ОНФ «в установленном порядке и проработать на предмет целесообразности их учета при доработке законопроекта». Общественное обсуждение проекта кодекса заканчивается завтра, 24 июня. Ранее рабочая группа ОНФ предложила Госавтоинспекции ввести новые знаки, обозначающие фиксацию средней скорости движения на дорогах. Руководство МВД отвергло идею экспертов, назвав ее «необоснованной и избыточной».

«Говорить об этих предложениях, как о поправках – некорректно, – заявил “Ъ” первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков. – Они могут быть темой обсуждений, дискуссий и т.д. Возможно, какие-то элементы предложений и могут быть учтены в дальнейшем, но еще раз обращаю внимание, что эта тема пока неактуальна, так как новая редакция КоАП РФ с большой долей вероятности уйдет в следующий созыв. В текущую редакцию кодекса эти поправки комитет рассматривать не будет».

<https://www.kommersant.ru/doc/4390461>

Ъ-ПРИВОЛЖЬЕ-ONLINE; АЛЕКСАНДРА ВИКУЛОВА, АНДРЕЙ РЕПИН; 2020.23.06; СТРОИТЕЛЕЙ ПОДПЕРЛИ К СТЕНКЕ; МИНТРАНС И ПОДРЯДЧИК РАЗВЯЗКИ В ОЛЬГИНО ВСТУПИЛИ В СПОР, А АВТОМОБИЛИСТЫ ВСТАЛИ В ПРОБКИ

Нижегородский **минтранс** и ООО «Жилстрой-НН» предъявляют друг другу претензии по поводу строительства крупной транспортной развязки около деревни Ольгино на выезде из Нижнего Новгорода. Компания-застройщик заявила, что не может продолжать строительство, поскольку областное правительство с декабря не передало ей земельный участок, на котором необходимо возвести подпорную стенку для дороги. В **минтрансе** говорят, что застройщику и без этих участков обеспечен широкий фронт работ, и призывают «Жилстрой-НН» отказаться от информационных спекуляций. Заместитель губернатора Сергей Морозов обещает: если подрядчик остановит работы, контракт с ним расторгнут.

В Нижнем Новгороде приостановлен один из крупнейших проектов, о важности и необходимости которого региональные и муниципальные власти говорят уже несколько лет, – строительство многоуровневой транспортной развязки в деревне Ольгино протяженностью 1,5 км и стоимостью 1,7 млрд руб. Эта развязка должна разгрузить крупную транспортную магистраль Нижнего Новгорода – проспект Гагарина, который в дачный сезон простаивает в многокилометровых пробках.

Строительные работы в Ольгино начались месяц назад, а 23 июня генеральный подрядчик ООО «Жилстрой-НН» заявил, что не может продолжить строительство дороги. В компании пояснили, что госзаказчик не урегулировал земельно-имущественные отношения по участкам, необходимым для возведения развязки, и имуществу, которое находится на них.

Начало строительства уже привело к увеличению автомобильных пробок у Ольгино, так как движение по существующей трассе сужено до двух полос вместо четырех. И если сначала говорили, что транспортная ситуация будет сложной до декабря 2020 года, то теперь сроки реализации проекта могут затянуться.

В ответ на заявление подрядчика министерство строительства опубликовало сообщение, в котором говорится, что строительство развязки не останавливалось. По данным министерства, «Жилстрой-НН» передано 90% земельных участков, что позволяет строить дорогу, переустраивать инженерные коммуникации, делать насыпи земляного полотна, строить путепровод. «По оставшейся территории, находящейся в федеральной собственности, имущественно-правовые вопросы решены, завершается оформление документов. Это сдерживает выполнение работ лишь на части подпорной стенки и абсолютно не влияет на выполнение работ по объекту в целом. При этом, несмотря на имеющийся широкий фронт работ, подрядчик вовлек в производство не более 70% предоставленной ему территории объекта», – уверяют в министерстве.

Кроме того, ведомство обвиняет компанию в том, что она в одностороннем порядке отказалась строить подпорную стенку по проекту, согласованному госэкспертизой. Чиновники говорят, что «Жилстрой-НН» настаивает на собственном проектном решении, которое «не подтверждено расчетами о безопасности, надежности и долговечности». В **минтрансе** также заявили, что ограничения движения никак не связаны с возведением подпорной стенки, а введены для безопасности автомобилистов, поскольку работы ведутся рядом с проезжей частью. С учетом этих факторов и «отсутствием объективных причин для приостановки работ на объекте» опасения «Жилстрой-НН» о срыве сроков работ в министерстве считают преувеличением и называют заявления подрядчика «информационной спекуляцией и введением жителей Нижегородской области в заблуждение».

Источник в кремле на условиях анонимности сообщил “Ъ-Приволжье”, что у подрядчика, судя по всему, «не хватает квалификации»: «Им разрешение на строительство выдали в

начале апреля, с предоставлением под стройку 90% территории, осталась небольшая полоса под подпорную стенку, которая находится в собственности ФКУ (Федеральное дорожное агентство. – “Ъ”), на нее уже оформили сервитут (реестровый номер сервитута: 52.24.2.376 от 22.06.2020. – “Ъ”), который дает право выполнять строительные-монтажные работы. С учетом того, что они собственными силами только земляные работы делают и подпорные стенки, у них полного понимания, как строить, нет. Субподрядчики по путепроводу иногородние и не привыкли работать в сжатых сроках».

Генеральный директор ООО «Жилстрой НН» Евгений Березин в разговоре с “Ъ-Приволжье” сообщил, что строительство транспортной развязки в Ольгино стопорится именно из-за того, что компания не получила вовремя земельный участок для строительства подпорной стенки дороги. По его словам, этот участок должны были передать «Жилстрой-НН как генеральному подрядчику через 10 дней после заключения контракта: «Контракт был заключен в декабре, сегодня 23 июня, а у меня до сих пор нет нужного земельного участка, потому что он принадлежит Федеральному дорожному агентству. Рабочие в процессе строительства дороги дошли до возведения подпорной стенки и не могут приступить к ее возведению из-за этого. Мы привлекли подрядчиков для этих работ с дорогим уникальным оборудованием, которое сейчас простаивает. На все мои письма по поводу сроков передачи участка, адресованные в правительство, я не могу получить ответ». По словам господина Березина, из-за «этого принципиального, узлового момента» могут быть смещены сроки сдачи всей развязки. При этом Евгений Березин отметил, что петербургская компания, проектировавшая строительство подпорной стенки (АО «Институт “Стройпроект”», цена контракта на проектирование от 21.06.2019 составила 38,1 млн руб.), заложила использование материалов, которые можно купить только в Санкт-Петербурге, тогда как «Жилстрой-НН» ориентируется на то, что производится в Нижегородской области, и настаивает на строительстве подпорной стенки по своему проекту.

«Губернатор поставил задачу открыть движение по новой развязке к 800-летию Нижнего Новгорода, мы ее выполним. Работы на объекте продолжаются, их никто не останавливал. Все имущественно-правовые вопросы урегулированы, полный фронт работ подрядчику предоставлен. По сути это был информационный вброс, не более того. Но если при таких обстоятельствах подрядчик де-юре и де-факто остановит строительство, контракт с ним незамедлительно расторгнут», – заявил “Ъ-Приволжье” заместитель губернатора Сергей Морозов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4390513>

КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.23.06; «СОДРУЖЕСТВО» ПОСЕЯЛО СЕМЯ СОМНЕНИЯ; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ МОГУТ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ИНВЕСТПРОЕКТ ЗЕРНОВОГО ТЕРМИНАЛА НА ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ

Власти Ленобласти решили отозвать свое согласование на размещение зернового терминала в бухте Батарейная Ломоносовского района. Инвестором проекта выступает ГК «Содружество», в которой эти действия признали неожиданностью. По словам собеседников “Ъ”, причины решения исключительно политические: в сентябре в Ленобласти состоятся выборы губернатора, а против строительства тем временем выступает общественность. Аналитики называют проект привлекательным и не исключают пересмотра некоторых его параметров в 2020 году.

Вчера пресс-служба администрации Ленобласти сообщила, что отзывает свое согласование на размещение зернового терминала в бухте Батарейная Ломоносовского района. В сообщении говорится, что необходимо проведение независимой экологической экспертизы с привлечением Минприроды РФ.

«Кроме того, вызывает сомнение необходимость строительства нового терминала, учитывая уже построенные и проектируемые портовые комплексы на Балтике. Также губернатор (Ленобласти Александр Дрозденко.– “Ъ”) согласен с определенными доводами об отсутствии необходимости размещения терминала в этом месте, которые приводят общественные организации»,– отмечается в заявлении властей. Собеседник “Ъ”, близкий к администрации Ленобласти, подчеркивает, что власти действительно столкнулись с резким сопротивлением населения. Однако, отмечает он, проект приостановлен, о полном отказе пока речь не идет, необходимо проанализировать экологические риски.

ГК «Содружество» называет себя крупнейшим переработчиком масличных культур на территории СНГ. По итогам 2019 года компания стала крупнейшим аграрным экспортером, говорится на сайте группы. Группа принадлежит Александру и Наталье Луценко, состояние которых Forbes оценивает в \$850 млн и \$425 млн соответственно. За последний финансовый год продажи «Содружества» достигли \$2,6 млрд, объем переработки – более 3 млн тонн.

Активное расширение российских портовых мощностей на Северо-Западе, особенно Усть-Луги, началось после требования Кремля по перенаправлению грузов из Прибалтики на российские терминалы. Среди крупных инвестпроектов по развитию инфраструктуры на Северо-Западе – порты Высоцк, Приморск и Усть-Луга. К 2024 году «Новотранс» планирует ввести новый терминал Lugaport для перевалки зерновых, пищевых, генеральных и навалочных грузов с общим объемом 24,26 млн тонн в год.

В администрации Ленобласти не смогли оперативно предоставить уточняющую информацию, сославшись на то, что извещение еще не отправлено инвестору проекта – ГК «Содружество». Компания планировала вложить около 35 млрд рублей, в том числе инвестировать в устройство акватории и подходного морского канала 8 млрд рублей.

В ГК «Содружество» сообщили “Ъ”, что узнали об отзыве согласования размещения терминала из прессы. По словам источника “Ъ” в отрасли, причины этих действий правительства Ленобласти исключительно политические. Земля в бухте Батарейная находится в федеральной собственности, проект строительства терминала входит в программу экспорта АПК, программой развития этой территории предусмотрен проект экспорта продукции АПК, говорит он. В регионе развиваются проекты «Ультрамара» и «Новотранса», поэтому, не исключает собеседник “Ъ”, защищаются их интересы. По его словам, к инвестициям в портовые проекты сейчас подходят с особой осторожностью, ГК «Содружество» может также развивать южное направление для перевалки зерна.

По данным Ассоциации морских торговых портов России, перевалка зерна в морских портах России в 2019 году сократилась на 30,9%, до 38,6 млн тонн, по сравнению с годом ранее. Однако экспортная составляющая грузооборота РФ показывает стабильный рост и тенденции к снижению в ближайшее время не предвидится, говорит региональный директор структурного подразделения Kuehne + Nagel в Петербурге Анастасия Кизулева. Для бухты Батарейная это не первый инвестпроект, напоминает Надежда Малышева из Portnews: ранее экспортировать отсюда нефтепродукты с Киришского НПЗ собирался «Сургутнефтегаз».

Против строительства терминала в этом районе Финского залива выступали активисты, отмечая, что место пользуется популярностью для отдыха, кроме этого, портовые проекты, по их мнению, могли навредить экологии региона. Руководитель центра экспертиз ЭКОМ Александр Карпов соглашается, что решение принято с политической точки зрения. Он напоминает, что активисты также выступают против строительства угольного терминала в Приморске. В сентябре 2020 года в ряде регионов, в том числе в Ленобласти, состоятся выборы губернаторов. Господин Дрозденко уже объявил о планах участвовать в них.

Гендиректор агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров полагает, что в регионе могли возникнуть риски профицита мощностей для перевалки зерновых грузов, учитывая высокие темпы строительства терминала «Новотранса». Между тем грузовая база ГК «Содружество» сосредоточена в Калининградской области. Решение проблемы заброшенных объектов Минобороны в бухте Батарейная за счет ГК «Содружество» выглядело очень привлекательным, говорит эксперт. Вероятно, предполагает он, в 2020 году переговоры между правительством региона и инвестором могут быть продолжены, а решение пересмотрено с учетом мнения общественных организаций и Минприроды, а также возможного изменения места расположения терминала.

Обновление: После выхода материала “Ъ” в **Минтрансе** заявили, что ведомству совместно с Минэкономразвития, Минприроды, ОАО «РЖД», правительством Ленинградской области и другими причастными структурами была поручена реализация плана мероприятий, предусматривающего строительство производственно-логистического комплекса в бухте Батарейной Ленинградской области. Этот план включает в себя передачу инвестору земельного участка в долгосрочную аренду, создание искусственного земельного участка на водном объекте, строительство нового портового зернового терминала в бухте Батарейная, обустройство морского **пункта пропуска** и развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к планируемому терминалу. В настоящее время «дорожная карта» находится в стадии реализации, подчеркнули в **Минтрансе**. Отзыв согласования правительством Ленобласти в ведомстве оставили без комментариев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4389977>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ПУТИН ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДЕЛИТЬ СТО МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Президент РФ Владимир Путин предложил выделить 100 миллиардов рублей на развитие дорожной сети в регионах.

«В текущем году добавим еще сто миллиардов рублей на обновление региональной дорожной сети. Направим эти средства в те субъекты, которые работают быстро, строят, ремонтируют дороги качественно и с опережением графика», – сказал Путин в обращении к россиянам.

<https://ria.ru/20200623/1573380959.html>

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/regiony-v-2020-godu-polucat-ese-100-mlrd-rublej-na-obnovlenie-doroznoj-seti>

<https://regnum.ru/news/2991032.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.23.06; ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНСТРУМЕНТОВ ДОЛГОСРОЧНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ПРИМЕРУ ВЕЧНЫХ БОНДОВ РЖД БУДЕТ ОБСУЖДАТЬСЯ В ИЮЛЕ – ПУТИН

Использование инструментов долгосрочного финансирования для развития инфраструктуры по примеру бессрочных облигаций РЖД будет обсуждаться в июле, сообщил **президент РФ Владимир Путин** в ходе телеобращения к россиянам во вторник.

«На совещании 7 мая по транспортной отрасли мы приняли решение поддержать планы компании РЖД по инфраструктурному развитию, и вчера это решение приняли. Компания разместила свои бессрочные облигации для привлечения средств в модернизацию железных дорог. В том числе с учетом этого опыта поручаю правительству в ближайшее время подготовить предложения по широкому использованию инструментов долгосрочного финансирования развития инфраструктуры», – сказал президент.

Он отметил, что использование таких инструментов, помимо бюджетных средств, необходимо для увеличения вложений в транспортную и сетевую инфраструктуру, в программы опережающей газификации регионов, в обновление общественного транспорта.

«Этот и другие значимые вопросы обсудим уже в июле на заседании совета по стратегическому развитию», – добавил президент.

Говоря о развитии инфраструктуры в целом, Путин подчеркнул, что базовые ориентиры **нацпроектов** остаются неизменными. «Но нам предстоит уточнить параметры, сроки, приоритеты национальных проектов, погрузить, интегрировать в них меры общенационального плана действий по восстановлению экономики», – сказал он.

В ходе обращения президент поручил кабмину выделить дополнительные 100 млрд руб. на финансирование мероприятий по содержанию дорожной сети в регионах, чтобы компенсировать понесенные ими затраты на борьбу с коронавирусом.

«Поручаю правительству оказать дополнительную финансовую помощь регионам: выделить еще 100 млрд руб. плюс к тем 200 млрд руб., о которых мы уже объявили ранее и тем самым компенсировать расходы регионов, связанные с реализацией общенациональных мер борьбы с эпидемией и ее последствиями», – сказал президент.

Как сообщал «Интерфаксу» ранее источник в финансово-экономическом блоке правительства, вслед за РЖД на рынок с бессрочными облигациями планирует выйти «Автодор». Для этого, по данным источника, **Минтранс** подготовил и согласовывает необходимые поправки в законодательство.

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

На ту же тему:

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/putin-porucil-prorobotat-instrumenty-dolgosrochnogo-finansirovania-razvitia-infrastruktury>

<https://ria.ru/20200623/1573382224.html>

https://1prime.ru/Financial_market/20200623/831674671.html

<https://tass.ru/nedvizhimost/8801077>

<https://rns.online/transport/Putin-dal-poruchenie-po-dolgosrochnomu-finansirovaniyu-infrastrukturi--2020-06-23/>

ТАСС; 2020.23.06; КАБМИН РАСПОРЯДИЛСЯ ВЫДЕЛИТЬ ПОЧТИ 44 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОСРОЧНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Правительство РФ распорядилось выделить **Росавтодору** из резервного фонда почти 44 млрд рублей на досрочный ремонт и строительство дорог в регионах по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Соответствующий документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Как отмечал ранее **вице-премьер Марат Хуснуллин**, 44 млрд рублей – первая часть суммы, которую планируется направить в регионы, перевыполняющие «дорожный» **нацпроект**. В общей сложности господдержка на эти цели составит 100 млрд рублей.

В связи с увеличением финансирования премьер-министр РФ Михаил Мишустин поручил **Минтрансу** 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 км дорог.

Ранее сообщалось, что правительство планирует на год ускорить строительные работы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, то есть завершить запланированные проекты уже в 2023 году, следует из актуальной версии Общенационального плана восстановления экономики РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/8798505>

ТАСС; 2020.23.06; ПУТИН ПРОДЛИЛ МОРАТОРИЙ НА ШТРАФЫ ЗА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ТРАНСПОРТЕ БЕЗ КАССОВОЙ ТЕХНИКИ

Президент России **Владимир Путин** подписал закон о продлении до 1 октября 2020 года моратория на административные штрафы за продажу водителями и кондукторами билетов на общественном транспорте, а также за расчеты в сфере ЖКХ без контрольно-кассовой техники. Документ опубликован на официальном портале правовой информации.

Эти нормы должны были заработать с 1 июля, однако теперь их вступление в силу отсрочено на три месяца. Согласно действующей редакции Кодекса об административных правонарушениях РФ, неприменение кассовых аппаратов в установленных законом случаях влечет за собой штраф для должностных лиц в размере от одной четвертой до одной второй размера расчета при продаже билета, но не менее 10 тыс. рублей, а для юридических лиц – от трех четвертых до одного размера такой суммы, но не менее 30 тыс. рублей. Принятым законом до октября также будет отсрочено введение и ряда других штрафов, связанных с применением контрольно-кассовой техники на транспорте и в сфере ЖКХ.

Помимо этого, законом ужесточаются санкции для должностных лиц за нарушения правил организации предоставления государственных и муниципальных услуг. Срок дисквалификации за это составит шесть месяцев, тогда как в прежней редакции КоАП – от трех до шести месяцев. Такая же норма вводится за невыполнение обязанностей о представлении информации о конфликте интересов при осуществлении медицинской и фармацевтической деятельности и порядка подготовки и проведения общих собраний акционеров, участников обществ с ограниченной ответственностью и владельцев инвестиционных паев закрытых паевых инвестиционных фондов (ранее – до шести месяцев).

<https://tass.ru/ekonomika/8798081>

ТАСС; 2020.23.06; МИНСТРОЙ ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ КРЕДИТЫ ПОДРЯДЧИКАМ ПО ГОСКОНТРАКТАМ

Минстрой России предложил субсидировать процентные ставки по кредитам подрядным организациям для досрочного исполнения государственных контрактов. Для этого министерство разработало проект постановления правительства, опубликованный во вторник на портале проектов нормативных правовых актов.

«Проект постановления предусматривает возможность предоставления субсидий из федерального бюджета российским кредитным организациям на покрытие ключевой ставки по кредитам, выданным подрядным организациям для досрочного исполнения государственных контрактов, связанных с осуществлением капитальных вложений, по льготной ставке», – говорится в пояснительной записке.

Предполагается, что субсидировать будут кредиты, выданные после 1 января 2020 года на досрочное выполнение госконтрактов по строительству инженерной, социальной и транспортной инфраструктуры. Кредит по льготной ставке будет выдаваться на срок не более трех лет.

Отмечается, что в условиях спада в экономике и распространения коронавируса субсидирование кредитов подрядчикам позволит сохранить темпы работ по объектам капитального строительства, а также нивелировать для подрядчиков негативные последствия и обеспечить своевременное финансирование объектов капитального строительства.

Проект постановления был разработан по поручению вице-преьера РФ **Марата Хуснуллина**, согласно которому необходимо создать механизм «использования в объеме 1,8 млрд рублей кредитования подрядчиков для досрочного исполнения государственных контрактов, связанных с осуществлением капитальных вложений, субсидирования

процентной ставки и при необходимости привлечения государственных гарантий», отмечается в пояснительной записке.

<https://tass.ru/nedvizhimost/8802295>

РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2020.23.06; ЯКУШЕВ: МЕРОПРИЯТИЯ НАЦПЛАНА И НАЦПРОЕКТОВ НЕ ДОЛЖНЫ ДУБЛИРОВАТЬСЯ

Мероприятия общенационального плана во восстановлению экономики не должны пересекаться с мероприятиями отдельных федеральных и национальных проектов, сообщил министр строительства и ЖКХ России Владимир Якушев.

«Еще один момент, на котором хочу остановиться, потому что это непосредственно касается субъектов РФ – будет определенное переформатирование федеральных и национальных проектов сейчас, потому что ряд мероприятий, который присутствует в национальных проектах, напрямую пересекается с мероприятиями, которые отражены сегодня в паспортах национальных и федеральных проектов. После того как нацплан будет утвержден и поддержан президентом, мы займемся этой работой», – сказал министр в ходе совещания во вторник.

В начале июня правительство РФ представило общенациональный план действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения в экономике России. Документ предполагает в том числе совершенствование нормативной базы для ускорения процедур строительства, а также цифровизацию отрасли.

<https://realty.ria.ru/20200623/1573349083.html>

ТАСС; 2020.23.06; ГОСДУМА УТОЧНИЛА ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ГОСЗАКУПОК И ЗАКУПОК ГОСКОМПАНИЙ

Госдума приняла в первом чтении два законопроекта, которые касаются особенностей проведения госзакупок и закупок компаний с государственным участием.

Эти документы определяют минимальную долю закупок, произведенных в странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Перечень таких товаров (работ, услуг) утверждается правительством. Законопроекты призваны ориентировать такие закупки преимущественно на отечественную продукцию, «в том числе в рамках диверсификации организаций оборонно-промышленного комплекса в части стимулирования выпуска высокотехнологичной гражданской продукции», отмечается в пояснительной записке.

Документами также устанавливается порядок выполнения государственными и муниципальными заказчиками минимальной доли закупок и особенности определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги. «Введение обязанности государственного и муниципального заказчика осуществлять определенный объем закупок товаров, произведенных в государствах – членах ЕАЭС, работ, услуг, для выполнения, оказания которых поставляется товар, произведенный в государстве – члене Евразийского экономического союза, позволит на постоянной основе ориентировать их деятельность на преимущественную закупку отечественной продукции, что положительным образом будет влиять на темпы роста потребления такой продукции, в том числе высокотехнологичной», – полагают в правительстве.

Законопроекты также предусматривают полномочия правительства по определению требований к содержанию и форме отчета об объеме закупок товаров, произведенных в государствах – членах ЕАЭС, работ, услуг, для выполнения, оказания которых поставляется товар, произведенный в государстве – члене ЕАЭС, а также порядок его подготовки и размещения в единой информационной системе, требований к содержанию обоснования невозможности выполнения заказчиком минимальной доли закупок, а также

порядок его подготовки и размещения в единой информационной системе. Кабмин будет определять требования к уполномоченному федеральному органу исполнительной власти, который оценивает выполнение государственным и муниципальным заказчиком минимальной доли закупок, к порядку использования единой информационной системы для оценки минимальной доли закупок, а также показателей оценки достижения заказчиком минимальной доли закупок.

В послании Федеральному Собранию от декабря 2016 года президент РФ поставил задачу довести к 2025 году долю гражданской продукции до 30% от общего производства ОПК, а к 2030 году – до 50%.»Постоянное действие указанной доли закупок товаров, произведенных в государствах – членах Евразийского экономического союза, позволит создать долговременный механизм точечной поддержки развития российского производства в целях стимулирования уровня экономического роста на отдельных отраслевых рынках, поддержки организаций оборонно-промышленного комплекса при производстве ими высокотехнологичной российской продукции, а также развитие кооперации», – говорится в пояснительной записке.

В ходе «правительственного часа» с министром промышленности и торговли Денисом Мантуровым 10 июня председатель Госдумы Вячеслав Володин заявил о важности поддержки отечественных производителей и готовности нижней палаты парламента в приоритетном порядке рассмотреть поправки в законы о госзакупках о гарантированной квоте для них в госзаказе. Он подчеркнул, что необходимо помочь отечественному производителю наладить выпуск конкурентоспособной продукции, в том числе гражданского назначения, на предприятиях оборонного комплекса. Российские инженеры и конструкторы «способны создать высокотехнологичное, надежное оборудование и комплектующие, которые заменят дешевый и низкосортный импорт, и особенно это важно в отраслях, где от качества изделия напрямую зависят жизнь и здоровье человека», отметил Володин.

<https://tass.ru/ekonomika/8798829>

ТАСС; 2020.23.06; ГД ПРИНЯЛА ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ПРОЕКТ О НОВЫХ НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТАХ В АРКТИКЕ

Госдума приняла во втором чтении законопроект о предоставлении новых льгот по налогу на прибыль и НДС, а также о введении вычета по НДС при реализации новых проектов в Арктической зоне РФ.

Законопроект входит в правительственный пакет, направленный на господдержку и стимулирование предпринимательской деятельности в Арктике.

Законопроект обнуляет ставку налога на прибыль в части, зачисляемой в федеральный бюджет, при условии, что регион понижает свою часть ставки этого налога. Такие ставки будут применяться в течение 10 лет с момента получения первой прибыли от деятельности в Арктической зоне, предусмотренной инвестиционным соглашением. Но для этого должен вестись отдельный учет доходов (расходов), полученных от этой и иной деятельности.

Также пониженные ставки налога на прибыль планируется применять ко всей налоговой базе при условии, что доходы от деятельности, предусмотренной соглашением, составляют 90% всех доходов за год либо в совокупности за три предшествующих года.

Проект также устанавливает нулевую ставку НДС в отношении услуг ледокольного флота судам, вывозящим товары на экспорт, и услуг перевозки товаров морским транспортом для дальнейшего вывоза за пределы России.

В рамках второго чтения депутаты поддержали поправки о применении в 2021-2032 годах налогового вычета по НДС при добыче отдельных видов полезных ископаемых на новых участках недр в Арктической зоне. Под новыми понимаются участки, на которых степень выработанности запасов полезного ископаемого меньше или равна 0,001 на

начало 2021 года, либо его запасы отсутствуют в госбалансе запасов на эту дату. Налоговый вычет не может превышать 50% суммы налога за соответствующий налоговый период.

Предполагается, что закон должен вступить в силу через месяц после официальной публикации, но не ранее первого числа очередного налогового периода по налогу на прибыль и НДС. Нормы, касающиеся вычета по НДС, начнут действовать с 1 января 2021 года.

<https://ria.ru/20200623/1573367086.html>

ТАСС; 2020.23.06; В МИНФИНЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ПРОЦЕСС ПРИВАТИЗАЦИИ ГОСИМУЩЕСТВА МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬСЯ ОСЕНЬЮ

Сделки в рамках приватизации госимущества РФ могут быть заключены уже осенью, сообщил **замминистра** финансов Алексей Моисеев в ходе онлайн-конференции ИК «Ренессанс Капитал».

«Думаю, мы скоро вернемся к парадигме приватизаций и продолжим этот процесс. Первые сделки могут пройти уже этой осенью», – сказал он, уточнив, что речь идет сразу о нескольких соглашениях.

Как сообщалось ранее, в утвержденную правительством РФ программу приватизации на 2020-2022 годы не включены крупные активы. Министр финансов Антон Силуанов в конце октября заявил, что нужна более амбициозная программа.

Занимавший в то время пост главы Минэкономразвития Максим Орешкин после этого сказал, что возглавляемое им министерство до конца года представит план ускоренной приватизации.

По словам **замминистра** финансов РФ Алексея Моисеева, Минфин предложил повторно рассмотреть возможность приватизации «Транснефти», «Российских железных дорог», «Аэрофлота», «Россетей», «Русгидро».

<https://tass.ru/ekonomika/8794559>

ТАСС; 2020.23.06; ТОРГОВЫЙ ПОРТ МУРМАНСКА В НАЧАЛЕ ИЮЛЯ ВСТРЕТИТ ПЕРВЫЕ ГРУЗОВЫЕ СУДА ПОСЛЕ ПРОСТОЯ

Мурманский морской торговый порт (ММТП, входит в структуру АО «СУЭК») в начале июля встретит первые грузовые морские суда после вынужденного перерыва в работе из-за обрушения железнодорожного моста через реку Кола. Об этом сообщает во вторник **пресс-служба** АО «ММТП».

«Железнодорожное полотно объездной дороги уложено, Мурманский морской торговый порт возобновил погрузочно-разгрузочные работы, связанные с ж/д операциями. <...> Уже в начале июля к причалам порта планируется подход судов класса Capesize под погрузку руды и угля», – сказано в сообщении.

В **пресс-службе** отметили, что принимать и обрабатывать суда такого класса в Северо-Западном регионе России может только морской порт Мурманск. Ранее сообщалось, что после восстановления железнодорожного сообщения с Мурманском в порту начались погрузочно-разгрузочные работы, первый поезд пришел в субботу, далее ежедневно в порт будет поступать 15 пар поездов с грузами.

В порту отметили также, что сложившаяся ситуация дала толчок для поиска новых логистических решений. В настоящий момент совместно с ОАО «РЖД» и грузоотправителями АО «Фосагро», группой «Акрон», АО «МХК «Еврохим» налажено тесное взаимодействие и координация по отгрузке минеральных удобрений и апатитового концентрата в адрес Мурманского морского торгового порта по объездному пути. Это позволит планировать отгрузку и перевалку через причалы ММТП запланированных на 2020 год объемов грузов, в том числе железорудного, апатитового концентрата и

минеральных удобрений, их оптимальную логистику и доставку на целевые рынки конечным потребителям.

<https://tass.ru/ekonomika/8797625>

ПРАЙМ; 2020.23.06; МИНТРАНС ХОЧЕТ СУБСИДИРОВАТЬ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯМ ПЕРЕВОЗКУ УГЛЯ НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ РЯД ПОРТОВ

Минтранс РФ предлагает ввести адресные бюджетные субсидии грузоотправителям на транспортировку угля на экспорт через порты Северо-Запада и Юга России, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** транспортного ведомства. Соответствующие предложения направлены в Минэнерго.

Президент России **Владимир Путин** ранее в июне поручил представить предложения по созданию механизма стимулирования перевозок угля на экспорт через порты Северо-Запада и Юга России.

«**Минтранс** направил в Минэнерго предложения о создании механизма стимулирования перевозок угля на экспорт через порты Северо-Запада и Юга России. В качестве меры поддержки угледобывающих компаний целесообразно рассмотреть снижение транспортных расходов на перевозку угля железнодорожным транспортом... Наиболее эффективным механизмом поддержки угольных предприятий, по мнению **Минтранса**, является адресное предоставление субсидий из федерального бюджета заинтересованным грузоотправителям на полную или частичную компенсацию расходов, связанных с транспортировкой угля», – сообщили в **пресс-службе**.

Минтранс отмечает, что основным ценообразующим фактором при поставках грузов является не железнодорожный тариф, а стоимость услуг операторов подвижного состава и других участников транспортно-логистической цепочки.

РЖД считают целесообразным субсидирование перевозок угля для переориентации грузопотоков на незагруженные западные направления с восточного, сообщил в ходе онлайн-брифинга в мае заместитель гендиректора компании Алексей Шило.

ПРАЙМ; 2020.23.06; МИНТРАНС РФ ПОЯСНИЛ, СМОГУТ ЛИ СТИВИДОРЫ МЕНЯТЬ ТАРИФЫ НА ФОНЕ КОЛЕБАНИЙ РУБЛЯ

Стивидорные компании РФ при установлении тарифов на свои услуги могут заложить риски, связанные с изменениями курса рубля, соответствующие механизмы заложены в постановлении правительства, отменяющем госрегулирование ряда услуг в портах, сообщили РИА Новости в **пресс-службе Минтранса РФ**.

Владимир Путин ранее в июне поручил кабмину изучить вопрос о предоставлении стивидорам РФ права пересматривать тарифы на свои услуги с учетом изменения курса рубля. **Минтранс РФ** напоминает, что принятым в конце декабря 2019 года постановлением правительства отменено госрегулирование услуг предоставления причалов, погрузки, выгрузки и хранения грузов, услуг буксиров, обеспечения экологической безопасности в порту, лоцманской проводки судов, обслуживания пассажиров.

«Дерегулирование тарифов касается всех видов грузов, за исключением нефти и нефтепродуктов, доставляемых в морские порты трубопроводным транспортом, а также тарифов в морских портах Крайнего Севера с неразвитой конкуренцией. Таким образом, стивидорные компании при установлении тарифов на свои услуги могут заложить риски, связанные с изменениями курса рубля, нивелировав тем самым возможные потери в доходах», – сообщили в **пресс-службе**.

Ведомство отмечает, что данная позиция **Минтранса** поддержана ФАС России.

Глава группы «Дело» Сергей Шишкарев на совещании по транспорту у президента РФ поднял вопрос о корректировке тарифов для сохранения инвестпрограмм на фоне изменений курсов валют.

ТАСС; 2020.23.06; ОБЪЕМ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ НА МАРШРУТЕ МАГАДАН – МОСКВА МОГУТ УВЕЛИЧИТЬ

Росавиация проработает возможность направить на субсидирование билетов на маршруте Магадан – Москва, который является самым востребованным в регионе, дополнительные средства за счет других рейсов. Об этом сообщается на сайте ведомства по итогам встречи руководителя **Росавиации** Александра **Нерадько** с губернатором Магаданской области Сергеем Носовым.

По программе субсидирования полетов на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь приобрести льготный билет в экономклассе могут граждане России в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и члены многодетных семей.

«Был обсужден вопрос выполнения авиаперевозок по субсидированным маршрутам в регионе. Наиболее востребованным маршрутом для жителей Магаданской области является Магадан – Москва. В этой связи **Росавиацией** будет проработан вопрос перераспределения финансирования на данное направление из других субсидированных маршрутов, предусмотренных для жителей области», – говорится в сообщении.

Кроме того, обсуждался проект соглашения между **Росавиацией** и правительством Магаданской области по координации деятельности при модернизации объектов инфраструктуры аэропорта Магадана. В мае 2020 **президент РФ Владимир Путин** постановил передать Магаданской области 100% акций открытого акционерного общества «Аэропорт Магадан», которые находились в федеральной собственности. Это позволит привлечь дополнительные инвестиции в комплексную реконструкцию аэропорта, отмечают в **Росавиации**.

Международный аэропорт федерального значения Магадан ведет свою историю с 1960-х годов. Первая очередь взлетно-посадочной полосы длиной 1 680 м была сдана в эксплуатацию 10 сентября 1963 года. Статус международного аэропорт приобрел 2 июня 1991 года, а 26 июля того же года решением Магаданского горисполкома было зарегистрировано государственное предприятие «Аэропорт Магадан». В 1973 году в поселке Сокол, где находится аэропорт, состоялось открытие нового здания аэровокзала. Сейчас аэропорт обеспечивает регулярное авиасообщение Магаданской области с аэропортами Дальнего Востока, Сибири и Москвы. В декабре прошлого года магаданскому аэропорту было присвоено имя артиста Владимира Высоцкого.

<https://tass.ru/ekonomika/8802861>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; РОСАВИАЦИЯ ПРОРАБОТАЛА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВОЗОБНОВЛЕНИЮ АВИАРЕЙСОВ

Росавиация проработала предложения по возобновлению в РФ международных авиарейсов, они направлены на рассмотрение в правительство, точных дат и решений пока нет, сообщил РИА Новости источник в авиавластях.

«**Росавиация** проработала предложения по возобновлению международного авиасообщения, они направлены на рассмотрение в правительство», – сказал источник.

Он уточнил, что пока точных дат и решений нет.

<https://ria.ru/20200623/1573374326.html>

На ту же тему:

<https://lprime.ru/business/20200623/831672504.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО СМОЖЕТ РЕГУЛИРОВАТЬ ПРОВЕДЕНИЕ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ НА МОРЕ

Госдума приняла закон, который наделит кабмин полномочиями для издания и утверждения нормативных правовых актов, регулирующих поиск и спасание на море.

Россия как преемник Советского Союза по международной конвенции о поиске и спасении на море 1970 года участвует в различных соглашениях – как двусторонних, так и многосторонних – по проведению спасательных работ. Однако в стране нет ведомства, которое могло бы координировать такие работы. Кабмин не имеет достаточных полномочий, чтобы издавать нормативные правовые акты, регулирующие поиск и спасение на море.

Предлагается дополнить Кодекс торгового мореплавания статьёй, которая позволит кабмину выпускать такие документы. В частности, это даст возможность утверждать положения о взаимодействии федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти в субъектах РФ и других организаций при проведении поисковых и спасательных операций на море.

Законом уточняется, что разрешения на плавание судов в акватории Северного морского пути и удостоверения о праве ледовой лоцманской проводки судов выдаются **Федеральным агентством морского и речного транспорта** или подведомственной ему организацией.

<https://www.pnp.ru/social/pravitelstvo-smozhet-regulirovat-provedenie-spasatelnykh-operaciy-na-more.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЯ ФИЛИПОВА; 2020.23.06; ПРЕДСТАВИТЕЛИ СЧЁТНОЙ ПАЛАТЫ НЕ БУДУТ ВХОДИТЬ В НАБЛЮДАТЕЛЬНЫЙ СОВЕТ РОСАВТОДОРА

Счётная палата не будет направлять своих представителей в наблюдательный совет Российских автомобильных дорог, чтобы не было сомнений в беспристрастности контроля, который должна осуществлять палата. Такой законопроект Госдума приняла в первом чтении на пленарном заседании 23 июня.

Действующим законодательством предусмотрено, что председатель, заместители председателя и аудиторы Счётной палаты не вправе участвовать в управлении хозяйствующим субъектами независимо от их организационно-правовой формы, а, с другой стороны, госкомпания «Автодор» является объектом контроля Счётной палаты, сказал статс-секретарь – **заместитель министра транспорта Дмитрий Зверев**, представляя законопроект.

«Налицо конфликт в законодательстве. Для устранения данной правовой коллизии подготовлен проект данного закона, предусматривающий изменения порядка формирования наблюдательного совета госкомпании «Автодор» в части исключения положения о назначении члена совета по представлению Счётной палаты Российской Федерации», – пояснил **Зверев**.

Кроме этого, есть ещё одна причина для такого решения – пребывание в составе высшего органа управления **Росавтодора** представителя Счётной палаты Российской Федерации может отрицательным образом сказаться на доверии общества к беспристрастности и объективности результатов аудита, который должна проводить палата, говорится в пояснительной записке к инициативе.

<https://www.pnp.ru/politics/predstaviteli-schyotnoy-palaty-ne-budut-vkhodit-v-nablyudatelnyy-sovet-rosavtodora.html>

ВЕДОМОСТИ; АСЯ САФИУЛЛИНА; 2020.23.06; «ЭНЕРГЕТИКИ СТАЛИ ЗАЛОЖНИКАМИ СОБСТВЕННОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ»; ПРЕДПРАВЛЕНИЯ «СОВЕТА РЫНКА» МАКСИМ БЫСТРОВ – О ТОМ, ЧТО СДЕЛАЕТ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ БОЛЕЕ РЫНОЧНЫМ И КАК БЫТЬ С ПЕРЕКРЕСТНЫМ СУБСИДИРОВАНИЕМ В ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКЕ

Тенденция последних лет в российской электроэнергетике – переход бизнеса на собственную генерацию. Небольшие электростанции для своих нужд строят и

промышленные гиганты, и небольшой бизнес, занимающийся сельским хозяйством, гостиницами или коммерческой недвижимостью. Точные объемы такой генерации оценить сложно, так как единая энергосистема не видит маленькие объекты. По разным оценкам, на собственную генерацию может приходиться от 10 до 23 ГВт при общей мощности российской энергосистемы 246 ГВт.

Уходить на собственную генерацию бизнес вынуждает сама система. Централизованное энергоснабжение оказывается дорогим, в цену включаются не только стоимость используемой электроэнергии и мощности, но и различные надбавки – на строительство новых мощностей, развитие региональных энергетик и компенсацию заниженной цены для населения. Сейчас уже в 51 из 61 региона оптового рынка электроэнергии и мощности (ОРЭМ) потребителям выгоднее строить собственную генерацию, подсчитал «Совет рынка». И желающих реализовать проект за счет рынка меньше не становится.

От некоторых нерыночных надбавок нужно избавляться, а льготы предоставлять более избирательно, считает председатель правления «Совета рынка» Максим Быстров. Систему ждет перезагрузка.

– Какие важные изменения произошли в системе и на рынке в 2019 г.?

– Год был неплохой. Мы провели два отбора по программе модернизации, на 2022–2024 и 2025 гг. Конкуренция была высокая, CAPEX (капитальные затраты) серьезно снизился, в итоге проекты обойдутся рынку дешевле, чем прогнозировалось. Это лишний раз показывает, что если и применять какие-то механизмы сбора денег с рынка, то участие в них должно быть конкурентным.

Кроме того, появились агрегаторы спроса. Согласно новому законодательству розничные потребители, снижая потребление, могут через компании-агрегаторы сглаживать пики и влиять на цены оптового рынка. Пока этот процесс идет тяжело, мы еще не научились делать так, чтобы агрегаторы вместе с оптовыми покупателями сильно влияли на цену. Но мы, собственно, первый год и рассматривали как пилотный.

Важная инициатива по цифровизации учета. Не знаю, как дальше она будет реализовываться в связи с эпидемией коронавируса, но это очень важная задача для функционирования рынка, потому что он базируется на данных по учету и в идеале мы должны стремиться к тому, чтобы эти данные собирались и передавались автоматически.

Еще ощущалось большое давление со стороны некоторых регионов, стремящихся попасть в систему регулируемых договоров, – в частности, со стороны Забайкальского края. Нам удалось совместно с Минэнерго, Федеральной антимонопольной службой (ФАС), профильным комитетом Госдумы, потребителями и генераторами убедить правительство не делать этого, а предложить зафиксировать законодательно список регионов на регулируемых договорах, запретить его расширение и дальше попытаться выработать процедуру, как мы будем выводить регионы из списка.

«Правильно – ввести адресные субсидии, а не поправки всем»

– Еще вы говорили, что 2019 год стал самым успешным по платежной дисциплине на оптовом рынке за последние пять лет. Уровень расчетов составил 100,1%. С чем вы это связываете?

– Действительно, мы вышли на рекордную оплату на ОРЭМе, больше 100%. Это на 0,6% выше, чем в 2018 г. Кому-то может показаться, что это небольшая цифра. Но в деньгах, учитывая, что стоимость товарной продукции на оптовом рынке составляет около 2 трлн руб., это много. Отчасти нам помогло, что некоторые крупные неплательщики были лишены статуса [гарантирующих поставщиков], на их место пришли другие компании, которые погасили задолженность. Также лучше стали рассчитываться предприятия Минобороны, что позволило гарантирующим поставщикам повысить уровень расчетов на оптовом рынке.

– В первые месяцы года уровень расчетов на оптовом рынке слегка снизился. Свидетельствует ли это о начале кризиса?

– Из пяти месяцев 2020 г. только два кризисных – апрель и май, и делать выводы пока рано. В принципе, в начале года финансовая дисциплина всегда хуже, но в середине и в конце года мы нагоняем. Это происходит каждый год. После принятия пресловутого постановления № 424 (правительства России от 2.04.2020 «Об особенностях предоставления коммунальных услуг собственникам и пользователям помещений в многоквартирных домах и жилых домов». – «Ведомости»), которое снизило платежную мотивацию для неплательщиков и позволило не отключать их [за неплатежи], все рисовали апокалиптические картины.

Опасались двух вещей: снижения спроса и снижения оплаты за энергоресурсы. Давайте разберем.

Спрос в начале года действительно снижался, но этот год, как все могли заметить, довольно теплый. Конечно, повлияли и карантинные месяцы. При этом изменение по федеральным округам было неравномерным. Однако совокупно по обеим ценовым зонам, по данным оптового рынка, объем потребления электроэнергии за пять месяцев 2020 г. уменьшился на 3,3% по сравнению с тем же периодом 2019 г. Никакого драматического снижения не произошло. Посмотрим, что сейчас будет происходить в июне – июле. Надеюсь, что спрос восстановится.

Что с платежами? На оптовом рынке ничего экстраординарного не произошло. По сравнению с прошлым годом (который не был кризисным) цифры не сильно отличаются, т. е. ситуация более-менее нормальная. Розница в целом также показала неплохие результаты – на уровне прошлого года. При этом мы наблюдаем снижение уровня расчетов по отдельным категориям потребителей – это население, управляющие компании и сфера ЖКХ (теплоснабжающие компании, водоканалы), которые просели на 15%. Но опять же, на мой взгляд, нет необходимости нагнетать. Мы считаем, что, если ситуация с коронавирусом купируется, мы выйдем на нормальный уровень потребления, мы 2020 г. пройдем не хуже, чем 2019-й. Главное – не навредить необдуманными шагами. Правильно было бы ввести какие-то адресные субсидии или послабления тем, кто в них действительно нуждается, а делать поправки всем, как это предусмотрено в 424-м постановлении, – это не очень хороший сигнал для потребителей.

– Тем не менее наблюдательный совет «Совета рынка» ввел послабления по оплате и для участников оптового рынка.

– Мы понимаем, что проблемы, которые формируются на рознице, рано или поздно будут транслироваться на опт. К нам обращались многие гарантирующие поставщики, которые говорили: дайте нам тоже какие-то послабления по оплате на опт, потому что мы сталкиваемся с неплатежами на рознице. У нас было два заседания набсовета по этой теме. В итоге приняли некоторые поддерживающие меры. Кроме того, дали генераторам возможность сдвинуть сроки окончания ремонтов, которые были начаты в карантинный период. Это точечные и ограниченные по времени меры, которые затронут небольшое количество участников.

«Честность – лучшая долгосрочная политика»

– Громкой темой прошлого года был рост цен на РСВ (рынке на сутки вперед) в I квартале. Это даже стало предметом интереса ФАС. Потребители энергии связывали рост с использованием оперативных заявок без указания цены. Могли они использоваться для манипулирования ценами?

– Правительство и президент держат на контроле цены на электроэнергию, и при любом росте цен, превышающем прогнозируемые уровни, Минэкономразвития просит нас объяснить, почему так происходит. Мы это делаем. В I квартале 2019 г. цены на РСВ действительно росли темпами, которые мы не прогнозировали, но наш анализ показал, что ничего экстраординарного не было. Модель формирования цены РСВ сложная и связана с несколькими факторами – уровнем спроса и предложения, погодой, ремонтами, водностью. Надо сказать, что уловки со стороны отдельных участников рынка – как

производителей, так и потребителей – тоже возможны, но обычно этот фактор либо минимальный, либо отсутствует.

Претензии потребителей тогда, насколько я помню, относились не к цене РСВ, а к одноставочной цене, которая также включает цену мощности. А это значит, что, например, ввод крупного объекта по договорам о предоставлении мощности (ДПМ) сразу поднимает цену мощности и, соответственно, одноставку. В 2019 г. одновременно наложились малая водность, ввод объектов и рост надбавок. В течение года цены снизились и вернулись к прогнозным значениям. Потребители и производители на набсовете обменялись поручениями по анализу поведения друг друга. Что мы и делаем. Это очень здоровый и открытый диалог. На мой взгляд, мы полностью контролируем ситуацию с точки зрения противодействия манипулированию на рынке.

– Если вы видите признаки манипулирования, что вы делаете?

– Если мы замечаем некие ценовые сигналы, которые не можем объяснить обычными факторами, то анализируем соответствующие ценовые заявки, чтобы понять, какие несовершенства есть в договоре о присоединении к оптовому рынку (ДОП) и иной нормативной базе «Совета рынка». Если находим, то оперативно докладываем набсовету и предлагаем внести необходимые правки.

«Совет рынка» и его палаты

Ассоциация «Некоммерческое партнерство Совет рынка по организации эффективной системы оптовой и розничной торговли электрической энергией и мощностью» (ассоциация «НП Совет рынка») образована в 2008 г., выполняет функции регулятора энергорынков.

«Совет рынка» объединяет продавцов и покупателей электроэнергии, инфраструктурные организации и экспертов. В палату продавцов входит 98 компаний, производящих электрическую и тепловую энергию. Это и крупные генерирующие компании – как «Русгидро» или «Росатом», и электростанции, обеспечивающие энергией отдельные города или предприятия, – как Щекинская ГРЭС или Ново-Салаватская ТЭЦ.

В палате покупателей – 253 компании: гарантирующие поставщики, сбытовые компании и крупные потребители. Например, Сибирский химический комбинат, «Мечел-энерго», Богучанский алюминиевый завод, «МТС энерго».

Палата инфраструктурных организаций – четыре организации, обеспечивающие функционирование коммерческой и технологической инфраструктуры оптового рынка электроэнергии и мощности.

Если же мы находим несовершенства в системе регулирования, которая относится к зоне ответственности Минэнерго (постановления правительства, федеральный закон), пишем обращения в Минэнерго, в правительство – с просьбой внести соответствующие изменения. Второе случается значительно реже, потому что в основном тонкие места – именно в нашей системе регулирования. Подключение ФАС – это крайняя мера. Надо сказать, что и генераторы, и потребители понимают, что честность – лучшая долгосрочная политика. Все стараются работать честно. Это не значит, что где-то не появится менеджер, который увидит лазейку в нашем сложном законодательстве. Но это и в других сферах происходит.

«Есть надбавки к плате, которые отрасли ничего не дают»

– Сейчас цены РСВ снижаются, учитывая падение спроса на электроэнергию?

– Иногда к нам апеллируют: в Европе цены упали, в Канаде упали ниже нуля, там генераторы приплачивают потребителю, чтобы у них электроэнергию забирали. Я не могу говорить за другие рынки, могу сказать только о том, что у нас. У нас во второй ценовой зоне (Сибирь) много гидроресурсов, и зачастую бывает, что ночью или в отдельные часы суток складываются нулевые цены. А в мае и июне у нас были нулевые цены и в первой ценовой зоне, что достаточно редкое явление. Это как раз связано с падением спроса из-за

коронавируса. В целом на РСВ бывают суточные падения индекса и до 25%. Потом цена, конечно, так или иначе отыгрывается, но тренд все равно понижающий.

– По данным «Совета рынка», более 80% платежа за мощность приходится на нерыночные надбавки. Долгое время обсуждается, что от них надо избавляться. Есть ли у «Совета рынка» конкретные предложения?

– Плата за мощность лишь на 20% состоит из рыночной части и зависит от спроса, 80% – различные надбавки и «особые» механизмы. Некоторые из них связаны с устойчивым функционированием отрасли и ее развитием. Это ДПМ-1, ДПМ модернизации, ДПМ ГЭС, ДПМ АЭС и в какой-то части ДПМ ВИЭ – т. е. проекты, которые создают мощность. Они нужны. Два из них вообще конкурентны: ДПМ ВИЭ отбирается по наименьшим капитальным затратам, а ДПМ модернизации – по наименьшей одноставочной цене. За счет конкуренции будущие платежи рынка снижаются относительно прогнозируемых. По нашим оценкам, в 2020 г. на такие надбавки придется около 530 млрд руб., в 2035-м – примерно 480 млрд руб.

А есть надбавки, которые отрасли ничего не дают. Например, субсидирование тарифов на Дальнем Востоке или проекты по твердым бытовым отходам. С точки зрения развития рынка электроэнергии и развития генерации это никакого отношения к нам не имеет. От этих надбавок мы и хотим избавиться. На них в 2020 г. придется около 38 млрд руб., в 2035 г. – около 84 млрд руб. По идее, надо бы перекинуть эти затраты на федеральный бюджет. Минфин, кстати, против. Говорят, что это приведет к росту бюджетных расходов. Замечательный ответ! Да, приведет. Ну, собственно, на проекты, которые важны не конкретной отрасли, а важны в целом для страны, и нужно тратить бюджетные деньги.

– То есть единственный способ освободить рынок – перекинуть надбавки на бюджет?

– Если мы ставим перед собой задачу субсидировать тариф в условно Магадане, то либо это делаем мы (за счет потребителей), либо государство. Другой путь – развивать там дешевую генерацию. Она сейчас почему дорогая? Потому что там стоят дизель-генераторы, там отдаленные поселки, северный завоз, навигация короткая и т. д. Но можно сделать так: сейчас цена там условно составляет 45 руб. за 1 кВт ч, мы фиксируем ее на уровне 35 руб. сроком на 15 лет и зовем инвесторов. Приходите, привозите ветровые установки, солнечные панели, комбинируйте с дизелями – вот вам тариф, который ниже сегодняшнего, и на какой-то период времени он гарантирован. Если устраивает – заходите. Если нет – скажите, почему, а мы все посчитаем, пересмотрим условия. Это в любом случае надо делать. Мы давно это предлагали, вроде даже правительство нас услышало.

Второй пример надбавки – мусорные ТЭЦ. Это просто какой-то апофеоз неэффективности! Тут у нас сразу несколько перекресток [перекрестное субсидирование] зашито. Межрегиональная: мы сжигаем московский мусор и заставляем платить все остальные регионы. Да, половину оплачивает Москва, но вторую-то половину берем со всех. И межотраслевая перекрестка: отрасль утилизации отходов мы субсидируем за счет отрасли электроэнергетики. У нас есть целое исследование, которое показало, что в этой идее все неправильно. А уж еще 25 заводов – это надо вообще рынок закрывать.

– А что именно неправильно?

– Во-первых, у нас ссылаются на опыт Европы, Японии. Но в структуре системы обращения с отходами там сжигание находится на предпоследнем месте, после – только свалки. У нас же сжигание повысили на одну ступень выше, приравняв к переработке. Нигде такого нет. При этом мы сжигаем ценные отходы и получаем золу, отходы более высокого класса опасности. Во-вторых, это дорогой способ утилизации и его стоимость не покрывается. Поэтому им нужны деньги от электроэнергетиков. По предварительным оценкам, строительство 25 новых мусоросжигательных заводов (МСЗ) обойдется энергорынку в 1,2–1,5 трлн руб. Капитальные затраты на 1 кВт установленной мощности у МСЗ в 30 раз выше, чем у отобранных проектов модернизации генерирующего

оборудования тепловых электростанций (379 000 руб. против 12 100 руб.). Если 25 заводов будут построены, дополнительный рост цены 1 МВт ч для потребителей оптового рынка составит в среднем порядка 5%, но в регионах реализации проектов он может быть выше.

Было бы справедливо платить МСЗ как обычному участнику рынка – за их мощность на рынке и за электроэнергию на РСВ. Это максимальный уровень поддержки, который мы готовы им оказать. Все остальное, чего им не хватает, они должны либо собрать с предприятий и граждан внутри отрасли обращения с отходами, либо получить субсидию от государства.

«Сектор ВИЭ хочет, чтобы ему костыли подставляли»

– Зампред правления «Совета рынка» Олег Баркин говорил об идее субсидирования государством процентных ставок по кредитам и для инвесторов в возобновляемые источники энергии (ВИЭ).

– Программа поддержки ВИЭ-генерации – ДПМ ВИЭ – существует за счет платежей рынка, который гарантирует 12%-ную окупаемость в течение 15 лет. За все время мы соберем 1,8 трлн руб. и построим примерно 5,5 ГВт мощности. Так вот, менее 500 млрд руб. достанется производителям оборудования. А около 800 млрд руб. уйдет банкам в качестве возврата процентов по кредитам. Почти половина. Иными словами, ДПМ можно назвать системой поддержки доходности банков. Поэтому, конечно, если эту половину снизить за счет субсидий на треть, это уже существенная помощь и рынку, и инвесторам.

– Это может появиться во второй программе?

– Мы на этом настаиваем. Смотрите, мы провели первый этап поддержки и надеялись, что на нем все остановится и сектор [ВИЭ] заживет собственной жизнью. Не получилось: сектор хочет, чтобы и дальше ему костыли подставляли. Но мы говорим, что не хотим быть единственными костылями в этой истории. Государство же поставило задачу существенно локализовать продукцию, тогда пусть субсидирует процентную ставку. Ведь если б государство параллельно не решало множество проблем с развитием промышленности для ВИЭ, с обеспечением занятости, инвесторы просто бы купили в Китае дешевую технологию и получили низкую стоимость электроэнергии.

– Еще обсуждалось использование зеленых сертификатов вместе с программой ДПМ. Готовы к этому потребители?

– Зеленых сертификатов, доступных для покупки потребителями, пока нет. Однако мы считаем, что их надо внедрять уже сейчас и распространять на существующие ДПМ ВИЭ. Чтобы на сумму с продаж зеленых сертификатов можно было бы уменьшать ДПМ-платеж. Спрос на них будет. Напомню, эту идею мы начали разрабатывать несколько лет назад, сами создали рабочую группу в «Совете рынка», все просчитали и подготовили проект. Поэтому, когда в прошлом году [глава правительства в тот момент] Дмитрий Медведев на консультативном совете по иностранным инвестициям дал поручение разработать систему зеленых сертификатов, у нас уже все было. Почему это поручение появилось на совете по инвестициям? В России работает много иностранных компаний из списка RE100. Это компании, которые поставили себе задачу быть климатически нейтральными, использовать зеленые технологии. В их числе, например, ИКЕА, Unilever и др. Единственный способ доказать, что ты используешь возобновляемую энергию, – предъявить зеленый сертификат. Поэтому да, спрос будет. Более того, задумались об этом и российские компании, которые торгуют на зарубежных рынках. Потому что западные страны существенно ужесточают подход к своему импорту с той точки зрения, что это должна быть зеленая история.

«Эту проблему пытаются решить лет 20»

– Какие вы видите варианты решения проблемы перекрестного субсидирования?

– В стране эту проблему пытаются решить лет 20, и никак решить не могут. В 2019 г. объем перекрестного субсидирования в электроэнергетике составил более 400 млрд руб.

Из них 236 млрд руб. – перекрестное субсидирование на розничных рынках. Объем субсидирования между группами потребителей на оптовом рынке оценивается на уровне 185 млрд руб. В основе нашей неспособности решить эту проблему лежат социально-политические ограничения. Потому что – это очевидно – придется повышать стоимость электроэнергии для населения. Но тут важно понимать, кому повышать и насколько. Выходом были бы соцнормы (норма потребления, при превышении которой тариф становится выше. – «Ведомости»). Она была давно придумана, но так и не реализована. Или, например, усовершенствованная замена соцнормы – вариант Крыма, где еще с советских времен действует блочная система, когда тариф ступенчато зависит от объема потребления. На самой низкой ступеньке потребления он остается льготным и повышается по мере роста потребления. Высоту ступенек можно регулировать и сделать переход плавным. Полный отказ от перекрестки означал бы резкий рост тарифов для населения и, возможно, рост социальной напряженности. Поэтому мы – сдержанные оптимисты в вопросе преодоления перекрестки.

– Насколько может вырасти тариф для населения, если начать выравнивать перекрестное субсидирование через социальную норму?

– Надо считать. Можно ориентироваться на соотношение в тех странах, где логичная система ценообразования: т. е. население платит больше, чем промышленность. Мы считаем, что потолок – это на 30%. Да, это очень серьезно, но это логично со всех сторон. Мы в этом вопросе крупных потребителей поддерживаем: те, кто потребляет много и сидит на высоком напряжении, должны платить меньше, чем те, кто потребляет мало и сидит на низком напряжении. Потому что оптовик всегда платит меньшую цену. Но, к сожалению, политические ограничения и риски социальной напряженности, о которых я уже говорил, не дают нам этого сделать. И нельзя осуждать правительство за это. Мы отвечаем за сегмент отрасли, а правительство отвечает за страну в целом.

«Мы сами толкаем потребителей к собственной генерации»

– Перекрестное субсидирование и другие надбавки вынуждают потребителей переходить на собственную генерацию. Как активно она растет и каков сейчас ее объем?

– Сложно сказать. По законодательству все генерирующие объекты мощностью больше 25 МВт должны присутствовать на опте. Поэтому владельцы крупной собственной генерации приходят к нам за разрешением не выводить ее на рынок, а использовать для себя. Мы видим только эту мощность. Остальное происходит вне нашей зоны видимости. Это плохо, и мы хотим это поправить, чтобы понимать, какой на самом деле объем розничной генерации и как он меняется.

К сожалению, иногда мы сами толкаем потребителей к строительству собственной генерации. Такой пример – идея «Россетей» по дифференциации тарифа ФСК (предполагает рост тарифа на передачу электроэнергии в магистральных сетях. – «Ведомости»). Иногда к этому приводят инициативы самих потребителей. Например, история с модернизацией Восточного полигона (Байкало-Амурской и Транссибирской магистрали), где строительство дополнительной генерации в интересах одного потребителя – РЖД – предлагается финансировать за счет других. И этот пример не единственный.

Оптовый рынок оказался очень удобной площадкой для сбора денег. Мы собираем деньги примерно с такой же эффективностью, как Федеральная налоговая служба. Но взять деньги с оптового рынка проще, чем у Минфина. Мы оказались заложниками своей эффективности. Отдельные группы потребителей, отдельные регионы говорят, что им нужны особые условия, им нужны регулируемые договоры на все группы потребителей, нужны сниженные тарифы, инвестнадбавки, которые гарантируют возврат капитала. Все это поднимает цену оптового рынка. А потом те же потребители говорят, что им нужны льготы, потому что цены оптового рынка растут. Получается замкнутый круг. Если это не остановить, система рухнет.

– Как это остановить?

– Не надо навязывать рынку льготы, которые приведут к ухудшению ситуации для других. Есть два великолепных примера. Приходит потребитель и говорит: мне нужна льготная цена на электроэнергию – у нас такая модная отрасль, связанная с IT-цифровизацией, объемы потребления у нас большие, ровные, нам нужна суперцена. И такую цену назвал, которой у нас даже на РСВ нет. И тут он проговаривается: нужна льгота, потому что без нее срок окупаемости будет четыре года, а не два. Представляете? У нас в энергетике срок окупаемости 15–20 лет!

Второй пример. Приходит отрасль: мы сильно зависим от цены на электроэнергию, нам нужна льгота. Мы садимся разбираться, пытаемся объяснить, что они и без льгот могут снизить затраты, так как у них ровный график потребления. И тут я открываю «Ведомости» и читаю про эту отрасль. Оказывается, там закончилось отраслевое субсидирование и рентабельность по EBITDA снизилась с 60% до примерно 45%. Я звоню генераторам и спрашиваю, какая у них рентабельность по EBITDA. Они называют цифру в разы меньше. Так, может быть, той отрасли продолжить субсидирование из бюджета, а не пытаться получить субсидию от отрасли, где рентабельность существенно ниже? И мы такой прессинг испытываем каждый день.

Мне кажется, надо вводить общий принцип: если хочешь субсидироваться, раскрывай свою экономику. Потому что мы не готовы делать [другие] прибыльные бизнесы еще более прибыльными. И бюрократическими методами можно бороться. Любые просьбы о снижении цен на электроэнергию должны проходить через бюрократическую систему, систему скрупулезных обоснований. Например, на профильной правительственной комиссии по электроэнергетике, где есть и министры, и ФАС, и потребители, и все крупные генераторы, и мы. Или через Госсовет. Тогда губернатор, желающий получить регулируемый тариф для своего региона, должен будет объяснить другим губернаторам, почему они должны за это заплатить. Но самая эффективная политика – отсутствие любых исключений.

«Оптимизация – в объединении и укрупнении»

– Ситуация с ограничениями в связи с пандемией вскрыла какие-то недочеты энергосистемы или в модели рынка?

– Вскрыла. Что произошло? Объем потребления снизился, а объем обязательств по оплате нерыночной части мощности остался тем же. И это распределилось на меньший объем электроэнергии. За счет сжатия базы размер платы вырос. И тут мы выяснили неприятную для себя и для отрасли вещь: во все наши расчеты с точки зрения инвестиционного пирога – т. е. объема средств, который мы можем потратить на развитие отрасли, учитывая ограничение на рост цены электроэнергии не выше инфляции, – мы уже не очень укладываемся. Если туда добавить 25 мусорных заводов и Восточный полигон, мы пробьем инфляцию. А это нарушение решения президента России со всеми вытекающими последствиями.

Когда эти пироги рассчитывались, было два сценария, предполагающих рост потребления на 0,5 и на 1%. То есть, если у нас потребление начнет стагнировать, объем доступных средств для инвестиций снизится. Это очень неприятная картина. На мой взгляд, надо считать вариант роста потребления «на ноль» и закладывать с запасом. Но опять же никто не знает, сколько продлится вся эта история. Возможно, спрос быстро восстановится и не нужно будет ничего корректировать.

– С чем столкнется отрасль в ближайшие 5–10 лет? Какие сегодняшние проблемы надо непременно к этому времени решить?

– Мы стоим на пороге больших перемен, как бы избито это ни звучало. У нас сейчас единая энергосистема. Надбавки и перекрестка создают сильный стимул для строительства собственной генерации. И ее строят. В какой-то момент владельцы собственной генерации поймут, что им надо объединяться в какую-то свою

энергосистему, подключать ВИЭ, подключать накопители, цифровые технологии перераспределения спроса, агрегаторы спроса – закон возрастания энтропии применим и тут. Но в ответ система все равно будет стремиться к оптимизации. И оптимизация – в объединении и укрупнении. Может быть, на других условиях, с высокой степенью цифровизации и локального энергетического балансирования, гораздо большего, чем сейчас, но мы точно будем двигаться в этом направлении. Я оптимист и считаю, что временное нарастание хаоса в перспективе приведет к упорядочиванию и самоорганизации системы. И даже крупные потребители с собственной генерацией, которые в своих отраслях прошли путь повышения эффективности при росте масштаба производства, поймут выгоду консолидации. Произойдет перезагрузка.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2020/06/22/833166-energetiki-zalozhnikami-effektivnosti>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.23.06; ПОЕЗДОМ НА ЮГ МОЖНО ДОБРАТЬСЯ БЕЗОПАСНО И КОМФОРТНО

Холдинг «РЖД» возвращает в расписание более 70 поездов дальнего следования, ранее отмененных из-за падения спроса на фоне пандемии коронавируса. Из них 36 поездов ФПК назначены на южные направления – они будут доставлять россиян к курортам Черноморского побережья и Северного Кавказа. Многие поезда увеличат периодичность курсирования. Возвращение поездов произошло благодаря постепенному увеличению спроса на поездки у пассажиров.

В конце мая пассажиры оформляли в среднем около 100 тысяч билетов в сутки. На сегодня количество реализуемых проездных документов выросло вдвое – до 200 тысяч в сутки. Это связано с постепенным снятием ограничений, установленных субъектами РФ в связи с неблагоприятной эпидемиологической ситуацией, и стартом российского туристического сезона.

Большинство проездных документов (37%) куплены на поезда в сообщении с Черноморским побережьем и курортами Северного Кавказа. Порядка 32% билетов пассажиры оформили на поезда в сообщении с Москвой, еще 31% – на поезда, курсирующие в сообщении с регионами.

Согласно опросу, проведенному ФПК, 88% респондентов готовы поехать на поезде уже в течение месяца после снятия ограничительных мер. Однако соблюдение мер безопасности во время поездок по-прежнему очень актуально. И это одна из причин, по которой многие пассажиры отдадут предпочтение поездам.

- Поезд безопаснее самолета по ряду причин: начиная с того, что в поезде в любом вагоне на пассажира приходится больше площади, чем в самолете, – подчеркивает председатель межрегиональной общественной организации «Союз пассажиров» Кирилл Янков. – И, наконец, в поездах всегда была возможность выкупить все места в купе для тех, кто опасается заражения. Вероятно, пассажиры станут больше этим пользоваться. Кроме того, до конца июня 2020 года это можно было сделать со скидкой 25% в купе и 40% в СВ. К тому же РЖД предпринимает целый комплекс мер по обеззараживанию вагонов и поверхностей, а проводники носят маски и дезинфицируют руки. Я предполагаю, что на самолетах будет выше стоимость билетов, так как у авиакомпаний есть лизинговые платежи и для них всегда важны ранние продажи. Сейчас же мало кто будет покупать билет за полгода. В связи с этим, я думаю, что при поездках средней дальности, в 1000-2000 км, возможен переток пассажиров с самолета на поезд.

Так, в поездах дальнего следования принимаются все меры для обеспечения безопасной с биологической точки зрения перевозки пассажиров: вагоны проходят дезинфекцию в депо, а в пути следования их не менее четырех раз в сутки убирают с применением дезинфицирующих средств. При этом все постельные принадлежности, включая матрасы и подушки, проходят специальную дезинфекцию. Во время поездки пассажирам не менее

двух раз в сутки измеряют температуру с помощью бесконтактного термометра, и, если кто-то из них в пути почувствует недомогание или будет повышена температура тела, на ближайшей станции к нему будут приглашены медицинские работники.

Важную роль в обеспечении безопасности пассажиров с эпидемиологической точки зрения играют инженерные решения, которые применены в самих пассажирских вагонах: так, например, в вагонах «Трансмашхолдинг» устанавливает системы обеззараживания воздуха. Ими оборудованы все пассажирские вагоны, произведенные Тверским вагоностроительным заводом (входит в «Трансмашхолдинг»), начиная с 2009 года.

Компактные высокотехнологичные устройства очищают воздух с помощью амальгамных бактерицидных ультрафиолетовых ламп высокой мощности – аналогичных тем, что используют для обеззараживания помещений в медицинских учреждениях. При попадании в установки бактерии и вирусы перестают быть опасными для человека. Также в системах предусмотрены специальные защитные решетки, которые оберегают пассажиров от ультрафиолетового излучения. Каждая установка может обеззараживать до 2500 м³/час.

В вагонах «Трансмашхолдинга» также начали устанавливать систему обеззараживания воды с помощью ультрафиолета в пурифайерах – аппаратах для раздачи питьевой воды, в которых проводится ее обеззараживание.

«Устройства для обеззараживания воздуха и воды прошли полный цикл испытаний в профильном институте Всероссийского НИИ железнодорожной гигиены Роспотребнадзора», – отмечает заместитель генерального директора «Трансмашхолдинга» Александр Лошманов.

ФПК и «Трансмашхолдинг» также прорабатывают сегодня дополнительные решения для обеспечения биологической безопасности пассажиров. Например, автоматические торцевые двери, персональные шторки спального места, дополнительное обеззараживание туалетных комнат системами ультрафиолетовой обработки после каждого посещения.

«Современные технологии дают возможность реализовать целый спектр решений, позволяющих существенно уменьшить риск заболевания бактериальной или вирусной инфекцией в транспорте, – говорит председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. – Возможность их применения и эффективность должна оцениваться исходя из конкретных условий перевозок. Известно, что «Трансмашхолдинг» находится в постоянном диалоге по этому вопросу со всеми своими крупнейшими потребителями – и железнодорожниками, и операторами городских транспортных систем».

Сегодня «Трансмашхолдинг» работает над выпуском вагонов нового поколения, в соответствии с долгосрочным договором, подписанным с ФПК в феврале 2019 года. Разрабатывая их, в «Трансмашхолдинге» учитывают современные требования удобства, надежности и безопасности пассажиров. К примеру, компания прорабатывает новые концепции некупейного вагона, которые предусматривают включение в конструкцию более комфортных удлиненных спальных полок, индивидуальных сейфов с электронными замками и душевых кабин. Всего до 2025 года компания выпустит 3730 новых пассажирских вагонов для ФПК.

<https://rg.ru/2020/06/23/poezdom-na-iug-mozhno-dobratsia-bezopasno-i-komfortno.html>

НОВОСТИ ТРАНСПОРТА; 2020.23.06; ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ И СОЮЗ ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ В ТАКСИ ВЫСТУПИЛИ ЗА ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОЕЗДА ПАССАЖИРОВ К БОЛЬНИЦАМ

В России проблема со стоянками для автомобилей такси стоит достаточно остро. Фактически в городах России их либо нет, либо крайне мало. В связи с распространением коронавирусной инфекции водителям такси, приезжающим на прилегающие территории медицинских учреждений, просто негде «встать», в итоге пассажир вынужден до

больницы добираться самостоятельно, но в зависимости от травмы или повреждений, сделать это не всегда возможно.

«Мы считаем, что только объединенными усилиями возможно реальное решение вопросов и проблем в сфере оказания услуг по перевозке пассажиров. В нашем союзе множество легальных водителей такси, для которых эта тема актуальна и с этим они сталкиваются каждый день», – заявил координатор Союза индивидуальных предпринимателей и самозанятых Иван Свердлик.

Общественники предлагают региональным органам власти рассмотреть возможность оборудования стоянок такси (знак 5.18 «Стоянка такси», разметки и таблички) у действующих медицинских учреждений минимум на одно стояночное место, а также учитывать вопрос парковок на стадии проектирования дорожной инфраструктуры у медучреждений.

«За время пандемии мы поняли, что такси в трудные времена – один из основных способов перевозки пассажиров, который не привязан к времени рабочего дня или расписанию. Такси позволяет обеспечивать мобильность в экстренных ситуациях, когда важна каждая минута, поэтому важно обеспечить возможность парковки такси максимально близко к лечебному учреждению. Важно при этом не создавать сотни таких парковочных мест, что будет препятствовать проезду машин «скорой помощи», а решить вопрос точно, чтобы одна-две машины могли подвезти пассажира и без ожидания отправиться на другой заказ», – прокомментировал инициативу Председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

В социальных сетях общественных объединений стартовал опрос, который станет основой для обращения.

<https://www.transport-news.ru/20200623/13372.html>

ТАСС; 2020.23.06; РЕГИОНЫ ЗАЯВИЛИ 90 ПРОЕКТОВ НА 400 МЛРД РУБЛЕЙ ПО АНТИКРИЗИСНОЙ ПРОГРАММЕ ПОДДЕРЖКИ ГЧП

Субъекты РФ подали 90 проектных инициатив по достижению целей **нацпроектов** с потенциальным объемом инвестиций порядка 400 млрд руб. в рамках антикризисной программы поддержки инфраструктурных проектов, запущенной ВЭБ.РФ и Национальным центром ГЧП в середине мая. Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказали в Национальном центре ГЧП.

«14 субъектов РФ направили 90 проектных инициатив с потенциальным объемом инвестиций порядка 400 млрд руб.», – рассказали порталу в Национальном центре ГЧП об итогах первого месяца работы программы.

Наибольшее количество проектов предоставили – Свердловская (68 проектов), Амурская (8), Волгоградская (4) и Тульская (2) области, республика Саха (Якутия) (3 проекта). В целом участие в антикризисной программе подтвердил 31 регион из 40 пилотных. Еще 6 субъектов, не вошедшие в число пилотных, выступили с инициативой включения в программу.

Как пояснила зампред ВЭБ.РФ Светлана Ячевская, 90 инициатив – пока лишь треть от ожидаемого числа проектов.

«В совокупности по программе предполагается получить около 300 инициатив, из которых порядка 50 будут отобраны для более детальной экспертизы, которая осуществляется в цифровом формате на платформе «РОСИНФРА». Независимо от результатов всем проектам будет оказана различная экспертная поддержка», – рассказала она.

Большинство проектов предполагают создание современной инфраструктуры для достижения целей **нацпроектов** «Здравоохранение», «Образование», «Экология», «Цифровая экономика», «Жилье и городская среда» и Комплексного плана модернизации

и расширения транспортной инфраструктуры до 2024 года. Это в частности, поликлиники, ПЭТ-центры, общеобразовательные школы, ледовые арены и стадионы, культурные центры, объекты коммунально-энергетической сферы и линии связи. А также проекты развития городского общественного транспорта, обходы городов, платные парковки, благоустройство парков и общественных пространств.

Перспективы финансирования

По итогам экспертизы будет сформирован портфель из 10-15 наиболее перспективных проектов, которым Национальный центр ГЧП окажет содействие в структурировании и привлечении инвестиций. Ряд проектов смогут получить финансирование от ВЭБ.РФ.

«Финансирование будет привлекаться и от других банков, так, например, недавно Банк Открытие высказал готовность активно участвовать в антикризисной программе. Каким именно проектам, и какого рода поддержка будет оказана, станет понятно по результатам экспертизы», – добавил гендиректор Национального центра ГЧП Павел Селезнев.

Семь проектов уже прошли предварительную экспертизу и получили рекомендации по доработке. Речь идет о проектах по созданию региональных дорог и обхода города, широкополосных линий связи, промпарка и объектов в сфере обращения с отходами и благоустройства. По проекту строительства комплекса по производству и переработке мяса птицы в Самарской области уже начат активный поиск инвесторов. В условиях ограниченных бюджетов ГЧП становится практически единственным возможным инструментом, чтобы реализовать эти проекты, не откладывая на будущий период, считают в Национальном центре ГЧП.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/regiony-zaavili-90-proektov-na-400-mlrd-rublej-po-antikrizisnoj-programme-podderzki-gcp>

ТАСС; 2020.23.06; ТРАССА МОСКВА – КАЗАНЬ ПОМОЖЕТ ПОВЫСИТЬ ИНВЕСТПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Строительство в Нижегородской области участка скоростной автотрассы М-12 Москва – Казань, которая станет частью международного транспортного коридора (МТМ) «Европа – Западный Китай», позволит региону снять инфраструктурные ограничения и повысить инвестпривлекательность прилегающих территорий как минимум вдвое, сообщает **пресс-служба вице-преьера РФ Марата Хуснуллина** по итогам совещания в области.

Маршрут проходит по территории шести муниципальных районов и двух городских округов Нижегородской области, где проживает около 230 тыс. человек.

«Строительство в Нижегородской области участка МТМ «Европа – Западный Китай» позволит снять инфраструктурные ограничения, в том числе проблемы с транспортной доступностью, и повысить инвестиционную привлекательность рассматриваемых территорий не менее чем в 2 раза», – говорится в сообщении.

Как отметил в ходе совещания губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, региональное правительство окажет необходимое содействие реализации проекта. По его словам, рядом с территорией прохождения трассы зарегистрировано более 3 тысяч крупных и средних предприятий и организаций, в том числе ряд предприятий оборонно-промышленного комплекса. «Указанные территории имеют большой потенциал для дальнейшего развития. На сегодняшний день уже есть подтверждение реализации ряда крупных инвестиционных проектов до 2024 года с объемом инвестиций более 20 млрд рублей», – добавил губернатор.

Как считает Никитин, создание маршрута также позволит увеличить число туристов, посещающих регион. «Использование инфраструктуры маршрута будет способствовать продвижению туристского потенциала Нижегородской области и увеличению посещаемости туристских центров всего региона», – уверен он.

Рядом с трассой находятся такие населенные пункты как Выкса, Навашино, Арзамас, Сергач. Таким образом, рекомендуемый створ трассы учитывает все планы

пространственного развития Нижегородской области, отмечают в **пресс-службе** вице-преьера.

<https://tass.ru/ekonomika/8800255>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; НИКИТИН ОБСУДИЛ С ХУСНУЛЛИНЫМ РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Заместитель председателя правительства России **Марат Хуснуллин** и губернатор Нижегородской области Глеб Никитин обсудили развитие крупных инфраструктурных проектов во время рабочего совещания в Перевозском районе, сообщает **пресс-служба** правительства региона.

Встреча проходила рядом с трассировкой участка скоростной автодороги Москва – Нижний Новгород – Казань (трассировка – процесс поиска скрытых коммуникаций).

«Нижегородская область – очень важный регион для транспортной системы страны. Здесь есть серьезный потенциал для развития дорожной инфраструктуры. Это касается как новой трассы Москва-Нижний Новгород-Казань, так и других направлений. В 2021 году Нижний Новгород будет отмечать своё 800-летие. Важно, чтобы к этой дате город получил новые инфраструктурные возможности», – цитирует **пресс-служба** правительства региона слова **Хуснуллина**.

Нижегородская область одной из первых среди субъектов РФ согласовала принципиальное расположение оси трассы на территории региона. В процессе согласования учтены все замечания органов местного самоуправления и органов исполнительной власти Нижегородской области.

«Размещение оси прохождения трассы скоростной магистрали по территории Нижегородской области выполнено в интересах сохранения особо охраняемых природных территорий и объектов культурного наследия. Трасса МТМ «Европа – Западный Китай» проходит по территории 6 муниципальных районов и 2 городских округов Нижегородской области. В этих муниципальных образованиях проживает около 230 тысяч человек», – говорится в сообщении.

Отмечается, что протяженность участка скоростной автодороги по территории Нижегородской области составит около 280 километров.

«Правительство Нижегородской области окажет необходимое содействие реализации проекта. Рядом с прохождением трассы зарегистрировано более 3 тысяч крупных и средних предприятий и организаций, в том числе ряд крупных предприятий оборонно-промышленного комплекса. Указанные территории имеют большой потенциал для дальнейшего развития. На сегодняшний день уже есть подтверждение реализации ряда крупных инвестиционных проектов до 2024 года с объемом инвестиций более 20 млрд рублей», – сказал Никитин.

По словам губернатора, строительство в Нижегородской области участка Международного транспортного маршрута (МТМ) «Европа – Западный Китай» позволит снять инфраструктурные ограничения, в том числе проблемы с транспортной доступностью, и повысить инвестиционную привлекательность рассматриваемых территорий не менее чем в 2 раза.

«Также создание МТМ «Европа – Западный Китай» положительно скажется на увеличении туристского потока в Нижегородскую область за счет посещения региона туристами, совершающими поездки из Европы в Китай и из Китая в Европу. Использование инфраструктуры маршрута будет способствовать продвижению туристского потенциала Нижегородской области и увеличению посещаемости туристских центров всего региона», – добавил Никитин.

Рядом с трассой находятся такие крупные населенные пункты, как Выкса, Навашино, Арзамас, Сергач. Таким образом, рекомендуемый створ трассы МТМ «Европа – Западный

Китай» учитывает все планы пространственного развития территории Нижегородской области.

<https://ria.ru/20200623/1573375647.html>

ТАСС; 2020.23.06; СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ ОТ ТОМСКА ДО КУЗБАССА ОЦЕНИВАЕТСЯ В 12 МЛРД РУБЛЕЙ

Строительство новой автомобильной дороги между кузбасским моногородом Тайга и Томском, по которой автотранспорт из Томска сможет быстрее выходить к Транссибирской железнодорожной магистрали, оценивается в 12 млрд рублей. Власти регионов рассматривают возможность заключения концессионного соглашения для реализации проекта, сообщил во вторник на сессии парламента Кузбасса министр жилищно-коммунального и дорожного комплекса области Олег Ивлев.

«Будем пытаться попасть в федеральную программу, либо искать инвестора на концессию. Вариантов много, рассматриваем. Задача – как можно скорее приступить к строительству. В целом протяженность [участка строительства дороги составит] порядка 68 км и цена – порядка 12 млрд рублей, [в том числе] на территории Кузбасса – 3,6 [млрд рублей] <...> стоимость строительства дороги», – сказал Ивлев.

Кузбасский министр отметил, что по территории Кемеровской области пройдет только 20,4 км дороги. Поэтому принятие решения о строительстве зависит в большей степени от Томской области, так как на соседний регион придется большая часть затрат на софинансирование проекта. По словам Ивлева, проект строительства готов и проходит государственную экспертизу. «Предварительная дата получения заключения экспертизы – 30 июля 2020 года», – уточнил он.

Депутаты Законодательного собрания Кузбасса в двух чтениях приняли закон об утверждении заключения договора между Кемеровской и Томской областями, по которому регионы совместно проведут конкурс на заключение концессионного соглашения на строительство автодороги. Софинансирование работ будет вестись за счет бюджетов регионов. В качестве потенциального концессионера ранее власти называли Газпромбанк.

Дорога Между Томском и кузбасской Тайгой имеет стратегическое значение для двух регионов. В частности, томские предприятия для выхода на Транссибирскую магистраль сегодня вынуждены ехать до Новосибирска, что значительно увеличивает цену продукции. Планируется, что дорога станет платной для коммерческих организаций и будет построена на средства частного инвестора по концессионному соглашению при условии бюджетного софинансирования.

<https://tass.ru/sibir-news/8794741>

ТАСС; 2020.23.06; ПЕРВЫЙ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ АТОМОХОД «АРКТИКА» ВЫШЕЛ НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ЭТАП ХОДОВЫХ ИСПЫТАНИЙ

Головной ледокол «Арктика» проекта 22220, который строит «Балтийский завод», вышел на заключительный этап ходовых испытаний. Об этом во вторник сообщила **пресс-служба** завода.

«23 июня от достроечной набережной «Балтийского завода» (входит в состав ОСК) на заключительный этап ходовых испытаний вышел головной универсальный атомный ледокол «Арктика» проекта 22220», – говорится в сообщении.

Ближайшие три недели в Финском заливе сдаточная команда «Балтийского завода» совместно с представителями контрагентских организаций будут проверять работу механизмов и оборудования ледокола. Специалистами запланировано проведение комплекса испытаний, в том числе работа паротурбинной установки, систем электродвижения судна, работа валопроводов и палубных механизмов (якорное и рулевое устройства). Будут протестированы скоростные и маневренные характеристики ледокола,

функционирование общесудовых систем и систем автоматики. Кроме того, важным этапом ходовых испытаний станет проверка систем навигации и связи, а также работа вертолетного комплекса.

Атомные ледоколы проекта 22220 смогут проводить караваны судов в арктических условиях, пробивая по ходу движения лед толщиной до 2,8 м. Двухосадочная конструкция судна позволит использовать его как в арктических водах, так и в устьях полярных рек.

В настоящее время заложены четыре ледокола проекта 22220 из пяти запланированных. Второй ледокол проекта (первый серийный) «Сибирь» завод заложил в мае 2015 года, третье судно (второе серийное) «Урал» заложил в июле 2016 года. Все три судна, включая ледокол «Арктика», должны быть введены в эксплуатацию до 2022 года. Четвертый ледокол проекта 22220 (третий серийный) «Якутия» заложил в мае 2020 года, его ввод в эксплуатацию запланирован на 2024 год.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pervyj-universalnyj-atomohod-arktika-vysel-na-zaklucitelnyj-etap-hodovyh-ispytanij>

ТАСС; 2020.22.06; КАБМИН РФ ВЫДЕЛИЛ В ТЕКУЩЕМ ГОДУ 667,8 МЛН РУБЛЕЙ НА САМЫЙ СЕВЕРНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ

Правительство РФ одобрило выделение в текущем году 667,8 млн рублей для начала строительства самого северного моста через Енисей в поселке Высокогорский Красноярского края, которое планировалось начать в 2021 году. Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказали в **Росавтодоре**.

«667,8 млн рублей выделяется в целях переноса с 2021 года на 2020 год начала реализации объекта «Строительство автодорожного моста через р. Енисей в районе п. Высокогорский в Енисейском районе Красноярского края», – рассказали в ведомстве. Соответствующее распоряжение правительства подписано премьер-министром Михаилом Мишустиным 13 июня.

Речь идет о переносе части из 1,32 млрд рублей, которые планировалось выделить на мост из федерального бюджета в 2022 году в рамках федпроекта «Коммуникации между центрами экономического роста» (входит в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года и госпрограмму «Развитие транспортной системы» на 2020-2022 годы). Объем финансирования на 2021 год в сумме 1,23 млрд рублей остается прежним.

Проект самого северного моста через Енисей в поселке Высокогорский в Красноярском крае разработан еще в начале 2010-х годов. Длина моста около 1,2 км. Также планируется строительство развязок и автоподходов. Общий объем инвестиций в строительство моста и подходов к нему оценивается в 8,3 млрд рублей, которые паритетно должны профинансировать федеральный и региональный бюджеты. Мост должен обеспечить круглогодичную транспортную доступность населенных, а также позволит начать новый этап освоения ресурсов Ангаро-Енисейского района.

Власти региона давно просили ускорить строительство, а в феврале 2020 года выделили 100 млн рублей на подготовительные работы, чтобы начать строительство моста уже в этом году.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kabmin-rf-vydelil-v-tekusem-godu-6678-mln-rublej-na-samyj-severnyj-most-cerez-enisej>

ВЕСТИ; 2020.23.06; «АТОМФЛОТ»: ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» НА ТРАССЕ СЕВМОРПУТИ БУДЕТ УЖЕ В ЗИМНЮЮ НАВИГАЦИЮ

Головной атомный ледокол «Арктика» во вторник отправился от набережной Балтийского завода на заключительный этап ходовых испытаний. Они продлятся в ближайшие три недели в акватории Финского залива. За это время будет проверена работа всех

механизмов и оборудования ледокола. После возвращения судна на Балтийский завод оно будет передано заказчику. Говорит генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/844435/cid/1/>

ВЕСТИ; НАТАЛЬЯ ГОНЧАРОВА; 2020.23.06; РЖД ВОЗВРАЩАЮТ НА МАРШРУТЫ СВЫШЕ 70 ПОЕЗДОВ

РЖД возвращают на маршруты свыше 70 поездов. Регионы снимают ограничения против коронавируса, начинается отпускной сезон. Спрос на поездки уже удвоился по сравнению с маем. Возобновилась продажа билетов за 90 суток до отправления. Это поможет пассажирам планировать путешествия.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/844419/cid/1/>

ВЕСТИ; НАТАЛЬЯ БОЯРИНОВА; 2020.23.06; НА НЕДЕЛЮ ПОЗЖЕ: НА ЕНИСЕЕ НАЧАЛАСЬ ПАССАЖИРСКАЯ НАВИГАЦИЯ

На Енисее началась пассажирская навигация. Первый теплоход из Дудинки в Красноярск из-за пандемии коронавируса отправился на неделю позже, чем планировали.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/844416/cid/1/>

ВЕСТИ; СЕРГЕЙ МИНГАЖЕВ; 2020.23.06; У РОССИЙСКИХ МОРЯКОВ В РЕСПУБЛИКЕ КОРЕЯ ДИАГНОСТИРОВАЛИ КОРОНАВИРУС

Стало известно, что российские моряки в Республике Корея, у которых диагностировали коронавирус, госпитализированы. Они будут лечиться в госпитале Пусана не менее двух недель.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/844414/cid/1/>

ВЕСТИ; 2020.23.06; У 16 ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА РОССИЙСКОГО СУДНА В ПОРТУ ПУСАНА ПОДТВЕРДИЛСЯ КОРОНАВИРУС

Российские моряки в Республике Корея, у которых выявили коронавирус, будут лечиться в госпитале Пусана не менее двух недель. Сообщается, что россияне чувствуют себя нормально. Болезнь проходит у них без симптомов.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/844408/cid/1/>

ВЕСТИ-ЯМАЛ; АННА ЛИТУЧАЯ; 2020.23.06; «СРЕДСТВО ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ». РОЛЛЕРЫ СТАНУТ ПОЛНОПРАВНЫМИ УЧАСТНИКАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

«Средство индивидуальной мобильности» – такой термин может появиться в обиходе в ближайшее время. **Минтранс России** подготовил проект с рядом предложений по безопасности людей, катающихся на роликовых коньках, самокатах, гироскутерах и других аналогичных средствах.

О возможных изменениях в правилах дорожного движения и о том, как надымчане соблюдают существующие требования, – в сюжете Анны Литучей.

https://vesti-yamal.ru/ru/vjesti_jamal/sredstvo_individualnoi_mobilnosti_rollery_stanut_polnopravnymi_uchastnikami_dorozhnogo

ВЕСТИ-ПСКОВ; ТАТЬЯНА БОРИСОВА; 2020.23.06; ДО КАЛИНИНГРАДА И ОБРАТНО – ПЕРВЫЙ АВИАРЕЙС ПО НОВОМУ МАРШРУТУ

Сегодня состоится первый авиарейс между Калининградом и Псковом. Самолёты по этому направлению будут курсировать по субботам и вторникам. Время полёта составит

один час двадцать минут. А накануне возобновились авиасообщение с Москвой и Сочи. Порядок работы авиакомпаний в условиях коронавируса определен **Росавиацией**.

Глава региона Михаил Ведерников, отвечая на вопросы псковичей, призвал их соблюдать все меры безопасности, отправляясь в путешествие на самолёте, не забывать про дезинфекцию и средства индивидуальной защиты.

«Обращаю внимание, что в некоторых регионах сохраняется обязательный режим двухнедельной изоляции, поэтому, прежде чем полететь в другой регион, посмотрите на сайте региона, чтобы не получилось так, что вы прилетели, а вас на две недели в обсерватор или вообще обратным рейсом отправят обратно», – Михаил Ведерников
Съёмочная группа «Вестей» сегодня работает в аэропорту, встречает и провожает первых пассажиров борта «Псков – Калининград».

<https://www.gtrkpskov.ru/news-feed/vesti-pskov/9840-do-kaliningrada-i-obratno-pervyj-aviarejs-po-novomu-marshrutu.html>

ВЕСТИ-ЯРОСЛАВЛЬ; АЛИНА КОЛОЧКОВА; 2020.23.06; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ ДОСТРОЕНА ПЕРВАЯ ДОРОГА ПЕРЕБОРЫ-СУДОВЕРФЬ

Сдали раньше срока. Дорога: Переборы – поселок Судоверфь, стала первой из двадцати региональных трасс, отремонтированных в этом году. В рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» там заменили более трех с половиной километров асфальтового полотна. Качество работ оценила специальная комиссия.

Для жителей поселка Судоверфь эта дорога главная, она ведет в город. Сейчас вдоль всего отремонтированного участка вьется желтая змейка – новая разметка. Такой цвет характерен скорее для европейских дорог. В этом году новшество применили и в нашем регионе. Водители смогут увидеть разницу в период плохой видимости: в дождь, туман, ночное или зимнее время. А эксперты уже дали свою положительную оценку, лабораторно проверив, как разметку, так и само полотно на прочность.

«Проверено качество асфальто-бетонной смеси, применяемых материалов термопластичной разметки, все выполнено с надлежащим качеством. Должен так же заметить, что в качестве эксперимента, по рекомендации **Росавтодора** нанесена авторазметка в желтом цвете, что повышает ее светоотражающие качества в ночное время»,- говорит заместитель директора Ярдорслужба Александр Межиевский.

А значит, повышает и безопасность. Ведь здесь проходят рейсовые и школьные автобусы. Поэтому в комплексе с укладкой нового асфальта подрядчик обустроил пешеходные дорожки и посадочные площадки. А так же дорожные знаки, сигнальные столбики и ограждение. Весь ремонт от первой фрезы до второго слоя асфальта занял не более месяца.

«Эту дорогу в свое время лет тридцать назад делало наше предприятие. Асфальтобетон он совершенно другой, которого вообще тогда не было, техника укатывающая, которая асфальтобетон укладывает – все поменялось, безусловно. И эта дорога. Она по гарантийным обязательствам десять лет»,- объясняет генеральный директор подрядной организации Евгений Сдвижков.

Ремонт этого участка обошелся в 28,5 миллионов рублей. И это лишь первая и одна из 20 региональных дорог, запланированных к сдаче в этом году. Правительство Ярославской области уделяет особое внимание реализации национального проекта **БКАД** и привлекает в него бюджеты всех уровней.

«Всего в 20-м году выделено денежных средств порядка трех миллиардов 800 миллионов рублей на реализацию **нацпроекта**. Всего мы планируем привести в норматив 178 километров дорог из них 148 километров это дороги региональной собственности, остальное – это муниципальные дороги»,- говорит директор департамента дорожного хозяйства Ярославской области Евгений Моисеев.

Первая дорога Переборы-Судоверфь закончена. На подходе еще 11. Там уже ведутся асфальтовые работы.

<https://vesti-yaroslavl.ru/novosti/item/43949-v-yaroslavskoj-oblasti-dostroena-pervaya-doroga-perebory-sudoverf>

ВЕСТИ; ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА; 2020.22.06; ДОРОГА К МОРЮ ПРОЛОЖЕНА: НА КАКИЕ КУРОРТЫ СТРАНЫ МОГУТ ОТПРАВИТЬСЯ РОССИЯНЕ

С понедельника, 22 июня, Краснодарский край снял режим карантина и открыл въезд для туристов со всей страны. Почти сразу из Шереметьева в Сочи вылетел первый рейс с отдыхающими. Как проходил полет и каким будет морской отдых в 2020 году? Много ли набралось курортников-первопроходцев и как их встретило Черноморское побережье?

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/844352/cid/1/>

ВЕСТИ; ДЕНИС ВОСКОВСКИЙ; 2020.22.06; БУРЬЯН ВМЕСТО НОВОЙ ДОРОГИ: ВОДИТЕЛИ ИЩУТ ПУТИ ОБЪЕЗДА

Тишина на стройплощадке и бурьян вместо новой дороги. Такими неспешными темпами идет реконструкция участка Малого бетонного кольца между Новорижским и Волоколамским шоссе. Пока дорожная техника по каким-то причинам простаивает, местные водители простаивают в хронических пробках. Многим приходится искать все новые пути объезда.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/844369/cid/1/>

ТАСС; 2020.23.06; В КРЫМУ СТАРТОВАЛ РЕМОНТ ДЕВЯТИ АВТОДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Девять дорог протяженностью более ста километров будет отремонтировано в Республике Крым в 2020 году, сообщили журналистам во вторник в **пресс-службе** госпредприятия – заказчика «Службы автомобильных дорог Республики Крым».

Глава республики Сергей Аксенов 22 июня 2020 года сообщил, что на этой неделе в Крыму начнется масштабный капитальный ремонт дорог. Республика до конца года получит от федерального центра на эти цели 17 млрд рублей. Ремонт будет вестись во всех муниципалитетах, в первую очередь там, где ситуация с дорогами особо острая.

«ГКУ Служба автомобильных дорог Республики Крым» сообщает о том, что дорожники приступили к ремонтам автомобильных дорог Республики Крым. В рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» заключены государственные контракты на ремонт девяти автомобильных дорог Республики Крым», – говорится в сообщении.

Работы будут выполнять три подрядчика: акционерные общества «ВАД», «Центродорстрой» и «Крымавтодор». Ранее в июне 2020 года правительство РФ определило этих трех единых подрядчиков по ремонту автодорог в Республике Крым в 2020-2021 годах. Всего предстоит выполнить ремонт более чем 80 автодорог общей протяженностью свыше 1 тыс. км.

Протяженность автодорог в Крыму составляет 6,129 тыс. км, из них в нормативном состоянии находятся 23,85%.

<https://futerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-krymu-startoval-remont-devati-avtodorog-po-nacproektu>

ТАСС; 2020.23.06; ЧИСЛО СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ ДОРОГ В ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА 4 ГОДА ВЫРАСТЕТ В 1,5 РАЗА

Власти Псковской области за счет участия в национальном проекте «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в ближайшие 4 года в 1,5 раза увеличат число отремонтированных трасс. Этого удастся достичь за счет привлечения федеральных

средств и появившейся экономии при заключении дорожных контрактов, ремонт будет проведен на всех магистралях, на состояние которых жалуются жители, сообщил во вторник ТАСС председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области Борис Елкин.

Протяженность региональных трасс составляет более 8 тыс. километров, при этом около 34% из них находится в нормативном состоянии. Кроме того, область является приграничной – это единственный регион РФ, который граничит сразу с тремя иностранными государствами, пропуская через свою территорию поток транзитных грузовых автомобилей.

«Один из самых важных параметров для дорожной сферы Псковской области – это число региональных дорог, соответствующих нормативным требованиям. Через 4 года мы намерены (согласно расчетным данным регионального проекта) примерно в 1,5 раза увеличить число автомобильных дорог Псковской области регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативам, таких трасс будет более 43%. К 2022 году произойдет серьезное увеличение объемов дорожного строительства, этот существенный скачок вперед произойдет за счет двукратного роста финансирования», – сказал собеседник агентства.

По словам Елкина, в 2020 году расходы регионального дорожного фонда превышают 8 млрд рублей, что на 1,8 млрд рублей больше по сравнению с прошлым годом. Кроме того, ежегодно при реализации **нацпроекта** псковским властям удается сэкономить средства при заключении контрактов на ремонт дорог. Эти деньги администрация области направляет на приведение в порядок дополнительных дорожных объектов.

«В начале мая нам удалось заключить все 100% дорожных контрактов от первоначального плана регионального проекта «Дорожная сеть» **нацпроекта**, которые были запланированы на 2020 год по **нацпроекту**. Всего разыграно 46 объектов на сумму около 2,3 млрд рублей. По итогам электронных торгов образовалась экономия денежных средств, выделенных на реализацию проекта, в объеме более 70 млн рублей. На эти деньги разыгрываются дополнительные контракты», – отметил председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/cislo-sootvetstvuisih-normativam-dorog-v-pskovskoj-oblasti-za-4-goda-vyrastet-v-15-raza>

ТАСС; 2020.23.06; ДОРОГУ В ОБХОД СЕЛА МИЧУРИНО В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ПОСТРОЯТ В 2021 ГОДУ

Строительство обхода селения Мичурино в Северной Осетии проведут в 2021 году по **нацпроекту** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Об этом сообщили ТАСС в комитете дорожного хозяйства республики во вторник.

«Строительство обхода селения Мичурино на региональной автодороге Владикавказ – Ардон – Чикола – Лескен-2 завершится в 2021 году по **нацпроекту** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», – сказал собеседник агентства.

Протяженность обхода составит 5,648 км, на участке предстоит построить три путепровода, один скотопогон и один мост через реку Фиагдон. Строительство этих искусственных сооружений позволит избежать пересечение дорог в одном уровне, что значительно снизит угрозы возникновения ДТП.

В комитете назвали строительство обходов приоритетным вопросом. Это позволит вывести за пределы населенных пунктов транзитный транспорт. На ближайшие годы будет подготовлена программа строительства обходов целого ряда населенных пунктов.

«За годы, прошедшие со времени создания опорной дорожной сети, прошло более 60 лет. За этот период значительно возросла интенсивность и скорость дорожного движения, многократно выросла грузоподъемность большегрузного автотранспорта, разрослись и

вплотную «подошли» к проезжей части населенные пункты, расположенные вдоль дорог», – отметили в **пресс-службе**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dorogu-v-obhod-sela-micurino-v-severnoj-osetii-postroat-v-2021-godu>

ТАСС; 2020.23.06; В СОЧИ ЗАВЕРШЕНО 98% РАБОТ ПО ДОРОЖНОМУ РЕМОНТУ, ЗАПЛАНИРОВАННОМУ НА 2020 ГОД

Почти весь объем работ по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, запланированный на этот год в Сочи, выполнен, сообщили журналистам в **пресс-службе** горадминистрации во вторник.

«По «дорожному» **нацпроекту** в Сочи выполнено 98% от общего объема работ. Такая информация была озвучена в ходе совещания по вопросу реализации национальных проектов на территории курорта, которое возглавил глава города Алексей Копайгородский. Работы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** идут в Сочи с опережением графика», – сообщили в **пресс-службе**

Всего в 2020 году на территории города планируется обновить 85 дорожных объектов, на 61 из которых ремонт уже завершен. На оставшихся участках в настоящее время ведутся работы по установке дорожных знаков и нанесению разметки. Ремонт планируется полностью завершить к 1 июля.

«Никаких срывов быть не должно. Качественная реализация **нацпроектов** – это в первую очередь комфорт наших жителей и стратегически важная задача для города», – привели в **пресс-службе** слова главы Сочи Алексея Копайгородского.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-soci-zaverseno-98-rabot-po-doroznomu-remontu-zaplanirovannomu-na-2020-god>

ТАСС; 2020.23.06; ХУСНУЛЛИН ПОХВАЛИЛ РЯЗАНСКУЮ ОБЛАСТЬ ЗА ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ

Реализация национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** ведется в Рязанской области в хорошем темпе, отметил в понедельник вице-премьер РФ **Марат Хуснуллин** в ходе совещания по вопросу развития региона, которое прошло по видеоконференцсвязи.

На совещании губернатор Рязанской области Николай Любимов сообщил о ходе работ по **нацпроекту** и добавил, что назрела необходимость в возведении подъезда к городу Сасово и обхода города Ряжска, на которые, по предварительным данным, необходимо около 690 млн рублей. По словам губернатора, реализация этих проектов за счет средств только областного бюджета невозможна, необходимо привлечение средств федерального бюджета.

«Видно, что в целом дорожное строительство в регионе идет в хорошем темпе. Мы обязательно рассмотрим ваши предложения. В сегодняшней ситуации получить дополнительное финансирование на новые объекты сложно, но будем рассматривать эту возможность», – приводят слова вице-преьера в его **пресс-службе**.

При этом **Хуснуллин** отметил, что важно продолжить интенсивную работу по снижению аварийности на дорогах, в том числе федеральных трассах. В целом пятилетним планом дорожного строительства Рязанской области в период с 2020 по 2024 год предусмотрен ввод в эксплуатацию более 60 км автодорог общего пользования. При растущем транспортном потоке и отсутствии объездных автодорог в ряде крупных населенных пунктов планируется возвести городские обходы.

Отмечается, что, несмотря на непростую эпидемиологическую ситуацию, дорожные работы в Рязанской области продолжаются. В этом году в регионе по **нацпроекту** планируется отремонтировать почти 200 км дорог. Кроме того, запланированы работы на

141 объекте безопасности – это, например, устройство освещения, нанесение разметки, установка ограждений и элементов автоматизированной системы управления дорожным движением. Всего на исполнение задач **нацпроекта** в регионе в 2020 году будет направлено 3,78 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/husnullin-pohvalil-razanskuu-oblast-za-tempy-stroitelstva-dorog>

ТАСС; 2020.23.06; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ПОЛУЧИЛ 600 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ДВУХ МОСТОВ

Дополнительные средства в размере 600 млн рублей получил Хабаровский край на реконструкцию двух мостов дороги от Комсомольска-на-Амуре до Чегдомына. Об этом сообщается на сайте регионального правительства во вторник.

Накануне Минвостокразвития РФ сообщило, что дополнительные средства на досрочный ремонт и строительство дорог и мостов в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** получают семь регионов Дальнего Востока, суммарно им будет выделено 8,5 млрд рублей.

«Правительство РФ выделило Хабаровскому краю из резервного фонда 600 млн рублей. Деньги пойдут на реконструкцию мостовых переходов через р. Герби и р. Аякит. Объекты расположены на трассе Комсомольск-на-Амуре – Березовый – Амгунь – Могды – Чегдомын», – говорится в сообщении.

Со ссылкой на и. о. **министра транспорта** и дорожного хозяйства края Максима Прохорова сообщается, что на 2020 год для ремонта этих мостов предусматривалось 200 млн рублей, однако для всего объема работ средств требовалось намного больше. «Поэтому краевым **министерством транспорта** и дорожного хозяйства прорабатывался вопрос по увеличению объема бюджетных ассигнований из федерального бюджета совместно с **Министерством транспорта РФ** и Федеральным дорожным агентством. В итоге правительство России одобрило выделение дополнительных средств», – приводятся в сообщении слова Прохорова.

Реконструкцию мостов проведут в сентябре 2021 года. Трасса Комсомольск-на-Амуре – Березовый – Амгунь – Могды – Чегдомын входит в опорную сеть автомобильных дорог в Хабаровском крае. Дорога соединяет 17 населенных пунктов, а также обеспечивает выход Верхнебуреинского, Солнечного, им. Полины Осипенко районов на общую сеть дорог. Общая протяженность мостовых переходов на трассе составляет более 9 км.

Ранее сообщалось, что правительство планирует на год ускорить строительные работы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, то есть завершить запланированные проекты уже в 2023 году. Российские регионы получают дополнительное финансирование из заложенных на будущие годы средств, если с опережением будут строить и ремонтировать дороги в 2020 году по **нацпроекту**.

<https://tass.ru/ekonomika/8799757>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; В ПРИМОРЬЕ ВОССТАНОВИЛИ НАРУШЕННУЮ ЛИВНЯМИ РАБОТУ ПУНКТА ПРОПУСКА С КНР

Восстановлена работа автомобильного **пункта пропуска** с КНР в Приморье «Краскино», которая ранее была нарушена из-за энергоаварии в результате ливней и сильного ветра, сообщил РИА Новости представитель Владивостокского филиала Росгранстроя.

В воскресенье и понедельник в Приморье прошли сильные дожди со штормовым ветром. На реках образовался паводок, подтоплены низины. На улицах Владивостока повалило почти 30 деревьев, в крае отмечались отключения света.

По данным Росгранстроя, с 21 июня контрольные процедуры на автомобильном **пункте пропуска** «Краскино» на границе с КНР не проводились в связи с отсутствием подачи электроэнергии. Причиной аварийного отключения стали сильные дожди и ветер.

«Мероприятия, которые провели, позволили запитать серверные таможни, которые влияют на эксплуатацию линии грузового направления... Удалось восстановить участок кабельной трассы. Сегодня утром пограничная и таможенная службы начали работы по регламенту, без отставания. Восстановлено движение транспортных средств», – сказал собеседник агентства.

По его словам, скопления машин не было, ранее в очереди стояло только четыре грузовика.

<https://ria.ru/20200623/1573336170.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ЮЖНАЯ ОСЕТИЯ ПРОДЛИЛА ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ГРАНИЦЫ С РОССИЕЙ

Южная Осетия продлила ограничения на пересечение границы с Россией до 31 июля из-за ситуации с коронавирусом на сопредельных территориях, сообщила РИА Новости пресс-секретарь президента республики Дина Гассиева.

«Ограничение на пересечение границы продлено до 31 июля», – сказала она.

Правительство республики ранее решило продлить закрытие границы Южной Осетии с Россией до 30 июня. Принятые меры не распространяются на граждан Южной Осетии, возвращающихся по специально разработанному графику через консульский отдел МИД в республику. Также полностью закрыты **пункты пропуска** с Грузией. При этом 25 мая в республике начал работать общественный транспорт, открылись кафе, рестораны, детские развлекательные центры, спортивные объекты, библиотеки, гостиницы и санатории.

<https://ria.ru/20200623/1573375325.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ТУРИСТЫ РАССКАЗАЛИ, ГОТОВЫ ЛИ НОСИТЬ МАСКИ И ПЕРЧАТКИ В САМОЛЕТЕ И ПОЕЗДЕ

Туристы, опрошенные онлайн-сервисом, рассказали, опасаются ли за свое здоровье, планируя поездки, и как относятся к требованию носить маски в поездах и самолетах, сообщает OneTwoTrip.

Специалисты компании провели исследование среди трех тысяч пользователей и выяснили, что почти половина (45 процентов) из них считают, что поездки еще угрожают здоровью. Они с пониманием относятся к мерам предосторожности.

Из-за этого треть (35 процентов) согласны отправиться в отпуск только на личном транспорте.

Большинство респондентов готовы соблюдать меры санитарно-эпидемиологического режима в самолете и поезде – об этом заявили 79 процентов респондентов. Они не против провести путь в средствах защиты, хотя каждый второй (53 процента) отмечают, что это довольно сложно и неудобно.

При этом 91 процент опрошенных заявили, что если перевозчики требуют соблюдать меры предосторожности, то они сами должны предоставлять им маски и перчатки.

<https://ria.ru/20200623/1573286681.html>

ТАСС; 2020.23.06; МНОГОДЕТНЫЕ СЕМЬИ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ОСВОБОЖДЕНЫ ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА ЗА 2019 ГОД

Многодетные семьи в Архангельской области согласно принятому на заседании во вторник депутатами Архангельского областного собрания закону освобождаются от уплаты транспортного налога за 2019 год из-за пандемии коронавируса. Об этом сообщает **пресс-служба** губернатора и правительства Архангельской области.

«Согласно новому закону от уплаты транспортного налога, исчисленного за 2019 год и подлежащего уплате не позднее 1 декабря 2020 года, освобождается один из родителей (усыновителей) или один из приемных родителей на одно транспортное средство,

зарегистрированное за данным лицом, и в отношении которого исчислена сумма налога в наибольшем размере», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** подчеркнули, что многие семьи с детьми столкнулись с серьезными финансовыми трудностями из-за пандемии, некоторые из родителей потеряли работу, поэтому врио главы Поморья Александр Цыбульский поручил разработать соответствующий документ, который поможет поддержать семьи.

«Налоговая льгота предоставляется только за 2019 год, и ее нельзя будет получить при переоформлении транспортного средства семьи на другое лицо, поэтому злоупотреблений здесь не будет», – приводятся в сообщении слова министра труда, занятости и социального развития Архангельской области Елены Молчановой.

По информации правительства, льгота будет распространяться на многодетные семьи, зарегистрированные в соответствии с областным законом «О социальной поддержке семей, воспитывающих детей, в Архангельской области». По состоянию на 1 апреля 2020 года на учете в центре социальной защиты населения состоит более 10,5 тыс. многодетных семей.

<https://tass.ru/obschestvo/8797441>

ТАСС; 2020.23.06; В СТОЛИЦЕ ЗАВЕРШИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ МОСКВУ-РЕКУ ДЛЯ МЦД-1

Строительство нового железнодорожного моста через Москву-реку для первого Московского центрального диаметра (МЦД-1) – Белорусско-Савеловского – завершено. После запуска движения поездов по нему старый мост будет демонтирован, сообщила во вторник **пресс-служба** Московской железной дороги (МЖД).

«Завершено строительство нового железнодорожного моста через Москву-реку для МЦД-1. На железнодорожном мосту через Москву-реку, расположенному на участке Фили – Москва-Пассажирская-Смоленская Белорусского направления Московской железной дороги, открыто движение по второму главному пути (в сторону Москвы). Переключение первого главного пути на новый мост запланировано на предстоящие выходные», – говорится в сообщении.

Строительство нового моста началось в 2019 году для замены старого в связи с длительными сроками его эксплуатации. После запуска движения поездов по новому мосту старый будет демонтирован. «Проведены уникальные работы по возведению фундаментов нового моста в русле Москвы-реки, а также смонтированы металлические конструкции весом более 3 тыс. т в условиях непосредственной близости к действующим путям», – приводятся в сообщении слова начальника МЖД Михаила Глазкова.

По данным **пресс-службы**, длина арочного пролетного строения моста составляет 116 м, а общая протяженность сооружения – 334,5 м. «При строительстве были применены проектные решения по сооружению опор и выполнению части подходов к мосту в виде эстакады, которые позволяют реализовывать проекты по развитию улично-дорожной сети города Москвы», – добавили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/moskva/8797665>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ЭКС-НАЧАЛЬНИКА Ж/Д СТАНЦИИ БУДУТ СУДИТЬ ЗА ВЗЯТКИ

Бывший начальник Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций предстанет перед судом по обвинению в получении взяток на общую сумму свыше 7 миллионов рублей за помощь в оформлении контейнеров с грузами, сообщает Дальневосточное следственное управление на транспорте СК РФ.

Летом 2019 года управление сообщало, что начальника железнодорожной станции «Владивосток» и замначальника Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций подозревают в получении взяток от представителей коммерческих организаций за общее покровительство и действия в пользу этих компании. Общий размер взяток, по предварительным данным, составляет несколько сотен тысяч рублей.

«Завершено расследование уголовного дела в отношении жителя Владивостока 1977 года рождения, обвиняемого в совершении трех эпизодов преступлений, предусмотренных п. «в» ч. 5 ст. 290 УК РФ (получение взятки в крупном размере), двух эпизодов преступлений, предусмотренных ч. 6 ст. 290 УК РФ (получение взятки в особо крупном размере)... Уголовное дело с утвержденным прокурором обвинительным заключением направлено в суд для рассмотрения по существу», – говорится в сообщении.

По версии следствия, бывший начальник Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций филиала ОАО «РЖД» с 2014 по 2017 годы получил от представителя коммерческой фирмы взятки на общую сумму в 3,3 миллиона рублей, в том числе за ускоренное прохождение рефрижераторных контейнеров с грузом по станциям Приморского края. Также он с 2015 по 2016 годы получил взятку в 2,2 миллиона рублей от другого предпринимателя за «покровительство по службе».

Кроме того, обвиняемому инкриминировано получение в 2016-2017 годах взяток на общую сумму 714 тысяч рублей за содействия коммерческому предприятию. От другого предпринимателя обвиняемый получил взятку в 510 тысяч рублей, еще один предприниматель передал 278 тысяч рублей, отмечает СК.

Следователи арестовали имущество обвиняемого, в том числе жилое помещение стоимостью свыше 8 миллионов рублей, и деньги на сумму более 350 тысяч рублей. Обвиняемый заключил досудебное соглашение о сотрудничестве, признал вину и оказал содействие следствию.

В июне 2019 года обыски проходили в здании Дальневосточной железной дороги в Хабаровске. Позже сообщалось, что следствие предъявило трем маневровым диспетчерам железнодорожной станции «Хабаровск-2» обвинение в получении взяток.

<https://ria.ru/20200623/1573336705.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; В ПОСОЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ ИЗ ТАИЛАНДА В РОССИЮ

Более 400 человек улетели вывозным рейсом из Таиланда в Новосибирск, Москву и Санкт-Петербург 22 июня, говорится в сообщении посольства РФ в Таиланде.

«Очередным вывозным рейсом в Россию уехали 403 человека. 22 июня из Пхукета и Бангкока в Новосибирск, Москву и Санкт-Петербург вывозным рейсом отправились 403 пассажира, среди которых 16 иностранцев, в том числе граждане Белоруссии, Украины и Таиланда», – говорится в сообщении посольства РФ в Facebook.

<https://ria.ru/20200623/1573374779.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ОКОЛО 110 РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ИЗ АРМЕНИИ

Около 110 россиян вернулись во вторник на родину из Армении рейсом Ереван-Калуга, сообщили в **пресс-службе** посольства РФ.

Отмечается, что при поступлении информации о готовящемся вывозном рейсе для армянских граждан по маршруту Ереван – Калуга – Ереван, посольство проработало возможность использования данного перелета для возвращения россиян на родину.

«Были получены необходимые согласования с российскими региональными властями, министерствами и ведомствами, а также оперативным штабом при правительстве России. В итоге мы рады сообщить, что 23 июня авиарейсом Ереван-Калуга домой смогли вернуться еще 107 россиян», – говорится в сообщении, размещенном на странице дипмиссии в Facebook.

Дипломаты консульского отдела посольства координировали процесс регистрации и посадки пассажиров в международном аэропорту «Звартноц», а также оказывали гражданам необходимое содействие. Все прошло в штатном режиме с соблюдением всех рекомендованных комендатурой Армении мер безопасности, заявили в диппредставительстве. «В общей сложности в рамках комплексной работы из Армении вывезено 1377 человек», – отмечается в сообщении.

Ранее в посольстве предупредили, что рейсом Ереван-Калуга смогут воспользоваться только россияне, проживающие 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.

<https://ria.ru/20200623/1573340925.html>

ПРАЙМ; 2020.23.06; ОКОЛО 60 РОССИЯН ОЖИДАЮТ ВОЗВРАЩЕНИЯ ИЗ ЭКВАДОРА НА РОДИНУ

Порядка 60 россиян, застрявших в Эквадоре из-за мер против коронавируса, ожидают возвращения на родину, сообщили РИА Новости в посольстве РФ в этой латиноамериканской стране.

Ранее официальный представитель МИД России Мария Захарова заявила, что вопрос возвращения россиян из Эквадора и Центральной Америки находится в проработке.

«Вывозной рейс в настоящий момент ожидают порядка 60 находящихся в Эквадоре россиян. География их пребывания здесь достаточно широкая: помимо столицы (Кито) это и Гуаякиль, и небольшие города на тихоокеанском побережье», – сообщил представитель дипмиссии.

Посольство находится в постоянном контакте с российскими гражданами для помощи в решении всех насущных проблем, связанных с их вынужденным продолжительным пребыванием в Эквадоре.

В Южную Америку было осуществлено несколько вывозных рейсов, на родину вернулись россияне, застрявшие в Бразилии, Перу, Чили, Боливии, Парагвае, Аргентине, Венесуэле и Колумбии.

<https://1prime.ru/transport/20200623/831668073.html>

ПРАЙМ; 2020.23.06; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС С РОССИЯНАМИ ПРИБЫЛ ИЗ ДУШАНБЕ В ЕКАТЕРИНБУРГ

Вывозной рейс авиакомпании «Уральские авиалинии» с россиянами на борту прибыл из столицы Таджикистана Душанбе в Екатеринбург, сообщает онлайн-табло екатеринбургского аэропорта «Кольцово».

Рейс прибыл в 1.56 (23.56 мск).

Ранее рейс доставил 115 пассажиров в Новосибирск, остальные 103 полетели до Екатеринбурга.

<https://1prime.ru/transport/20200623/831668041.html>

ТАСС; 2020.23.06; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС С РОССИЙСКИМИ ТУРИСТАМИ ПРИЛЕТЕЛ ИЗ ТАИЛАНДА В НОВОСИБИРСК

Самолет авиакомпании «Россия», вылетевший в понедельник с российскими туристами из Бангкока, совершил промежуточную посадку в новосибирском международном аэропорту Толмачево. Об этом во вторник сообщается на онлайн-табло аэропорта Новосибирска.

Рейс SDM6696/FV6696 авиакомпании «Россия» вылетел из аэропорта Суваннапхум в 23:54 по местному времени (19:54 мск). Как сообщал ранее **Минтранс РФ**, на борту находятся 214 пассажиров. Далее борт направит оставшихся пассажиров в Москву.

«Рейс прибыл в сектор «Б» в 06:25 (02:25 мск)», – сообщается на онлайн-табло аэропорта.

Минкомсвязь РФ обновила график вывозных авиарейсов с 20 июня по 1 июля. Всего, по данным министерства, запланировано 32 рейса. На 22 июня запланировано пять рейсов, среди них Пхукет – Новосибирск – Москва – Санкт-Петербург, а также Бангкок – Новосибирск – Москва – Петербург.

<https://tass.ru/sibir-news/8792599>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН АНТОНОВ; 2020.23.06; НАЗВАНЫ УСЛОВИЯ ВОЗВРАЩЕНИЯ КИТАЙСКИХ СТУДЕНТОВ В РОССИЮ И РОССИЙСКИХ В КНР

Пандемия коронавируса оказала влияние на все сферы, в том числе на образовательную. Нарушение привычного учебного процесса заставило задуматься о возможной стагнации или даже движении назад в этой области. Представитель министерства науки и высшего образования РФ, первый секретарь Посольства в КНР Игорь Поздняков рассказал о том, как COVID-19 повлиял на обучение россиян в Китае и китайцев в нашей стране, а также назвал возможные даты возвращения студентов в аудитории.

Как отметил дипломат, к концу 2019 года количество китайских студентов достигло хорошего показателя – в вузах РФ обучалось около 40 тысяч граждан КНР. А россиян в китайских университетах, соответственно, примерно 20 тысяч. Это вполне достойные цифры, составляющие в денежном выражении почти четыре процента от общего объема сырьевого российского экспорта в Китай. Прирост за десять лет составил около 350 процентов. Планов по налаживанию межвузовского взаимодействия было много, в том числе между университетами Крыма и китайских регионов.

Однако, пояснил Игорь Поздняков, коронавирус не мог не затронуть учебные процессы, которые на себе ощутили все «прелести» карантинных, и других ограничительных мер. После завершения основных этапов вывоза Китаем и Россией своих граждан домой в в КНР осталось около 1500 россиян, а китайские власти вернули домой 18500 своих граждан. Остальные оказались разделены границами.

При этом, подчеркнул дипломат, образовательные процессы не остановлены. Несмотря на карантинные режимы в наших странах уроки продолжают онлайн, учебные программы осваиваются, студенты получают обещанные знания и навыки. Например, даже в таких сложных для дистанционных занятий сферах как искусство.

Что касается возобновления полноценных уроков и возвращения студентов в аудитории Игорь Поздняков призвал ориентироваться на осень. Однако здесь нужно учитывать всю неординарность сложившейся ситуации. Поэтому, в планах могут фигурировать разные даты, например 1 октября, но, по факту, определяющими окажутся следующие три фактора. Во-первых, реальная эпидемическая ситуация. Она должна быть пригодной для безопасного общения учеников с преподавателями и между собой. Во-вторых, нужно дождаться устойчивого возобновления транспортного сообщения, которое на данный

момент, по сути, прервано. В-третьих, следует исходить из того, как каждая страна решит вопрос с открытием границ, возобновлением виз и пропуском иностранных граждан на свою территорию.

<https://www.pnp.ru/social/nazvany-usloviya-vozvrashheniya-kitayskikh-studentov-v-rossiyu-i-rossiyskikh-v-knr.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.24.06; БУДУЩЕЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ОБХОДА КОСТРОМЫ НАЗВАЛИ ОПТИМАЛЬНЫМ

Будущее расположение обхода Костромы и второго автомобильного моста через Волгу является оптимальным, поскольку отвечает всем нормативам и не затрагивает ничьих интересов, под снос попадает только один дом, уже в конце июля проект будет представлен на публичных слушаниях, заявил журналистам заместитель главного инженера проектно-изыскательского института «Севзапдорпроект» Василий Лазарь.

Строительство второго моста через Волгу с объездной дорогой вокруг Костромы региональные власти обсуждают с начала 2000-х годов. В итоге главе региона Сергею Ситникову удалось обосновать высокую важность строительства транспортного обхода в статусе федерального проекта. В середине 2019 года обход Костромы и мост были включены распоряжением правительства РФ в схему автомобильных дорог федерального значения.

В конце мая Ситников в ходе рабочей встречи с Владимиром рассказал о главной транспортной проблеме региона. По его словам, областной центр, не имея транспортного обхода, испытывает критические нагрузки из-за транзита, это оказывает негативное влияние на дороги, приводит к их разрушению, страдают памятники культурного наследия. Ситников отметил, что проектировщики в настоящее время выполняют проект обоснования инвестиций, который нужен для включения объекта в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ до 2024 года**. Он попросил а дать поручения **министерству транспорта** ускорить принятие этого решения. Президент пообещал.

В понедельник представители проектно-изыскательского института, отвечающего за проектировку будущего обхода и моста, побывали с коммиссионным выездом в регион и встретились с журналистами.

Заместитель главного инженера проектно-изыскательского института «Севзапдорпроект» Василий Лазарь рассказал, что транспортный обход Костромы и автомобильный мост объединит сразу три федеральные трассы – на Москву и Иваново с дорогой на Екатеринбург. Первоначально проектировщики рассматривали проект, разработанный еще в начале 2000-х годов, однако сейчас он не удовлетворяет современным высоким требованиями, в том числе, к транспортной безопасности. В новом проекте все это учтено. Предложенное расположение новой трассы и моста является оптимальным с точки зрения удаленности от населенных пунктов, соблюдения мер безопасности и скоростных требований, подчеркнул Лазарь.

«Считаю, что на сегодняшний день то место, которое выбрано для прохождения моста и трассы, это единственно возможный вариант, который позволит минимизировать все риски, в том числе, снос жилых строений. Под снос попадает только один дом, его стоимость будет полностью компенсирована владельцам согласно всем требованиям законодательства», – подчеркнул он.

«Безусловно, проект пройдет государственную экспертизу. Все мероприятия по защите данной территории, по исполнению экологических требований в нашем проекте обязательно будут прописаны», – добавил он.

Директор департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области Евгений Кананин отметил, что строительство моста и обхода позволят сократить количество транзита в областной столице минимум на треть.

Обход пройдет неподалеку от Сумароковской лосефермы. Василий Лазарь рассказал, что проект предусматривает специальные заграждения, чтобы лоси не выходили на дорогу.

«Для нас строительство данной дороги – это благо, на самом деле. У нас появится реальная граница в виде трассы... Это однозначно сократит число дорожно-транспортных происшествий с участием диких животных, лосей, которые выбегают на дороги. Они просто упрутся в ограждение. Это благо и для людей, и для животных», – отметил в беседе с журналистами директор лосефермы Николай Грачев.

В финале встречи Лазарь сообщил, что в конце июля новый проект будет вынесен на публичные слушания. Непосредственно строительные работы должны начаться в конце 2021 – начале 2022 года.

<https://ria.ru/20200624/1573411558.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ЮЖНАЯ КОРЕЯ УСИЛИТ САНИТАРНО-КАРАНТИННЫЙ КОНТРОЛЬ НА РОССИЙСКИХ СУДАХ

Южная Корея усилит санитарно-карантинный контроль на российских судах после инцидента с групповым заражением экипажа в одном из портов Пусана. Об в ходе регулярного брифинга сообщил замруководителя Центрального штаба по противоэпидемическим мерам Квон Чжун Ук.

«На долю России сейчас приходится почти 50% новых случаев заболевания COVID-19 в Европе. Однако, несмотря на взрывной рост, наша страна пока что относит к странам с высоким риском, для которых установлены требования санитарно-карантинного контроля на борту, а не на основании электронных документов, лишь Китай, Иран и Италию. Поэтому, хотя мы немного и запоздали, Россию мы тоже включим в этот список для карантинного контроля на борту судна и будем активно за этим следить», – заявил чиновник.

По его словам, о случае заболевания коронавирусом человека, сошедшего на берег, Южную Корею как конечный пункт следования судна в соответствии международными инструкциями в сфере здравоохранения должны были уведомить власти той страны, которой об этом стало известно. Однако от ответственных российских лиц данная информация до сих пор не поступила, и о факте заражения южнокорейские власти узнали лишь от судового агента, сообщившего об этом уже после начала разгрузки судна в порту. Кроме того, в электронной декларации российское судно не уведомило карантинную службу Пусана о наличии на борту трёх человек с высокой температурой. Их выявили только путём личной проверки сотрудником карантинного пункта, после чего и было назначено тестирование на коронавирус, давшее положительный результат у 16 моряков.

«В связи с этим карантинно-санитарный пункт г. Пусана и другие ведомства проведут дополнительную проверку и примут необходимые меры в соответствии с законом о карантине», – сообщил Квон Чжун Ук.

Накануне стало известно о положительном результате теста на коронавирус у 16 членов экипажа российского судна-рефрижератора «Айс стрим», прибывшего в Пусан из Владивостока. По данным местной службы санитарно-карантинного контроля, в первой половине дня 22 июня экспедитор сообщил южнокорейским властям о том, что COVID-19 подтвердился у предыдущего капитана судна, который ранее сошёл на берег в России. Проверка состояния здоровья российских моряков при входе в порт Пусана осуществлялась на основании представленных опросных листов и лично работниками карантинного пункта не проверялась. Впоследствии у всех членов экипажа взяли пробы на коронавирус, а порядка 160 сотрудников пусанского порта Камчхон, где пришвартовано судно, были изолированы в помещении местного профсоюза в ожидании результатов проверки.

Непосредственно поднимались на борт российского судна и контактировали с заражёнными 34 человека. Во время разгрузочных работ медицинских масок они не

носили, социальная дистанция не соблюдалась. При этом часть сотрудников порта работали также на пришвартованном по соседству аналогичном российском судне-рефрижераторе «Айс Кристалл». На нём в тот момент находились ещё 27 южнокорейских работников, а также 21 член экипажа. В этой связи портовый транспортный профсоюз Пусана принял решение временно изолировать 124 своих членов, а также ещё 36 человек, которые снабжали их едой. После того, как у российских моряков подтвердился COVID-19, медицинские власти отправили южнокорейских работников на домашнюю самоизоляцию и рекомендовали остаться дома всем, кто с ними успел проконтактировать. Всего на данный момент эпидемиологические власти выявили 176 контактных лиц, сейчас они проходят тестирование, результаты планируется получить до 25 июня.

Разгрузочные работы в порту Камчхон приостановлены, возможность возобновления его работы рассмотрят только в случае отсутствия коронавируса у всех 124 южнокорейских рабочих, контактировавших с заболевшими. Профсоюз уже пообещал не возвращаться к работе, пока власти не обеспечат им должных мер безопасности. Санитарно-карантинная служба рассматривает план введения обязательных личных проверок на борту для всех российских судов. В порту сейчас ожидают разгрузки ещё 11 судов.

Российские моряки с «Айс стрима», у которых подтвердился COVID, сегодня были перевезены на специальном автобусе в муниципальный медицинский центр Пусана. Там они будут предположительно размещены в отдельных палатах, после чего начнётся их лечение. Оставшихся пятерых членов экипажа планируется перевести во временное помещение для изоляции и повторно протестировать. Стоимость тестов и лечение в соответствии с международной практикой и исходя из гуманитарных сообщений оплатит южнокорейская сторона.

<https://ria.ru/20200623/1573345833.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ТРАССА «ТАВРИДА» В КРЫМУ БУДЕТ ПОЛНОСТЬЮ ДОСТРОЕНА В 2023 ГОДУ

Последний, восьмой участок трассы «Таврида» в Крыму планируется ввести в эксплуатацию в 2023 году, сообщил журналистам пресс-секретарь крымского управления генподрядчика стройки АО «ВАД» Григорий Назаров.

«Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Севастополя заключил с АО «ВАД» контракт на строительство 8-го этапа трассы «Таврида». Сумма контракта составила 8,9 миллиарда рублей... Ввод в эксплуатацию восьмого этапа трассы «Таврида» запланирован в 2023 году», – сообщил Назаров.

Ранее АО «ВАД», зарегистрированное в Санкт-Петербурге, победило в тендере на строительство восьмого этапа трассы «Таврида». Компания уже занималась строительством этой трассы.

Общая протяженность восьмого этапа трассы (севастопольский участок) составит шесть километров. Дорога будет состоять из четырех полос, предусмотрено строительство трех транспортных развязок. Строительство будет проводиться в два этапа, рассказал Назаров. Первую очередь этапа построят к 1 декабря 2021 года.

Ранее в АО «ВАД» сообщали, что в декабре 2020 года будут введены в эксплуатацию первые семь этапов трассы. Запуск движения транспорта от Керчи до Севастополя состоится уже в сентябре.

Строящаяся четырехполосная трасса «Таврида» соединит Керчь, откуда построен мост через Керченский пролив, с Симферополем и Севастополем. Движение транспорта на первой очереди федеральной трассы от Керчи до Симферополя (190 километров) было открыто 31 декабря 2018 года. Вторую очередь (четыре полосы от Керчи до Севастополя) планируется открыть к концу 2020 года. Общая протяженность трассы – 250,7 километра, пропускная способность – до 40 тысяч автомобилей в сутки. Полная стоимость строительства «Тавриды» (семь этапов) определена на уровне 149,3 миллиарда рублей.

<https://realty.ria.ru/20200623/1573348926.html>

ТАСС; 2020.23.06; КОММУНИСТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРОВЕСТИ АМНИСТИЮ ДЛЯ ЛИШЕННЫХ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРАВ В РАМКАХ КОАП

Депутаты фракции КПРФ Николай Коломейцев и Юрий Синельщиков во вторник внесли в Госдуму пакет проектов постановлений об объявлении амнистии в отношении лиц, совершивших административные правонарушения и лишенных за это ряда специальных прав, в том числе прав на управление транспортом и ношение оружия. Текст опубликован в думской электронной базе.

Согласно пояснительным материалам, предлагается амнистировать граждан, «совершивших административные правонарушения, за которые они были судом лишены специального права: права осуществлять охоту, права управления транспортным средством, права на приобретение, хранение и ношение оружия». По мнению авторов, такие меры необходимы «в целях смягчения негативных социально-экономических последствий распространения новой коронавирусной инфекции».

«Следует отметить, что данная мера административного наказания применяется достаточно широко. В 2019 году лишение специального права в качестве основного и дополнительного наказания было применено к 394 476 лицам. Чаще всего она применялась к водителям транспортных средств за административные правонарушения в области дорожного движения», – указывают разработчики. Амнистия при этом не будет распространяться на лиц, лишенных прав в случае повторного нарушения, а также на водителей, ставших виновниками ДТП, в которых есть пострадавшие.

Правовое управление Госдумы в свою очередь высказало целый ряд замечаний к документам. В частности, проектом «не регламентирован порядок применения амнистии в отношении правонарушителей, дела и материалы о правонарушении которых еще находятся в производстве судов», отметили в управлении, добавив, что акт амнистии должен предусматривать «прекращение исполнения постановления о назначении административного наказания, а не «освобождение от административного наказания».

<https://tass.ru/obschestvo/8801853>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; В ЧЕЛЯБИНСКЕ ВОЗБУДИЛИ ДЕЛО О ХАЛАТНОСТИ ИЗ-ЗА НЕИСПРАВНЫХ АВТОБУСОВ

Следственные органы по материалам проверки прокуратуры возбудили уголовное дело по статье «халатность» после покупки администрацией Челябинска транспортных средств, непригодных для эксплуатации, ущерб бюджету составил более 1,5 миллиона рублей, сообщило во вторник следственное управление СК РФ по региону.

По данным пресс-центра прокуратуры региона, прокуратура Челябинска провела проверку исполнения администрацией Челябинска федерального законодательства при приобретении в муниципальную собственность в 2018 году имущества у ООО «ОГТ». Установлено, что было приобретено 309 транспортных средств, из которых в исправном состоянии находилось лишь 72 автобуса, оставшееся движимое имущество являлось непригодным для эксплуатации.

Как сообщает СК, по предварительным данным, в 2017-2018 годах должностные лица из числа сотрудников администрации Челябинска и их обособленных структурных подразделений ненадлежащим образом исполняли свои обязанности при расторжении договора купли-продажи имущества, заключенного между МУП «Челябинский автобусный транспорт» и ООО «Общественный городской транспорт» («ОГТ»). В результате это способствовало перечислению в адрес «ОГТ» из бюджета Челябинска денежных средств в счет оплаты имущества, находящегося в непригодном для эксплуатации состоянии. Ущерб бюджету Челябинска составил более 1,5 миллиона рублей.

Министерство транспорта РФ

«Следственными органами Следственного комитета РФ по Челябинской области по результатам доследственной проверки по материалам, поступившим из органов прокуратуры, возбуждено уголовное дело по части 1 статьи 293 УК РФ (халатность, повлекшая причинение крупного ущерба)», – говорится в сообщении.

В настоящее время проводятся следственные действия и оперативно-розыскные мероприятия, направленные на установление обстоятельств произошедшего и виновных должностных лиц, уточняется в сообщении.

<https://ria.ru/20200623/1573352554.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕЛИ ДЕЛО ПОСЛЕ ОБРУШЕНИЯ МОСТА В АПРЕЛЕ

Следователи в Ярославской области возбудили уголовное дело по факту обрушения пешеходного моста в поселке Борисоглебском, сообщается на сайте Генпрокуратуры РФ. Ранее представитель экстренных служб региона сообщил, что 22 апреля 2020 года сильный ветер оборвал два троса навесного пешеходного моста через реку Устье в Борисоглебском районе. По его словам, в результате обрыва тросов просели пролеты моста длиной 20 метров. При происшествии никто не пострадал.

Железный пешеходный мост через реку Устье построили в 2015 году, его предшественник – построенный в 1970-х годах деревянный мост – был разрушен в 2013 году сильным половодьем. На торжественном открытии вместе с тогдашним губернатором Сергеем Ястребовым присутствовала депутат Госдумы РФ Валентина Терешкова. Сообщалось, что средства на возведение моста были выделены из областного и местного бюджетов.

Власти сообщили, что после предварительного обследования эксперты согласились с мнением о воздействии на конструкцию штормового ветра.

Отмечается, что прокуратура Борисоглебского района Ярославской области провела проверку по факту обрушения моста. Выяснилось, что администрация муниципального района выдало разрешение на эксплуатацию моста, хотя заключение государственного строительного надзора о безопасности объекта отсутствовало. Кроме того, администрация поселка не разработала проект содержания моста, который должен был включать ремонт и наблюдение за его сохранностью.

«Следственным органом возбуждено уголовное дело по части 1 статье 293 УК РФ (халатность)», – говорится в сообщении.

Подчеркивается, что прокуратура района проконтролирует ход и результаты расследования этого дела.

<https://ria.ru/20200623/1573372259.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.24.06; РЖД ВЕРНУЛИ В РАСПИСАНИЕ ВСЕ ОТМЕНЕННЫЕ «САПСАНЫ»

РЖД со среды вернули в расписание все рейсы поездов «Сапсан», отмененные ранее из-за снижения пассажиропотока в связи с пандемией коронавируса, заметило РИА Новости в приложении компании по продаже билетов, это же подтвердили ранее и в **пресс-службе** компании.

Между Санкт-Петербургом и Москвой до вспышки COVID курсировало до 15 пар «Сапсанов» в день, в том числе один между Петербургом и Нижним Новгородом через Москву. РЖД из-за снижения пассажиропотока сокращали число пар «Сапсанов» между Москвой и Петербургом до четырех в сутки с увеличением рейсов в ряд дней и отменяли этот поезд до Нижнего Новгорода.

С 29 мая число рейсов «Сапсанов» между Москвой и Петербургом увеличили до восьми пар в день (16 рейсов) и вновь поставлен в расписание «Сапсан» из Петербурга до Нижнего Новгорода через Москву и обратно. Такой график действовал до 24 июня. Согласно данным приложения РЖД, на 23 июня в расписании между Москвой и Санкт-Петербургом еще стояли девять пар «Сапсанов», в том числе один из Нижнего Новгорода. На 24 июня – уже по 13 рейсов.

В **пресс-службе** РЖД РИА Новости подтверждали, что с 24 июня движение «Сапсанов» будет осуществляться по нормативному графику. Там добавляли, что, как и до отмены, со среды по будням будут курсировать 13 пар поездов, по выходным – до 15 пар.

Гендиректор РЖД Олег Белозеров на совещании у президента в начале мая отмечал, что холдинг отменил более половины поездов дальнего следования в России на фоне

снижения перевозок пассажиров, но транспортная доступность регионов сохранена. РЖД, следовало из данных в специальном разделе о графике, отменили более 100 поездов дальнего следования в России. При этом компания отмечала, что это касается лишь имеющих альтернативу составов.

РЖД сообщали весной, что при улучшении эпидемиологической ситуации и повышении спроса на пассажирские перевозки холдинг незамедлительно восстановит маршрутную сеть в полном объеме, а при необходимости увеличит предложение для пассажиров. Компания уже объявила о планах восстановить в расписании более 70 поездов дальнего следования в связи со снятием ограничений в регионах и ростом спроса на поездки в июне вдвое по сравнению с маем.

<https://ria.ru/20200624/1573396573.html>

ТАСС; 2020.23.06; РЖД В НАЧАЛЕ ИЮЛЯ ВОЗОБНОВИТ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ В КАЛИНИНГРАД

Движение пассажирских поездов с основной территории России в Калининградскую область, приостановленное из-за пандемии коронавируса с 6 апреля, возобновится в начале июля. Об этом журналистам сообщил во вторник руководитель **пресс-службы** областного правительства Дмитрий Лысков.

«**Минтранс РФ** согласовал возобновление [пассажирского железнодорожного] сообщения, и РЖД в первых числах июля должны приступить к выполнению рейсов транзитных поездов из Калининграда до Москвы и Санкт-Петербурга», – сказал Лысков, добавив, что сейчас проводится согласование графиков движения поездов с Литвой и Белоруссией, через территории которых проходит транзит.

РЖД с 6 апреля отменили поезда, следующие транзитом по территории Белоруссии и Литвы в Калининград из Москвы и Санкт-Петербурга. Губернатор области Антон Алиханов обращался в **Минтранс РФ** с просьбой рассмотреть возможность восстановления их движения.

Калининградская область отделена от основной территории страны границами стран Евросоюза. Главными воротами региона сейчас остается аэропорт Храброво.

<https://tass.ru/ekonomika/8795061>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20200623/831670886.html>

ТАСС; 2020.23.06; ПАССАЖИРЫ СМОГУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ Ж/Д БИЛЕТЫ В ТЕЧЕНИЕ 12 МЕСЯЦЕВ ПРИ ОТМЕНЕ ПОЕЗДА ИЗ-ЗА ЧС

Пассажиры смогут вернуть стоимость железнодорожных билетов на отмененные на фоне введения режима чрезвычайной ситуации поезда или использовать проездные документы в течение 12 месяцев. Об этом говорится в постановлении правительства, опубликованном на официальном интернет-портале правовой информации.

Документом утверждено положение об особенностях исполнения договора перевозки пассажира железнодорожным транспортом при угрозе возникновения и (или) возникновения отдельных чрезвычайных ситуаций, введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации на всей территории РФ либо на ее части.

При отмене поезда в указанных случаях пассажир имеет право осуществить поездку в вагоне того же типа и класса не позднее 12 месяцев с момента снятия режима чрезвычайной ситуации или вернуть деньги за приобретенный билет.

В постановлении отмечается, что компания-перевозчик должна разместить информацию об отмене поезда и инструкцию для пассажиров в интернете.

<https://tass.ru/ekonomika/8799097>

ТАСС; 2020.23.06; ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ ПОЕЗДОВ ФПК ПРЕВЫСИЛА 50%

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК) фиксирует рост спроса на билеты, при этом на сегодняшний день заполняемость поездов дальнего следования составляет более 50%. Об этом сообщил генеральный директор ФПК Петр Иванов в эфире телеканала «Россия-24».

Он напомнил, что ФПК восстановила глубину продажи билетов в 90 дней на поезда дальнего следования, что позволяет купить проездные документы на все лето и начало сентября. «Сегодня заполняемость [поездов] составляет чуть более 50%, и это связано с тем, что спрос реально вырос», – сказал он.

Ранее стало известно, что «Российские железные дороги» (РЖД), дочерним обществом которых является АО «ФПК», в связи с восстановлением спроса на путешествия возобновят в ближайшее время курсирование более 70 поездов дальнего следования, в том числе 59 поездов ФПК. В холдинге отмечали, что среднесуточный спрос на билеты на данный момент вырос примерно вдвое по сравнению с ситуацией на конец мая. Как пояснили в компании, это связано с постепенным снятием ограничений, установленных субъектами РФ из-за неблагоприятной эпидемиологической ситуации, и со стартом российского туристического сезона.

<https://tass.ru/ekonomika/8797331>

ПРАЙМ; 2020.23.06; РЖД В МАЕ УВЕЛИЧИЛИ ПОГРУЗКУ УДОБРЕНИЙ НА 5,9%, НА ЭКСПОРТ – НА 13,1%

РЖД в мае 2020 года увеличили погрузку удобрений на 5,9% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до около 5,4 миллиона тонн, сообщила компания.

Экспортные отправки удобрений в мае выросли на 13,1% – до 3,4 миллиона тонн. «Основная часть экспортных поставок адресована в Китай, Бразилию, Швейцарию, США и Мексику», – говорится в сообщении.

Погрузка химических и минеральных удобрений на сети железных дорог РЖД в январе-мае 2020 года составила 25,9 миллиона тонн (рост на 1,9%). При этом в адрес российских грузополучателей за этот период отправлено порядка 11,5 миллиона тонн (+7,7%).

«Лидерами по отправке удобрений за этот период стали предприятия Пермского края (6,3 миллиона тонн), Мурманской (5,8 миллиона тонн), Вологодской (3 миллиона тонн) и Новгородской (1,9 миллиона тонн) и Тульской (1,3 миллиона тонн) областей», – добавляется в сообщении.

Наибольшие объемы погружены в адрес аграриев Вологодской (457,5 тысячи тонн), Саратовской (216 тысячи тонн), Ленинградской (152,9 тысячи тонн), Воронежской (109,6 тысячи тонн) областей и Краснодарского края (141,8 тысячи тонн).

ИНТЕРФАКС; 2020.23.06; UTLC ERA ОБЕСПЕЧИВАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЧТОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ КНР И ЕВРОПОЙ

АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (United Transport and Logistics Company Eurasian Rail Alliance, UTLC ERA) обеспечивает курсирование почтовых контейнерных поездов между Китаем и Европой.

Первые регулярные полносоставные отправки начались в апреле, уточняет UTLC ERA. «С момента запуска на сервисах (компания – ИФ) проследовало 17 таких составов. Всего с начала года перевезено 1,94 тыс. TEU», – говорится в сообщении.

«Из-за ограничений перевозок другими видами транспорта, железнодорожный коридор взял на себя роль надежного сопряжения Китая и Европы для беспрепятственной доставки почтовых отправок», – отметил генеральный директор UTLC ERA Алексей Гром,

слова которого приводятся в пресс-релизе. Основные отправки формировались в Чунцине, Иу, Чжэнчжоу и Дунгуане.

«Почтовые поезда следуют из Китая в сервисах UTLC ERA по территориям Казахстана, России и Белоруссии. Среднее транзитное время по инфраструктуре (с шириной колеи – ИФ) 1520 мм от границы КНР до Европы составляет 4,9 суток.», – говорится в сообщении. Сейчас в пути находятся еще два поезда, которые доставят из Китая почтовые грузы во Францию и Испанию.

«Бесшовные перевозки являются одной из важнейших технологических задач, стоящих перед евразийской железнодорожной сетью, в том числе – в сфере почтовых перевозок, поэтому UTLC ERA совместно с акционерами и партнерами работает над созданием единого информационного пространства», – заявил Гром.

«Мы также направили ряд предложений, способствующих сокращению бумажного документооборота при перевозках почты по железной дороге, Всемирному почтовому союзу. Ожидаем и от них позитивной обратной связи и новых заявок на перевозку», добавил топ-менеджер. «Почтовые отправки из КНР в Европу стали новой точкой роста грузопотоков для UTLC ERA», – говорится в сообщении.

«Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» – совместное предприятие железных дорог Белоруссии, Казахстана и РФ (владеют СП на паритетных условиях). Занимается транзитными контейнерными перевозками между Европой и Китаем через территорию трех стран. В 2019 году на долю UTLC ERA, по ее данным, приходилось более 80% всех транзитных железнодорожных перевозок на колее шириной 1520 мм, общий объем перевозок между Европой и Китаем (в обоих направлениях) составил 333 тыс. TEU.

ИНТЕРФАКС; 2020.23.06; ОРГАНИЗАТОР «ВЕЧНЫХ» БОНДОВ РЖД ВИДИТ СПРОС ИНОСТРАНЦЕВ, ЖДЕТ РАЗМЕЩЕНИЙ ДРУГИХ КВАЗИСУВЕРЕНОВ

После выхода ОАО «Российские железные дороги» с бессрочными облигациями на долговой рынок можно будет увидеть другие квазисуверенные компании, которые будут заинтересованы в привлечении капитала путем выпуска «вечных» облигаций, заявил «Интерфаксу» управляющий директор Сбербанка (МОЕХ: SBER) по рынкам долгового капитала Эдуард Джабаров (Sberbank CIB выступал одним из организаторов сделки).

По его словам, спрос превысил предложение более чем в 2 раза. «Показателен интерес к сделке со стороны иностранных инвесторов, что, в свою очередь, демонстрирует уверенность в надежности РЖД как заемщика и восприятие уникальной миссии компании, которую «Российские железные дороги» несут для развития инфраструктуры страны», – отметил он.

«Накануне открытия книги выпуск был включен в международную расчетную систему Euroclear, благодаря чему в размещении приняли участие иностранные инвесторы», – сообщили в пресс-релизе «Российские железные дороги».

«Мы уверены, что следом за РЖД увидим другие квазисуверенные имена, которые будут заинтересованы в привлечении капитала путем выпуска «вечных» облигаций», – также заявил «Интерфаксу» Джабаров.

Среди иностранных инвесторов, в частности, были инвесторы из Великобритании, сообщил «Интерфаксу» представитель другого организатора размещения «вечных» бондов железнодорожной монополии – руководитель управления рынков долгового капитала «ВТБ Капитала» Андрей Соловьев.

По его словам, рынок воспринял новый инструмент с энтузиазмом – на пике общий спрос превышал 65 млрд руб., на фоне чего эмитент принял решение увеличить объем размещения сначала с 15 млрд до 20 млрд руб., а затем и до 30 млрд. По итоговой ставке спрос составил 45 млрд руб.

РЖД собирали заявки инвесторов на выпуск бессрочных облигаций серии 001Б-01 с 19 по 22 июня. Ставка купона установлена на уровне 6,55% годовых. Ей соответствует доходность к 5-летнему колл-опциону в 6,66% годовых. В процессе премаркетинга ориентир был изменен 3 раза с первоначального 6,7-6,8% годовых. Техническое размещение выпуска запланировано на 26 июня, оно пройдет по закрытой подписке.

Купоны – полугодовые, номинал одной бумаги – 1 тыс. руб. По выпуску каждые 5 лет с начала обращения предусмотрены досрочные погашения по цене 100% от номинала. Ставка 1-10-го купонов – фиксированная и определяется по результатам сбора заявок. Организаторы выпуска – «ВТБ Капитал», Московский кредитный банк (МОЕХ: СВОМ) и Sberbank CIB.

В соответствии с законодательством компания вправе в одностороннем порядке принять решение об отказе от выплаты купона по облигациям. В этом случае предусмотрена компенсация неполученных доходов инвесторам со стороны государства. Механизм исполнения компенсации неполученных доходов находится в процессе согласования.

Вопрос о выпуске «вечных» облигаций «Российских железных дорог» в мае поднимался на совещании по развитию транспорта, которое провел **президент РФ Владимир Путин**. Генеральный директор РЖД Олег Белозеров тогда затронул эту тему в контексте возможных проблем с финансированием CAPEX монополии в условиях падения доходов от перевозок.

В середине мая исполнявший обязанности премьер-министра РФ **Андрей Белоусов** (он же – глава совета директоров монополии) подписал распоряжение, позволяющее «Российским железным дорогам» разместить «вечные» облигации на 370 млрд руб. В рамках утвержденной программы бондов компания сможет сделать несколько выпусков. В распоряжении говорилось о «возможности досрочного погашения по усмотрению их эмитента». Совет директоров РЖД утвердил проспект программы «вечных» облигаций компании в конце мая.

Центральный банк РФ 5 июня зарегистрировал программу и проспект бессрочных облигаций «Российских железных дорог» серии 001Б объемом до 370 млрд руб. или до эквивалента этой суммы в иностранной валюте. Облигации предназначены для квалифицированных инвесторов, с возможностью досрочного погашения по усмотрению эмитента. Банк России 17 июня зарегистрировал выпуск бессрочных облигаций серии 001Б-01 под номером 4-01-65045-D-001Р.

На 100 млрд руб. бумаги выкупит ВЭБ. Также в числе потенциальных приобретателей назывались «системно значимые банки». Сроки реализации этой меры поддержки, по словам собеседника агентства, – май-август. «Более 80% всего спроса пришлось на банки, оставшийся спрос был получен со стороны пенсионных фондов и управляющих компаний», – сообщили во вторник РЖД.

Сейчас в обращении находится 34 выпуска биржевых облигаций «Российских железных дорог» общим объемом 583 млрд руб. и 11 выпусков классических облигаций на 160,2 млрд руб.

На ту же тему:

<https://1prime.ru/News/20200623/831670500.html>

<https://rns.online/transport/RZHD-razmestili-vechnie-obligatsii-na-30-mlrd-rublei-2020-06-23/>

ИНТЕРФАКС; 2020.23.06; СПОТОВЫЕ ВАГОННЫЕ СТАВКИ УПАЛИ ДО УРОВНЯ ЗАТРАТ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ – УЧАСТНИК РЫНКА

Стоимость аренды массовых видов железнодорожного подвижного состава – полувагонов, нефтебензиновых цистерн, хопперов и платформ – к концу I полугодия опустились до минимальных значений за последние 5 лет, сообщает ABC Rail.

«Для многих операторов, работающих на спотовом рынке, сегодняшняя ставка достигла критической величины, и уже не позволяет финансировать текущую деятельность компании», – отмечает оператор.

«Арендная ставка по сравнению с началом года сократилась на все виды подвижного состава, кроме крытых вагонов (сейчас их на сети эксплуатируется 56 тыс.). На полувагоны она снизилась на 10%, а на зерновозы – на 11%», – уточнила компания.

«Избыток вагонов и сокращение грузовой базы неизбежно приведут к невозможности обслуживания некоторым операторами лизинговых платежей и последующим банкротствам», считает ABC Rail, добавляя, что перенасыщение вторичного рынка вагонов спровоцирует падение заказов на новый подвижной состав у предприятий, «большинство из которых и так уже скорректировали производственную программу по сравнению с прошлогодней почти в 2 раза».

«Принятие ОАО «Российские железные дороги» мер по омоложению и качественному обновлению вагонного парка отвечает интересам как операторских компаний, так и производителей вагонов, поскольку это позволит преодолеть кризис перепроизводства подвижного состава», – считает генеральный директор ABC-Rail Артур Нурмухамедов, слова которого приводятся в сообщении.

Ускоренное списание устаревших типов вагонов позволит оживить рынок, упростит работу железнодорожной сети за счет освобождения от простаивающих вагонов, решит проблему дефицита запчастей за счет насыщения вторичного рынка и позволит предприятиям транспортного машиностроения получить новые заказы на подвижной состав, отмечает компания.

Сейчас в РФ, отмечает ABC Rail, простаивает почти 100 тыс. вагонов. «Причина профицита – не только сокращение грузовой базы, но и разбалансированность парка. К концу прошлого года, еще до сокращения погрузки, вызванного карантинными мерами и остановкой ряда предприятий, избыток оценивался в 12%. При этом, с января по июнь на сеть поступило 14,2 тыс. новых вагонов», – говорится в сообщении.

ТАСС; 2020.23.06; БОЛЕЕ 60 ПРОГУЛОЧНЫХ СУДОВ ВОЗОБНОВИЛИ НАВИГАЦИЮ ПО МОСКВЕ-РЕКЕ

Пассажирскую навигацию возобновили в столице, по Москве-реке вновь курсируют более 60 речных трамвайчиков. Речные прогулки можно бесконтактно оплатить картой «Тройка», сообщили ТАСС во вторник в **пресс-службе** городского департамента транспорта.

«С 23 июня по указу мэра Москвы открывается пассажирская навигация по Москве-реке – теперь горожане могут отправиться на прогулку на речных трамвайчиках. Оплатить поездку можно картой «Тройка» прямо на борту судна. В этом году для москвичей работают 17 судоходных компаний и более 60 судов, все они будут выполнять рекомендации Роспотребнадзора для безопасности пассажиров и экипажа», – сказали в **пресс-службе**.

Как уточнили в департаменте, чтобы оплатить билет на прогулку прямо на теплоходе, посетителю нужно только приложить карту «Тройка» к валидатору на борту, средства спишутся с билета «Кошелек». Специальные валидаторы работают на всех прогулочных судах, где есть значок «Тройки».

«Несмотря на то, что ограничения постепенно снимаются, очень важно продолжать соблюдать все меры предосторожности. Бесконтактно оплатить прогулку по карте «Тройка» по-прежнему безопаснее, чем использовать наличные деньги и бумажные билеты. Кроме того, владельцы карты «Тройка» сразу проходят на борт и избегают очереди и суеты у кассы – это не только экономия времени, но и возможность соблюдать социальную дистанцию, что по-прежнему остается очень важным требованием безопасности», – заключили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/moskva/8794851>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; РОССИЯ И ВЕНЕСУЭЛА ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ ПРЯМОЙ АВИАРЕЙС КАРАКАС-МОСКВА

Венесуэла и Россия планируют открыть прямой авиарейс Каракас-Москва, заявил РИА Новости венесуэльский министр туризма и внешней торговли Феликс Пласенсия.

«У нас есть политическая воля, а также техническая, туристическая и экономическая обоснованность, чтобы продолжать работу над прямым рейсом Каракас-Москва», – заявил министр.

Он отметил, что открытие рейса Каракас-Москва планировался на второе полугодие 2020 года, однако пандемия не позволила осуществить некоторые технические мероприятия, необходимые для полетов.

<https://ria.ru/20200623/1573375159.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.23.06; ПОСОЛ ТУРЦИИ: РАССЧИТЫВАЕМ ВОССТАНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ НАШИМИ СТРАНАМИ УЖЕ В ИЮЛЕ

Посол Турции в Москве Мехмет Самсар рассказал в интервью «Интерфаксу» о предполагаемых сроках восстановления авиасообщения между двумя странами, об изменениях, которые возможны на турецких курортах в связи с пандемией коронавируса, о мерах для обеспечения безопасности всех туристов, которые планируют отдохнуть в этом году в Турции, а также о том, что система all inclusive не будет отменена

- Есть ли у вас информация о том, когда может возобновиться авиасообщение между Россией и Турцией и, соответственно, туризм?

- Как вам известно, в рамках борьбы с распространением коронавирусной инфекции авиасообщение между двумя странами было временно приостановлено в конце марта.

Власти двух стран находятся в тесном контакте, чтобы в ближайшее время открыть авиасообщение, учитывая то, что ситуация с эпидемией находится под контролем в обеих странах и принимая во внимание приближение туристического сезона. Хотя окончательная дата все еще не определена, надеемся, что авиасообщение будет открыто в течение июля.

- Министр туризма и культуры Мехмет Эрсой ранее заявил, что хотел бы видеть российских туристов в июле. Значит ли это, что Турция откроет для россиян въезд в этом месяце?

- По этому вопросу все еще не было принято окончательного решения. Турецкая сторона предложила России начать авиасообщение 15 июля. Ждем ответа наших российских друзей.

На всех наших туристических объектах были приняты необходимые меры безопасности, чтобы в лучших и самых безопасных условиях принять наших российских друзей, которые поедут в Турцию. Для нас превыше всего то, чтобы нашим российским гостям было в этом отношении комфортно. Мы направили данные о проделанной в условиях прозрачности работе в этой области российским представителем и для оценки на месте принятых мер пригласили делегацию, которая будет состоять из представителей соответствующих российских ведомств, посетить Турцию в ближайшее время.

Мы запустили программу «Сертификация здорового туризма», которая будет действовать с летнего сезона 2020. Программа «Сертификация здорового туризма», которая была подготовлена при содействии прежде всего Министерства культуры и туризма Турции, Министерств здравоохранения, транспорта, внутренних дел и иностранных дел, а также при сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами сектора, охватывает широкий спектр мер, которые приняты в различных областях от транспорта до объектов размещения, от персонала учреждений до здоровья путешественников.

Этот сертификат, который будет выдаваться международными организациями по сертификации, удостоверяет, что санитарно-гигиенические условия исполняются на высоком уровне в авиакомпаниях, аэропортах и других транспортных средствах, а также в местах проживания и объектах питания.

Мы поделились с российскими властями информацией об этих мерах, которые охватывают все аспекты туристического сектора. Надеемся, что в ближайшее время мы получим положительный ответ на наши предложения и запустим в кратчайшие сроки авиасообщение между двумя странами.

- Много пишут о том, что даже если этим летом россияне попадут в турецкие отели, отдых будет сильно отличаться от того, к которому они привыкли, из-за мер безопасности, таких как дистанцирование, дезинфекция, маски. Как вы думаете, приведет ли это к снижению спроса на отдых в Турции?

- Эпидемия, которая в определенной степени затронула все страны мира, повлияла на все сферы нашей жизни и заставила нас изменить привычный образ жизни. Тем не менее, фактом является то, что если принять необходимые меры предосторожности, то можно защитить себя от заражения вирусом. Также и мы в Турции в этом контексте приняли необходимые законодательные меры, чтобы начиная с аэропорта прибытия туристов в Турцию, а также транспорт, на котором они будут передвигаться, отели, в которых они остановятся и рестораны, в которые они пойдут, приняли меры в обязательном порядке в рамках борьбы с эпидемией. Все эти объекты будут проходить строгую проверку. Мы поделились с нашими российскими друзьями информацией о проделанной в этом направлении работе. И мы всегда готовы ответить на дополнительные вопросы.

- Как вам кажется, в связи с пандемией коронавируса, насколько на турецких курортах сейчас безопасно отдыхать, достаточно ли тех мер предосторожности, которые предпринимаются?

- В Турции по всей стране с первого дня эпидемии и до сегодняшнего дня были приняты строгие меры. Без промедления были приняты самые строгие меры для предотвращения распространения вируса, включая в том числе запрет выходить на улицу и ограничения на путешествия. В результате этого число новых случаев в сутки по стране продолжает уменьшаться. Хотел бы с вами информацией о том, что на курортах не было установлено активных случаев. Количество случаев в этих городах или очень низкое или практически ни одного. Например, в провинции Анталья, которая является одним из излюбленных нашими российскими друзьями мест, среднее количество выявленных за последние 15 дней случаев составляет 6. Благодаря принятым мерам, включая систему определения источника инфекции и изоляцию, удалось предотвратить рост числа новых случаев.

Еще раз хочу заверить наших российских друзей о том, что в Турции были реализованы все необходимые меры, чтобы принять их в самых безопасных и благоприятных для здоровья условиях. Наряду с мерами, принимаемыми в отелях и объектах, также важное значение имеют медицинские учреждения на курортах. Хочу также заверить всех наших российских друзей, что по этому вопросу также были сделаны все необходимые приготовления.

На самом деле, система здравоохранения в Турции была сильной и до появления вируса; и благодаря этому и благодаря протоколам и методам лечения, разработанными и применяемыми в Турции, а также быстрому процессу лечения и ранней диагностике, которая была осуществлена при применении системы определения источника инфекции, эпидемия была взята под контроль и уровень смертности по сравнению с другими странами мира остался на очень низком уровне.

Все наши друзья, которые до этого бывали в Турции, могли убедиться насколько развита система здравоохранения в Турции. В этом отношении у нас сильная инфраструктура и компетентные врачи, которые обойдут даже самые развитые страны Европы.

- Сколько российских граждан, по вашему мнению, смогут в этом году отдохнуть в Турции? Сколько времени понадобится, чтобы восстановить тот огромный российский турпоток, который Турция имела в 2019 году?

- Сейчас в сложившейся ситуации сложно сказать. Так как все еще нет определенности, когда будет восстановлено авиасообщение и при каких условиях наши российские друзья полетят в Турцию. Однако сильная туристическая инфраструктура в Турции при всех принятых нами мерах в области здравоохранения способна обеспечить лучшие и безопасные условия, которые пожелают наши российские друзья. Хочу, чтобы все наши российские друзья были спокойны за это.

- В турецких СМИ постоянно муссируется тема отказа турецких отелей от системы «все включено». Она всегда встречает горячий отклик у российских туристов, так как именно благодаря этой системе Турция стала такой популярной в России. Как вы думаете, могут ли действительно отельеры отказаться от «Все включено» или это просто отдельные мнения отдельных экспертов или представителей отрасли?

- Хотя эта возможность ранее уже была вынесена на повестку дня, решения не было достигнуто. Система «все включено» является привлекательным вариантом как для наших российских гостей, так и для местных и иностранных туристов. Сейчас нет речи о том, чтобы отменить эту систему. Благодаря принятым мерам и международной сертификации наши туристические объекты смогут предоставлять услуги по системе «все включено» в самых безопасных условиях. Продолжится предоставление услуги «шведский стол» по системе «все включено». На кухне постоянно будет производиться проверка санитарно-гигиенических норм. Кроме того, гости не сами будут брать и накладывать себе еду, им будут подавать желаемые им блюда. Кроме этих моментов принципы питания, которые составляют основу системы «все включено», не потерпят изменений.

Система сертификации, деталями которой я ранее поделился и по которой мы будем строго инспектировать наши отели, вместе с исполнением санитарно-гигиенических норм направлена на обеспечение здоровья и спокойствия наших гостей.

- Сколько иностранных туристов Турция рассчитывает принять по итогам 2020 года? Когда, по вашему мнению, удастся преодолеть кризис туризма, связанный с пандемией?

В 2019 году мы приняли в нашей стране 51.7 млн. (51 млн. 700 тыс.) туристов. В этом году из-за борьбы с пандемией на данный момент сложно прогнозировать количество туристов. Однако мы предполагаем, что Турция, являющаяся страной-лидером в туризме, вновь примет у себя большое количество туристов.

С другой стороны, как Вам известно, борьба с пандемией – это не то, что страны могут осуществлять в одиночку. Условием для эффективной борьбы является международное сотрудничество. Лучший пример такого сотрудничества мы видим в солидарности в этом процессе между Турцией и Россией.

Странам также необходимо сотрудничать, чтобы преодолеть экономические трудности, вызванные пандемией. Наши контакты и сотрудничество с Россией по этому вопросу не ограничиваются сферой туризма. Обе наши страны, как всегда, продолжают прилагать интенсивные усилия, чтобы развивать экономические и торговые отношения, несмотря на все трудности.

Приоритет в туризме для нас – это всегда здоровье людей. Нам хотелось бы представить наилучшим образом предпринятые с этой целью на туристических курортах и объектах Турции меры, чтобы наши российские гости могли со спокойной душой в этом году провести свой отпуск.

- Планируют ли турецкие отели в этом году делать упор на внутренних туристов?

- Безусловно, местные туристы также важны в нашем туристическом секторе, как и иностранные. Однако, нет речи о том, чтобы «сделать упор» исключительно на внутренних туристах. Как я сказал ранее, нашей целью и желанием является то, чтобы наилучшим образом рассказать о реализованных мерах, при помощи которых мы сможем

принять самым безопасным и надежным образом всех туристов, местных и иностранных, в нашем туристическом секторе в рамках борьбы с пандемией, а также чтобы все туристы со спокойной душой провели свой отпуск.

- Как Турция планирует дальше развивать туризм? Насколько востребованы у россиян экскурсионные туры? Какие перспективные регионы страны еще не освоены российскими туристами, что им еще можно предложить?

- Турция хочет развивать туризм, приняв все меры, необходимые в объектах размещения, питания и на транспорте с точки зрения регулирования ситуации с COVID-19.

Мы предоставляем нашим гостям возможность провести путешествие без проблем с использованием сильной инфраструктуры здравоохранения и качественных услуг.

Российские гости в основном путешествуют в нашу страну по пакетным турам. Эти туристические пакеты включают в себя также экскурсионные туры, которые пользуются достаточно высоким спросом со стороны наших российских гостей.

Мое предложение российским гостям – обратить внимание на эгейский регион. Этот регион с его богатой культурой, историческими местами, кухней, морем и объектами отдыха представит нашим российским гостям возможность новых открытий в Турции, и я думаю, что наши гости останутся довольны путешествием в этот регион.

- Что вы думаете о перспективах турецкого туризма в Россию? Какие, по вашему мнению, существуют препятствия для роста турпотока из Турции?

- Турция является страной, с которой наши российские друзья близко знакомы, знают и любят. Самым важным показателем того, что наши российские гости довольны своим отдыхом в Турции, предоставляемым услугами и обслуживанием является стабильный ежегодный рост числа туристов в Турцию.

Хочу, чтобы наши российские друзья, которые в этом году выберут для отдыха Турцию знали, что они будут в Турции в такой же безопасности, как и в России.

Турецкие туристы также проявляют интерес к России. К сожалению, визовый режим, который все еще применяется Россией для граждан Турции, является самым большим препятствием для реального проявления этого потенциала. Верю, что после введения Россией безвизового режима для турецких граждан, количество туристов из Турции в Россию значительно увеличится.

<https://www.interfax.ru/interview/714392>

ИНТЕРФАКС; 2020.23.06; УЗБЕКИСТАН В ИЮЛЕ-АВГУСТЕ МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С РФ

Возобновление авиасообщения Узбекистана с Россией, прерванное из-за угрозы распространения COVID-19, планируется в июле-августе, сообщил во вторник пресс-секретарь **Министерства транспорта** республики Навруз Ашурматов.

«В специальную правительственную комиссию представлены предложения по возобновлению в июле-августе регулярного авиасообщения с Турцией, Россией, ОАЭ и Казахстаном», – сказал Ашурматов в ходе онлайн-брифинга.

По его словам, регулярные полеты в страны с благополучной ситуацией с COVID-19 также будут восстановлены с учетом санитарно-эпидемиологических норм и ограничений.

«На первом этапе речь идет о возобновлении регулярных рейсов на паритетной основе», – отметил Ашурматов.

По данным ведомства, с марта вывозными рейсами из зарубежных стран в республику вернулись более 20 тысяч соотечественников, в том числе более 11 тысяч из России, а из Узбекистана в РФ – около 3,6 тысячи россиян.

Транспортное пассажирское сообщение с другими странами Узбекистан полностью прекратил с 30 марта. Карантин в Узбекистане продлен до 1 августа.

ТАСС; 2020.23.06; БАНК «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» ВЫДАСТ «АЭРОФЛОТУ» КРЕДИТ НА €70 МЛН

Московский филиал банка «Санкт-Петербург» и «Аэрофлот» заключили соглашение о предоставлении авиакомпании кредита на €70 млн сроком на 30 месяцев, говорится в сообщении банка.

Средства будут направлены в том числе на пополнение оборотных средств компании.

«Филиал Банка «Санкт-Петербург» в Москве и крупнейшая авиакомпания России ПАО «Аэрофлот» – заключили генеральные соглашения об общих условиях совершения кредитных сделок в рублях, долларах и евро сроком на 30 месяцев и общим лимитом финансирования €70 млн на пополнение оборотных средств и на общекорпоративные цели», – отмечается в сообщении.

Ранее Сбербанк сообщил, что откроет «Аэрофлоту» льготный кредит сроком на год на сумму 3 млрд рублей для пополнения оборотных средств, в том числе для выплаты зарплат.

Авиаотрасль – одна из наиболее пострадавших из-за коронавируса. Закрытие международных полетов и различные ограничения внутри РФ в марте – июне этого года повлекли за собой значительное сокращение пассажиропотока. В январе – мае группа «Аэрофлот» перевезла 11,7 млн пассажиров, что почти в два раза меньше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом в мае «Аэрофлот» сократил перевозки более чем на 90% в годовом выражении.

<https://tass.ru/ekonomika/8794663>

ТАСС; 2020.23.06; «АЭРОФЛОТ» ВЕРНУЛ В ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫЕ БИЛЕТЫ В КАЛИНИНГРАД, СИМФЕРОПОЛЬ И НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

«Аэрофлот» возобновил продажу билетов на субсидируемые из федерального бюджета рейсы в Калининград, Симферополь и на Дальний Восток, говорится в сообщении авиакомпании.

«Аэрофлот» возобновил продажу авиабилетов по субсидируемым государством тарифам. Купить билеты можно в города Дальнего Востока, а также в Калининград и Симферополь», – отмечается в сообщении.

Уточняется, что льготные тарифы на собственные и рейсы дочерних авиакомпаний группы «Аэрофлот» действуют до 31 декабря 2020 года на прямые рейсы в экономическом классе по указанным направлениям.

Воспользоваться субсидированными тарифами могут россияне в возрасте до 23 лет и старше 60 лет (для женщин – 55 лет), инвалиды I группы любого возраста, инвалиды с детства II и III группы, сопровождающие инвалида I группы или ребенка-инвалида, а также многодетные семьи.

<https://tass.ru/ekonomika/8797461>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-vozobnovil-prodazhu-subsidiruemih-biletov-2020-06-23/>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ СООБЩЕНИЯ О ТРАВМАХ СОБАК НА РЕЙСАХ «АЭРОФЛОТА»

Прокуроры проверяют сообщения о травмировании двух собак на рейсах «Аэрофлота», сообщили РИА Новости в пресс-службе Московской межрегиональной транспортной прокуратуры.

«Московская межрегиональная транспортная прокуратура организовала проверку по сообщению в СМИ о возможных нарушениях условий авиаперевозки животных», – сказал собеседник агентства.

В частности, прокуратура проверит информацию, что собака жительницы Москвы получила травмы на рейсе «Аэрофлота» маршрутом «Москва – Симферополь». Ранее дочь

пассажирки «Аэрофлота» пожаловалась в соцсетях, что ее мать по прилету в Симферополь получила окровавленную клетку с собакой. По ее словам, у животного травмированы морда, десна и зубы. Компания заявила, что клетка с собакой была закреплена и перемещалась правильно и аккуратно, а животное могло пораниться в полете самостоятельно из-за стресса.

Кроме того, ведомство даст оценку сообщению, что на рейсе той же компании «Петропавловск-Камчатский – Москва» такса получила серьезную травму при разгрузке.

«В случае выявления нарушений будут приняты исчерпывающие меры прокурорского реагирования», – уточнили в прокуратуре.

<https://ria.ru/20200623/1573388987.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; «АЭРОФЛОТ» РАССКАЗАЛ О ТРАНСПОРТИРОВКЕ КЛЕТКИ С ПОЛУЧИВШЕЙ ТРАВМУ СОБАКОЙ

Клетка с собакой, которая получила травмы во время перелета рейсом «Аэрофлота», была закреплена и перемещалась правильно и аккуратно, животное в полете могло пораниться самостоятельно, заявил журналистам официальный представитель перевозчика Михаил Демин.

Ранее дочь пассажирки «Аэрофлота» пожаловалась в соцсетях, что ее мать по прилету в Симферополь рейсом «Аэрофлота» получила окровавленную клетку с собакой. По ее словам, у животного травмированы морда, десна и зубы.

«Мы отследили все движение клетки, она была аккуратно получена, колеса в соответствии с требованиями на время транспортировки демонтированы, доставлена на борт, правильно закреплена и в полете не перемещалась, также аккуратно разгружена и доставлена в зал выдачи багажа», – сказал Демин журналистам.

«Могу сказать по собственному опыту, как собачник со стажем: такое, к сожалению, иногда случается. Собака может повредить и челюсть, и зубы, когда пытается выбраться из клетки в полете. Перелет – всегда большой стресс для животного. Пассажиру мы ответим официально, в установленный срок, по окончании выяснения обстоятельств», – добавил он.

Глава комитета ГД по экологии и охране окружающей среды Владимир Бурматов ранее заявил, что вновь направит запрос в «Аэрофлот» из-за очередного случая с травмированием животного при транспортировке в багажном отделении, и призвал авиакомпанию пересмотреть правила перевозки питомцев.

«Еще раз обращаюсь к авиакомпаниям и **Росавиации**: питомцы – не багаж! Нужно срочно делать правила перевозки животных более гибкими, гуманными и отвечающими реалиям сегодняшнего времени, интересам пассажиров и их владельцев», – написал парламентарий в своем Instagram.

В январе Telegram-канал Vaza сообщил, что два кота погибли на борту самолета «Аэрофлота» во время перелета из Нью-Йорка в Москву. По данным издания, пассажир с тремя котами летел из Америки в Болгарию с пересадкой в «Шереметьево». Во время транспортировки два кота получили серьезные травмы и умерли, у третьего диагностировали обморожение. При этом переноски, в которых находились погибшие впоследствии животные, были сильно деформированы.

Представитель «Аэрофлота» заявил РИА Новости, что инцидент находится в зоне ответственности компании «Шереметьево Хэндлинг», перевозчик приложит все возможные усилия, чтобы виновные грузчики были привлечены к ответственности.

Позже Бурматову пришел ответ Генпрокуратуры на запрос после инцидента, где сообщалось, что аэропорт «Шереметьево» изменил технологию обработки багажа пассажиров с животными после гибели двух кошек на борту самолета из Нью-Йорка в Москву. При этом одного сотрудника аэропорта, причастного к смерти животных, уволили, других наказали.

<https://ria.ru/20200623/1573358290.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-prokomentiroval-intsident-s-sobakoi-na-reise-2020-06-23/>

ТАСС; 2020.23.06; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЕРЕОБОРУДОВАЛИ ГРУЗОВЫЕ САМОЛЕТЫ ОБРАТНО В ПАССАЖИРСКИЕ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» переоборудовала грузовые самолеты обратно в пассажирские, сообщила **пресс-служба** компании во вторник.

Ранее в компании из-за сокращения полетной сети в условиях пандемии коронавируса было принято решение о перепрофилировании 12 из 48 пассажирских самолетов под грузовые перевозки.

«С постепенным снятием карантинных мер и началом туристического сезона «Уральские авиалинии» вновь оборудуют свои борты под нужды пассажиров. Эксперты отмечают, что авиаотрасль начинает восстанавливаться, наши соотечественники отправляются на российские курорты, и авиакомпания фиксирует повышение числа бронирований. Сотрудники авиационного технического центра авиакомпании уже вернули три борта из двенадцати в свое привычное состояние. Для этого в салоны на место были установлены пассажирские кресла», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** уточнили, что на переоборудование одного борта уходит от двух до трех суток – все зависит от модификации и возраста самолета. «Например, работа, которая ведется сейчас по переоборудованию Airbus A321neo, занимает трое суток из-за необходимости монтажа подводящих кабелей usb-портов. Остальные самолеты ожидают своей очереди в Кольцово и Жуковском», – пояснили в компании.

<https://tass.ru/ural-news/8794825>

На ту же тему:

<https://rns.online/r/8b0o/>

ТАСС; 2020.23.06; ЧИСЛО РЕЙСОВ В АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ КАРАНТИНА ВЫРОСЛО ПОЧТИ НА 40%

Аэропорт Симферополя после отмены с 15 июня обязательной обсервации для приезжающих в Крым принял и отправил за неделю 614 рейсов. Неделями ранее было 442 рейса, сообщили журналистам во вторник в **пресс-службе** авиаузла.

«Международный аэропорт Симферополь после отмены 15 июня в Крыму обязательной обсервации для приезжих увеличил количество обслуженных за неделю рейсов на 39%. Если в период с 8 по 14 июня в крымской воздушной гавани приняли и отправили 442 рейса, то за неделю с 15 по 21 июня их количество возросло уже до 614. В прошедшую субботу аэропорт Симферополь обслужил 88 регулярных рейсов, что является рекордным с начала 2020 года показателем», – говорится в сообщении.

Пассажиропоток в аэропорту Симферополя резко сократился в марте из-за пандемии нового коронавируса. В апреле авиакомпании отменили 62% рейсов. За майские праздники пассажиропоток сократился на 93%, или в 14 раз по сравнению с прошлым годом. В мае он сократился на 330 тыс. человек, или на 90,2% в сравнении с тем же периодом 2019 года. В целом после введения ограничений из-за пандемии в аэропорту недосчитались 627,7 тыс. пассажиров.

К началу этой недели в аэропорт Симферополя летают 13 авиакомпаний, всего 36 направлений. В июне маршрутная сеть вырастет в 4 раза по сравнению с майскими показателями – до 46 направлений, прибавится еще один перевозчик.

<https://tass.ru/ekonomika/8797847>

ТАСС; 2020.23.06; РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА НА ЮГ РОССИИ БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬ ЕЩЕ ДВЕ АВИАКОМПАНИИ

Количество рейсов на юг России из Екатеринбургского аэропорта Кольцово увеличилось по сравнению с прошлым годом. Этим летом полеты на черноморское побережье будут выполнять семь авиакомпаний, что на две больше, чем годом ранее, сообщили в **пресс-службе** авиаузла во вторник.

«В международном аэропорту Кольцово (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») увеличивается число рейсов на отечественные черноморские курорты. Этим летом полеты на юг России будут выполнять семь авиакомпаний», – говорится в сообщении.

Как уточнили ТАСС в **пресс-службе** Кольцово, в прошлом году полеты на юг России из Екатеринбурга совершали пять авиакомпаний. «В этом году их стало больше – добавляются Utair и Azur Air», – пояснили в аэропорту.

Так, по данным **пресс-службе** Кольцово, в июне и июле запланировано до 21 вылета в неделю в Анапу. Прямые рейсы из Екатеринбурга будут осуществлять четыре авиаперевозчика: помимо существующих рейсов «Победы», «Уральских авиалиний» и «России», полеты на популярный курорт с 1 июля также начнет выполнять авиакомпания Utair. С 26 июня рейсы по маршруту Екатеринбург-Симферополь трижды в неделю планирует осуществлять Nordwind. В настоящее время полеты в Симферополь ежедневно выполняет базовый авиаперевозчик аэропорта Кольцово «Уральские авиалинии», а также авиакомпания «Россия».

«В июле жители регионов Урала смогут отправиться прямыми рейсами из Кольцово в Геленджик. На самый популярный черноморский курорт – в город Сочи – этим летом можно будет улететь рейсами шести авиакомпаний. До 8 вылетов в сутки предложат уральцам «Победа», Nordwind, Red Wings, «Уральские авиалинии» и «Россия». Изюминкой наступившего летнего сезона станут рейсы чартерного авиаперевозчика Azur Air, полеты которого будут запланированы на самолете на Boeing-767 вместимостью до 336 пассажиров», – отметили в **пресс-службе** воздушной гавани.

<https://tass.ru/ural-news/8794317>

ТАСС; 2020.23.06; ИЗ ХАБАРОВСКА ОТКРЫЛИ РЕЙСЫ В СОЧИ И СИМФЕРОПОЛЬ

Авиакомпания «Россия» открыла новые рейсы из Хабаровска в Сочи и Симферополь, сообщила **пресс-служба** хабаровского аэропорта во вторник.

Повышение транспортной доступности территорий является одной из задач, которую **президент РФ Владимир Путин** поставил перед главами дальневосточных регионов.

«Авиакомпания «Россия» начинает выполнение рейсов по маршрутам Хабаровск – Сочи и Хабаровск – Симферополь. По сочинскому направлению полеты запланированы два раза в неделю – по вторникам и пятницам, в столицу Республики Крым один раз в неделю – по воскресеньям», – говорится в сообщении. Рейсы начнут выполнять в июле из аэропорта Хабаровск и обратно на воздушном судне Boeing 747 с компоновкой в 522 кресла. Время в пути составит около восьми часов. Ранее в 2013 году в Сочи из Хабаровска несколько месяцев летала компания «Трансаэро». В Симферополь выполняла рейсы авиакомпания «Северный ветер», это было в 2018 году также только в сезон. Жители Хабаровского края обычно добираются до этих городов через Москву.

«Россия» реализует новую полетную программу совместно с туроператором «Библио-Глобус», который уже открыл продажу билетов. «В условиях пандемии коронавирусной инфекции и закрытия границ российские курорты стали пользоваться большим спросом со стороны жителей страны. В связи с чем представители администрации АО «Хабаровский аэропорт» проработали с перевозчиками вопрос открытия рейсов из Хабаровска на Черноморское побережье», – отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/8793203>

ПРАЙМ; 2020.23.06; ПАССАЖИРОПОТОК «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ЗА ПЕРВЫЕ 10 ДНЕЙ ИЮНЯ ВЫРОС ВТОРОЕ К НАЧАЛУ МАЯ

Пассажиропоток московского аэропорта «Шереметьево» за первые 10 дней июня вырос по отношению к аналогичному периоду мая на 220%, сообщили в **пресс-службе** аэропорта.

«В связи с улучшением эпидемиологической ситуации в регионах России отмечается рост интенсивности авиаперевозок в аэропорту «Шереметьево». Так, по итогам мая 2020 года рост пассажиро потока составил 39% к апрелю 2020 года. За первые десять дней июня рост пассажиро потока по отношению к аналогичному периоду мая составил 220%», – говорится в сообщении.

Пассажиропоток за пять месяцев составил 9,15 миллиона человек. За май в аэропорту обслужено 227,1 тысячи пассажиров.

Основной объем пассажиро потока с января по май обеспечили авиакомпании «Аэрофлот»», Nordwind Airlines, «Россия», «Икар», Royal Flight и Air France. Наиболее востребованными зарубежными направлениями в январе-мае стали Пхукет, Бангкок, Ереван, Париж и Прага. Самые популярные внутрироссийские направления по итогам первых пяти месяцев года – Санкт-Петербург, Сочи, Екатеринбург, Краснодар и Симферополь.

ТАСС; 2020.23.06; ДЕЛО БЫВШЕГО ГЛАВБУХА «ТРАНСАЭРО» НАПРАВЛЕНО В СУД

Уголовное дело в отношении бывшего главного бухгалтера обанкротившейся авиакомпании «Трансаэро», обвиняемого в пособничестве в растрате 560 млн рублей, направлено в суд. Об этом сообщается на сайте Следственного комитета.

«Следственными органами Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ завершено расследование уголовного дела в отношении бывшего главного бухгалтера ОАО «АК «Трансаэро», – сообщает СК. – Уголовное дело с утвержденным обвинительным заключением направлено в суд для рассмотрения по существу».

Он обвиняется по ч. 5 ст. 33, ч. 4 ст. 160 УК РФ (пособничество в растрате), ч. 5 ст. 33, ч. 2 ст. 199.2 УК РФ (пособничество в сокрытии денежных средств организации, за счет которых должно производиться взыскание налогов, сборов, страховых взносов). По версии следствия, фигурант с декабря 2015 по сентябрь 2017 года способствовал гендиректору Александру Бурдину в хищении путем присвоения и растраты имущества авиакомпании на сумму более 560 млн рублей, что повлекло невыплаты более 6 тыс. работников авиакомпании выходного пособия, компенсаций и зарплаты.

Кроме того, обвиняемый скрыл деньги организации, за счет которых авиакомпания должна была выплатить недоимку по налогам свыше 84,5 млн рублей.

В августе 2018 года по ходатайству следствия заочно арестован Бурдин и объявлен в международный розыск. Бурдин обвиняется в растрате 1,3 млрд рублей, а также невыплате зарплат более 6 тыс. работникам авиакомпании на 400 млн рублей.

Компания «Трансаэро» прекратила полеты осенью 2015 года из-за долга в 250 млрд рублей. У авиакомпании отозвали сертификат эксплуатанта, в сентябре 2017 года она была признана банкротом, в компании введено конкурсное производство. ОАО «АК «Трансаэро» является участником множества судебных процессов по взысканию с контрагентов авиакомпании кредиторской задолженности.

<https://tass.ru/proisshestiya/8796417>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.06; СУД В МОСКВЕ ИСКЛЮЧИЛ КОНЦЕРН «АНТОНОВ» ИЗ СОВМЕСТНОГО С ОАК ПРЕДПРИЯТИЯ

Арбитражный суд Москвы по требованию ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) исключил украинский государственный авиастроительный концерн

«Антонов» из числа участников российского ООО «ОАК-Антонов», следует из опубликованного решения суда.

В судебном акте говорится, что совместное предприятие было создано ОАК и «Антоновым» на паритетных условиях в 2008 году для проведения послепродажного и технического обслуживания воздушных судов семейства «Антонов», подготовки и обучения летных, технических и наземных авиационных специалистов.

Но украинская сторона с 2015 года перестала принимать участие в работе предприятия, в частности, шестеро ее представителей в совете директоров перестали участвовать в работе органа управления, что не позволяет оставшимся шестерым членам совета от российской стороны принять решение ни по одному вопросу деятельности предприятия, в том числе по вопросу о его ликвидации.

Суд пришел к выводу, что систематическое уклонение ГАК «Антонов» от участия в общих собраниях свидетельствует о грубом нарушении участником своих обязанностей, и это одно из оснований для его исключения из состава общества. «Антонов» своего представителя для участия в судебном разбирательстве не направил.

Как ранее сообщали РИА Новости в ОАК, СП не ведет никаких проектов, представители украинской стороны длительное время не принимают участия в его работе, в связи с чем принято решение о прекращении деятельности и ликвидации общества. Кабинет министров Украины со своей стороны в сентябре 2015 года издал распоряжение о выходе «Антонова» из совместного предприятия.

«Антонов» объединяет опытно-конструкторское бюро, завод авиационной техники и летно-испытательный комплекс. В активе деятельности предприятия 22 типа новых самолетов, более 110 специализированных модификаций различного военного и гражданского назначения. Госпредприятие изготовило около 22 тысячи самолетов, из них более 1,5 тысяч продано в 50 стран мира. ОАК создана в 2006 году с целью консолидации активов крупнейших авиапредприятий РФ. В её состав входят ведущие российские конструкторские бюро и самолетостроительные заводы.

<https://ria.ru/20200623/1573383678.html>

[Вернуться в оглавление](#)