



Ежедневный мониторинг СМИ

26 ИЮНЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕДОМОСТИ; 2020.26.06; ЦИФРОВИЗАЦИЯ С БОЛЬШОЙ ДОРОГИ; ДВЕ БЕДЫ ПРИ ВЗИМАНИИ ПЛАТЫ С ГРУЗОВИКОВ НА РОССИЙСКИХ ТРАССАХ; КИРИЛЛ ЯНКОВ, ЗАВЕДУЮЩИЙ ЛАБОРАТОРИЕЙ ИНСТИТУТА НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОГО ПРОГНОЗИРОВАНИЯ РАН	5
ВЕДОМОСТИ; БЭЛЛА ЛЯУВ; 2020.25.06; «ДОРОГ НУЖНО СТРОИТЬ БОЛЬШЕ»; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР МАРАТ ХУСНУЛЛИН О ТОМ, КАК РАЗВИВАТЬСЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ И ПОЧЕМУ СЕЙЧАС ХОРОШО БРАТЬ ИПОТЕКУ ..	6
РБК; ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2020.26.06; ВЛАСТИ ДОПУСТИЛИ ВВЕДЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ САНКЦИОНКИ.....	11
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.26.06; ШТРАФАМ ПОДПРАВИЛИ СРОКИ; КС УТОЧНИЛ, КАК ДОЛГО МОЖНО ПРИМЕНЯТЬ БОЛЕЕ ЖЕСТКИЕ САНКЦИИ	13
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2020.25.06; «СИНАРА» ЗАХОДИТ В ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ; КОРПОРАЦИЯ РАЗРАБОТАЛА ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА ЕКАТЕРИНБУРГА.....	14
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.25.06; НЕСМОТЯ НА КАРАНТИН, «АЭРОФЛОТ» ВЫПОЛНЯЕТ ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ЛЮКСОВЫЕ РЕЙСЫ ЗА РУБЕЖ; МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ ДЛЯ ВСЕХ АВИАКОМПАНИЙ ЗАПРЕЩЕНЫ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ В КОНЦЕ МАРТА	16
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АННА СТАРИЦКАЯ, ВАСИЛИСА АНДРЕЕВА, ОЛЬГА НИЖЕЛЬСКАЯ; 2020.25.06; ГРУЗ ПАССАЖИРОВ. КАК «АЭРОФЛОТ» ВЫВОЗИТ РОССИЯН ЗА РУБЕЖ ДО ВОЗОБНОВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ...	18
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; В «АЭРОФЛОТЕ» ОБЪЯСНИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ ЗА РУБЕЖ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ.....	19
КОММЕРСАНТЬ FM; ВЛАДИМИР РАСУЛОВ; 2020.25.06; РОСАВИАЦИЯ ПРИСМАТРИВАЕТСЯ К СНГ; НАСКОЛЬКО БЕЗОПАСНО ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ РОССИИ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ	20
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2020.25.06; АВИАЦИИ КОМПЕНСИРУЮТ ПОТЕРИ; РОСАВИАЦИЯ ОДОБРИЛА СУБСИДИИ ПОЧТИ НА 11 МЛРД РУБЛЕЙ.....	21
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.25.06; ОПЕРАТОРЫ ПРЕДУПРЕДИЛИ РЖД О НЕГАТИВНЫХ ПОСЛЕДСТВИЯХ РЕФОРМЫ ЛИСИНА.....	22
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.26.06; КОНТЕЙНЕРЫ ИЩУТ МЕСТО В ПОЛУВАГОНАХ; ОАО РЖД ИСПЫТЫВАЕТ НОВЫЕ СПОСОБЫ КРЕПЛЕНИЙ	24
КОММЕРСАНТЬ; 2020.25.06; ОАО «РЖД» ИЩЕТ РЕШЕНИЯ; КОМПАНИЯ СОЗДАЕТ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА БАЗЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА	26
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2020.25.06; ИНОСТРАННОЕ ТОПЛИВО МОГУТ ПУСТИТЬ В РОССИЮ; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ ДОСРОЧНО ОТМЕНИТЬ МОРАТОРИЙ НА ИМПОРТ.....	26

ГОВОРИТ МОСКВА ПРОГРАММА «ПОЛИГОН»; 2020.25.06; ПРЕЗИДЕНТ ОБЪЕДИНЁННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ АЛЕКСЕЙ РАХМАНОВ В ПРОГРАММЕ «ПОЛИГОН»	27
КОММЕРСАНТЪ (Н.НОВГОРОД); АНДРЕЙ РЕПИН, РОМАН КРЯЖЕВ; 2020.26.06; ГИДРОУЗЕЛ СОМНЕНИЙ; В ПРОЕКТЕ НИЗКОНАПОРНОЙ ПЛОТИНЫ МОГУТ УЧЕСТЬ ТРЕБОВАНИЯ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ.....	37
ВОЛГОГРАД ОНЛАЙН; 2020.25.06; ГЛАВА МИНТРАНСА ОТКРОЕТ В ВОЛГОГРАДЕ ВТОРУЮ ОЧЕРЕДЬ МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ	38
ВОЛГОГРАД ОНЛАЙН; 2020.25.06; ПОКА ЭТО ТОЛЬКО ФАНТАЗИИ: ЧИНОВНИКИ ВОЛГОГРАДА ПОМЕЧТАЛИ О РАЗВИТИИ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА; ВЛАСТИ ГОТОВЫ КУПИТЬ НОВЫЕ ТРАМВАИ, ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ЛИНИЮ СТ, НО ПОКА НА ЭТО НЕТ ДЕНЕГ	39
ИНТЕРФАКС; 2020.25.06; РФ И ФИНЛЯНДИЯ ОБСУДЯТ СИНХРОНИЗАЦИЮ САНИТАРНЫХ НОРМ НА ТРАНСПОРТЕ.....	41
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; В КРЕМЛЕ РАССКАЗАЛИ, КТО БУДЕТ ПРИНИМАТЬ РЕШЕНИЕ ОБ ОТКРЫТИИ ГРАНИЦ.....	41
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ СМЯГЧИЛИ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВЪЕЗД В РОССИЮ.....	41
ТАСС; 2020.25.06; РОСАВИАЦИЯ ОДОБРИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПОЧТИ 10 МЛРД РУБ. СУБСИДИЙ АВИАКОМПАНИЯМ	42
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; РОСАВИАЦИЯ ОТКЛОНИЛА ЗАЯВКУ «ПОБЕДЫ» НА СУБСИДИИ ЗА ПОТЕРИ ИЗ-ЗА COVID-19.....	42
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.25.06; РОСАВИАЦИЯ ОДОБРИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СУБСИДИЙ ШЕРЕМЕТЬЕВО И ЕЩЕ ДВУМ РОССИЙСКИМ АЭРОПОРТАМ.....	43
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2020.25.06; ВОССТАНОВИТЬ ОБЪЁМЫ ТУРОТРАСЛИ ПОМОЖЕТ ТОЛЬКО РАЗРЕШЕНИЕ НА ЧАРТЕРЫ, СЧИТАЮТ В РСТ	43
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.25.06; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ВЕРОЯТНОСТЬ ПОЛНОГО ОТКРЫТИЯ ПЕРЕЛЁТОВ ДО КОНЦА ГОДА	44
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.25.06; ЭКСПЕРТ: ПОЛЁТЫ ЗА РУБЕЖ МОГУТ ОТКРЫТЬ С ПЕРВОГО АВГУСТА	44
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТАМИЛА АСКЕРОВА; 2020.25.06; ДАЛЬНЕВОСТОЧНИКАМ ЗА НЕИСПОЛЬЗОВАННЫЕ БИЛЕТЫ ПРЕДОСТАВЯТ КОМПЕНСАЦИЮ	45
ИНТЕРФАКС; АНАСТАСИЯ НИКОЛАЕВА; 2020.25.06; МАСШТАБНЫЙ ПРОЕКТ	45
ТАСС; 2020.25.06; ХУСНУЛЛИН УВЕРЕН В СОЗДАНИИ ТРАССЫ МОСКВА – КАЗАНЬ ЗА 4 ГОДА, НЕСМОТРЯ НА МНЕНИЯ СКЕПТИКОВ.....	48
НОВОСТИ И ОБЗОРЫ НЕФТЕГАЗОХИМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ; МАРИЯ ДЫМЕНКО, АЛЕКСАНДРА ЗАЙКИНА; 2020.25.06; БИТУМНЫЙ РЫНОК ВЫДЕРЖАЛ COVID-19 БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ	49
ТАСС; 2020.25.06; ПОЧТОВУЮ МАРКУ, ПОСВЯЩЕННУЮ БЕЗОПАСНЫМ И КАЧЕСТВЕННЫМ АВТОДОРОГАМ, ВЫПУСТЯТ В РОССИИ	50
ТАСС; 2020.25.06; НАЗВАННЫЕ В ЧЕСТЬ ПОБЕДЫ УЛИЦЫ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В РЕГИОНАХ	51
ТАСС; 2020.25.06; В КАРЕЛИИ СТАЛИ РЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГИ В ЧЕТЫРЕ РАЗА БЫСТРЕЕ	51
ТАСС; 2020.25.06; ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ ПОЧТИ 400 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ	52

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; РЕМОНТ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ ЗАВЕРШИЛИ В ПАВЛОВСКОМ ПОСАДЕ	53
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; МИНКОМСВЯЗЬ ОПУБЛИКОВАЛА РАСПИСАНИЕ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ ДО 7 ИЮЛЯ	53
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; РЕПАТРИАЦИОННЫЙ РЕЙС ИЗ МОСКВЫ В НУР-СУЛТАН ОТЛОЖИЛИ НА СУТКИ	53
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; ПОСОЛЬСТВО РАССКАЗАЛО О ВЫВОЗНЫХ РЕЙСАХ ИЗ АРМЕНИИ В РОССИЮ	54
ГУДОК; 2020.25.06; ОТРАСЛЕВЫЕ УНИВЕРСИТЕТЫ ВОШЛИ В РЕЙТИНГ 100 ЛУЧШИХ РОССИЙСКИХ ВУЗОВ ПО ВЕРСИИ FORBES	54
ТАСС; 2020.25.06; НА КУБАНИ С 27 ИЮНЯ ВОЗОБНОВЛЯЮТ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ МУНИЦИПАЛИТЕТАМИ.....	55
ТАСС; 2020.25.06; ТУРИСТЫ РАСКУПИЛИ БОЛЕЕ 40 ТЫС. БИЛЕТОВ НА ЛЕТНИЕ ПОЕЗДА В КРЫМ – ПЕРЕВОЗЧИК	55
РИА НОВОСТИ; 2020.26.06; МИНЗДРАВ ПРЕДЛОЖИЛ ОТЛОЖИТЬ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПОЛУЧЕНИЯ СПРАВОК ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ	56
RNS; 2020.26.06; В РОССИИ С 1 ИЮЛЯ ВСТУПЯТ В СИЛУ НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ	56
РЕН ТВ; 2020.25.06; МИНТРАНС ЗАЙМЕТСЯ ЛИХАЧАМИ НА САМОКАТАХ	57
РИА КУРСК; 2020.25.06; ОТКРЫТЫЙ РАЗГОВОР С РОМАНОМ СТАРОВОЙТОМ: КАК ЭТО БЫЛО; СОБРАЛИ САМЫЕ ВАЖНЫЕ ВОПРОСЫ, ПОСТУПИВШИЕ ОТ ЖИТЕЛЕЙ РЕГИОНА И ЖУРНАЛИСТОВ.....	58
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.25.06; СТОП-СИГНАЛ; БИЗНЕС ПРОСИТ НЕ ВВОДИТЬ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТАКСИ.....	59
РБК АВТОНОВОСТИ; ДМИТРИЙ АЛЕКСАНДРОВ; 2020.25.06; В ГИБДД ОБЪЯСНИЛИ, НА КАКОЙ ЛЕТНИЙ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ НУЖНЫ ПРАВА.....	60
ИЗВЕСТИЯ; 2020.25.06; В РОССИИ СРЕДИ АВТОМОБИЛИСТОВ НАЧНУТ ВЫЯВЛЯТЬ ХРОНИЧЕСКИХ АЛКОГОЛИКОВ	60
РЖД-ПАРТНЕР; 2020.25.06; ЕЖЕГОДНЫЙ УЩЕРБ ОТ ПРОЕЗДА ТЯЖЕЛОВЕСНОГО ТРАНСПОРТА ПО АВТОДОРОГАМ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 2,56 ТРЛН РУБ.....	61
ТАСС; 2020.25.06; СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ НА УЧАСТКЕ ОБХОДА ТОРЖКА НА М-11 ПОВЫСИЛИ ДО 130 КМ/Ч.....	61
ТАСС; 2020.25.06; ОПРОС: БОЛЕЕ 50% РОДИТЕЛЕЙ ГОТОВЫ ПОСАДИТЬ СВОЕГО РЕБЕНКА ОДНОГО В БЕСПИЛОТНОЕ ТАКСИ	62
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; УЧЕНЫЙ ЗАЯВИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ УВЕЛИЧЕНИЯ ПАРКА НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА	62
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.25.06; В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ПЛАНИРУЮТ ПРОДОЛЖИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРО	63
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – СЕВЕРО-ЗАПАД; ЕВГЕНИЯ ЦИНКЛЕР; 2020.25.06; УМНЫЕ ДОРОГИ	63
BUSINESS CLASS (ПЕРМЬ); КРИСТИНА СУВОРОВА; 2020.25.06; БОЛЬШИЕ ПЕРЕМЕНЫ. ИНТЕРВЬЮ С НАЧАЛЬНИКОМ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА АДМИНИСТРАЦИИ ПЕРМИ	64
ИНТЕРФАКС; 2020.25.06; ЧУВАШИЯ В 2020Г ЖДЕТ 20,5 МЛН РУБ. ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПЕРЕВОДА ТЕХНИКИ НА ГАЗОВОЕ ТОПЛИВО	68
REGNUM; 2020.25.06; «ЧУВАШУПРДОР» РЕОРГАНИЗУЮТ, СОЗДАВ ЕЩЁ ОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ	69
ПРАЙМ; 2020.25.06; ВОПРОС О ТОЧНОЙ ДАТЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ В КАЛИНИНГРАД НЕ РЕШЕН.....	69

RNS; 2020.25.06; ГУБЕРНАТОР КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НАЗВАЛ ДАТУ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ КУРСИРОВАНИЯ ПОЕЗДОВ В РЕГИОН	70
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; ПОМОЖЕТ ЛИ ЗАПУСК ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ СНИЗИТЬ ЦЕНЫ	70
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; РЖД ЛЕТОМ БУДУТ ПРОДАВАТЬ БИЛЕТЫ ДЛЯ ДЕТЕЙ В ДВУХЭТАЖНЫЕ КУПЕ СО СКИДКОЙ	70
ТАСС; 2020.25.06; В УСТЬ-ЛУГЕ ОТКРЫЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ ТЕРМИНАЛА ПО ПЕРЕВАЛКЕ МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ.....	71
ПРАЙМ; 2020.25.06; РЖД И СТРУКТУРА РОСАТОМА СОЗДАДУТ СИСТЕМУ ИТ-СЕРВИСОВ НА БАЗЕ РОССИЙСКИХ ПРОГРАММ.....	71
ТАСС; 2020.25.06; РЖД И ГЕРМАНСКАЯ KNORR-BREMSE БУДУТ СОВМЕСТНО РАЗРАБАТЫВАТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА	72
ТАСС; 2020.25.06; ТМХ ОСЕНЬЮ ПРЕДСТАВИТ МАКЕТЫ НЕКУПЕЙНЫХ ВАГОНОВ С ПРОДОЛЬНЫМИ ПОЛКАМИ И ПОЛКАМИ «ЕЛОЧКОЙ».....	73
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ГОРЕЛИК; 2020.25.06; ПЕТЕРБУРГ НАДЕЕТСЯ НА ВОЗВРАЩЕНИЕ КРУИЗНЫХ СУДОВ К ЗИМЕ	73
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2020.25.06; ПАНДЕМИЯ СТАЛА ШАНСОМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ КРУИЗНЫХ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ	74
ТАСС; 2020.26.06; ЦЫДЕНОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ПАНДЕМИЯ НЕ ПОВЛИЯЛА НА ТЕМПЫ РАБОТЫ АВИАЗАВОДА В УЛАН-УДЭ	74
ТАСС; 2020.24.06; ЛЕВИТИН РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО АВИАСТРОЕНИЕ ВЫЙДЕТ НА ДОКОРОНАВИРУСНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В 2021 ГОДУ	75
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; САМОЛЁТ, НАЗВАННЫЙ ИМЕНЕМ МУСЫ ДЖАЛИЛЯ, СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ РЕЙС.....	75
ТАСС; 2020.25.06; В ОАК СООБЩИЛИ, ЧТО САМОЛЕТ МС-21 БУДЕТ РАССЧИТАН В ТОМ ЧИСЛЕ И НА ЛОУКОСТЕРЫ	76
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; ГРУЗИЯ ПРОДЛИЛА ЗАПРЕТ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ ДО 31 ИЮЛЯ	76
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; IATA ПРЕДЛАГАЕТ ЗАМЕНИТЬ КАРАНТИН ПРИБЫВШИХ АВИАПАССАЖИРОВ ТЕСТИРОВАНИЕМ	76
ИНТЕРФАКС; 2020.25.06; AVIASALES ЗАФИКСИРОВАЛ ВОЗВРАТ СПРОСА НА ПЕРЕЛЕТЫ ПО РФ НА «ДОКОВИДНЫЙ» УРОВЕНЬ	77
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.25.06; В ПЕТЕРБУРГ ПРИХОДЯТ БЮДЖЕТНЫЕ АВИАКОМПАНИИ	77
ТАСС; 2020.25.06; АЭРОПОРТ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЕТ ВЕРНУТЬСЯ К КРУГЛОСУТОЧНОМУ РЕЖИМУ РАБОТЫ С 1 ИЮЛЯ	78
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; ИЗ ВЛАДИВОСТОКА ВПЕРВЫЕ ЗА ДОЛГОЕ ВРЕМЯ ЗАПУСТЯТ РЕЙСЫ В СОЧИ И КРЫМ	78
ТАСС; 2020.25.06; UTAIR В 5 РАЗ УВЕЛИЧИЛ ЧИСЛО РЕЙСОВ В ИЮНЕ ПОСЛЕ СМЯГЧЕНИЯ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫХ МЕР.....	79
ТАСС; 2020.25.06; ДВЕ АВИАКОМПАНИИ ОТМЕНИЛИ РЕЙСЫ ИЗ ХАНТЫ-МАНСИЙСКА В КРЫМ И СОЧИ ИЗ-ЗА ПАДЕНИЯ СПРОСА.....	79
РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; В КРЫМУ РАССКАЗАЛИ, ПОЧЕМУ НЕТ СМЫСЛА ТЕСТИРОВАТЬ НА COVID-19 В АЭРОПОРТУ	79
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПРИЕМСКАЯ; 2020.26.06; ДВА ГОДА ЖДУТ: В АЛТАЙСКОМ КРАЕ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА ЗАДЕРЖКИ С ВЫПЛАТАМИ КОМПЕНСАЦИЙ ПОСТРАДАВШИМ ОТ ЧС; ЧИНОВНИКИ ОБЪЯСНИЛИ ЭТО НЕТОЧНОСТЯМИ В СУДЕБНЫХ ДОКУМЕНТАХ.....	80
РБК; ЮЛИЯ КОШКИНА; 2020.26.06; РОССИЙСКИЕ БАНКИ ВЕРНУЛИСЬ К НАРАЩИВАНИЮ ЗАПАСОВ ЗОЛОТА	82

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕДОМОСТИ; 2020.26.06; ЦИФРОВИЗАЦИЯ С БОЛЬШОЙ ДОРОГИ; ДВЕ БЕДЫ ПРИ ВЗИМАНИИ ПЛАТЫ С ГРУЗОВИКОВ НА РОССИЙСКИХ ТРАССАХ; КИРИЛЛ ЯНКОВ, ЗАВЕДУЮЩИЙ ЛАБОРАТОРИЕЙ ИНСТИТУТА НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОГО ПРОГНОЗИРОВАНИЯ РАН

Мир постепенно идет к фактической платности пользования дорогами, и это справедливо, ведь иначе меньшинство на автомобилях пользуется бесплатными благами за счет налогов, которые платят все. Пока такую платность обеспечивают акцизы на моторное топливо, но с электрификацией автотранспорта этого не будет: нельзя установить цену на электричество из розетки для лампы одну, а для электромобиля другую. А значит, от цифровых систем, связывающих плату и фактический пробег, уйти не удастся.

Скоро водители большегрузных автомобилей будут с грустью отмечать пятилетие первой системы, за деньги отслеживающей пробег автомобилей в стране, – «Платона». Пора вспомнить, для чего эта система платы была введена. Как сказано в федеральном законе – в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам грузовиками.

Но вред, причиняемый дорогам, не новшество пятилетней давности. О вреде давно было написано в другой статье того же федерального закона – там, где речь идет о тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средствах. И система возмещения вреда от большегрузов была создана задолго до «Платона».

Логично было бы полагать, что «Платон» своими современными техническими возможностями обеспечил взимание платы и с 12-тонников, и с большегрузов, тем более что система видеofиксации проезда нужна и для тех, и для других и на пунктах весового контроля приходится взвешивать все магистральные грузовики. Однако сделано этого не было: «Платон» был создан на инновационной цифровой основе практически с нуля, а система разрешений на проезд с превышением веса и габаритов осталась в прежнем виде, с бумажным документооборотом и архаичной техникой на пунктах контроля.

В отличие от «Платона», где можно перемыть косточки семье Ротенбергов, система платы с большегрузов осталась в стороне от внимания СМИ и социальных сетей. Тем удивительнее было прочитать отчет Счетной палаты, как именно взимается эта плата.

Оказывается, что система весогабаритного контроля, создание которой планировалось еще раньше «Платона», так и не создана. Информационного обмена между разными владельцами автодорог нет, разрешения на провоз тяжелых и сверхгабаритных грузов выдаются только на бумаге, часть пунктов контроля не соответствует требованиям, а другие можно объехать или просто заклеить номер машины бумажкой.

Но самая потрясающая цифра – сколько могло быть собрано штрафов за нарушение веса и габаритов. За 2018 г. – внимание! – это 47,3 млрд руб. За тот же год с помощью «Платона» в дорожные фонды было собрано 23,8 млрд руб. Государство компенсировало «Платону» 13,2 млрд руб., так что несобранные штрафы в 4,5 раза превышают поступления от «Платона».

Понятно, что если бы система взысканий за нарушение веса и габаритов работала, как она работает в «Платоне», то собрать такую астрономическую сумму штрафов не удалось бы: перевозчики тяжелых грузов просто не нарушали бы столь массово. Но даже с учетом этого можно предположить, что поступления в бюджет от перевозки сверхтяжелых и негабаритных грузов могли быть сопоставимы с поступлениями от «Платона». Хотя против платежей за такие грузы, существующих уже очень давно, никто не возражал – в отличие от введения платы за 12-тонники, запомнившегося коллективными акциями дальнбойщиков и отступлением властей, снизивших плату за проезд.

Вторая родовая травма обеих систем возмещения вреда дорогам – их функционирование только на дорогах федеральных. Если бы чиновники **Минтранса** и депутаты, принимая такие нормы, посмотрели на карту российских дорог, то увидели бы, что практически между всеми соседними регионами можно проехать и по дорогам более низких уровней собственности, чем федеральные. И это не говоря уже о маршрутах внутри одного региона. Как писал еще пять лет назад журнал «За рулем», «**Федеральное дорожное агентство** спрогнозировало, что водители фур будут стараться сэкономить и вместо федеральных трасс станут выбирать региональные, отчего будет страдать региональная инфраструктура».

Странно, что федеральные власти, которые сплошь и рядом не церемонятся с правами субъектов Федерации, в этом случае постеснялись ввести систему сразу на всей дорожной сети страны. Конечно, сборы за проезд справедливо делить между субъектами Федерации, но саму систему разрешений и контроля нужно было делать единой. За пять лет подвижек в этом направлении не было.

«**Платон**» стал предметом гордости для одних и предметом проклятий для других. Назад пути нет, но надо исправлять системные ошибки, заложенные пять лет назад. Система компенсации вреда от грузового автотранспорта должна быть единой, удобной для водителей и транспортных компаний и распространяться на все дороги страны.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/06/26/833399-tsifrovizatsiya-dorogi>

ВЕДОМОСТИ; БЭЛЛА ЛЯУВ; 2020.25.06; «ДОРОГ НУЖНО СТРОИТЬ БОЛЬШЕ»; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР МАРАТ ХУСНУЛЛИН О ТОМ, КАК РАЗВИВАТЬСЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ И ПОЧЕМУ СЕЙЧАС ХОРОШО БРАТЬ ИПОТЕКУ

Марат Хуснуллин стал вице-премьером после того, как более девяти лет работал заместителем мэра Москвы по строительству. Круг вопросов, за которые он отвечает в российском правительстве, гораздо шире: от межбюджетных отношений с регионами до строительства дорог и экологического проекта «Чистая вода». Сам он говорит, что в Москве занимался конкретными стройками, а сейчас его работа связана с принятием документов и решений, результат которых можно увидеть не сразу. В новой должности ему не хватает субботних объездов по стройкам. Поэтому отдельные проекты он взялся курировать лично: это ЦКАД, развитие железных дорог в Московском регионе.

Одной из основных своих целей **Хуснуллин** называет сокращение сроков строительства – не меньше чем на один год от идеи до регистрации объекта. Сегодня этот процесс занимает около пяти лет. Какие еще задачи стоят, **Хуснуллин** рассказывает в интервью «Ведомостям».

– Вас назначили **вице-премьером** в конце января, а уже через месяц из-за пандемии все изменилось. Как это отразилось на вашей работе и на вашей жизни?

– С точки зрения рабочего времени у меня почти ничего не поменялось: если я в Москве работал до 15 часов в день, то сейчас работаю больше – и по 16, и по 18 часов. Разница только в том, что в Москве я занимался конкретными стройками, а теперь моя работа больше связана с бумагами, системными решениями, распорядительными актами. Можно даже сказать, что работа в правительстве налажена в круглосуточном режиме, потому что нужно просчитывать экономические и юридические последствия каждой принятой меры.

– Привыкаете к бумажной работе?

– Привыкаю. Когда я задался вопросом, что же является результатом моей работы, оказалось, результатом моей работы должен быть распорядительный документ. Нужно убедить коллег принять решение, выпустить документ, после этого появляется конкретный результат. Мне, конечно, тяжело измерять свою работу распорядительными документами и тем, на что они повлияют. Ведь решение ты можешь принять сегодня, а эффект будет виден через год-два-три.

Я привык измерять свою работу квадратными метрами, инвестициями. Если в Москве у меня была отдушина – посещение строительных объектов по субботам, то здесь этого, конечно, не хватает. Поэтому, придя в правительство, я изначально планировал посещать один-два региона в месяц, чтобы изучать проблемы на местах, видеть, как ведутся стройки, встречаться с жителями. То есть думал заменить субботние объезды выездами в регионы. Но успел посетить только четыре региона, и случился коронавирус. Поэтому поездки были приостановлены. Но сейчас потихоньку их возобновляю. Вот слетал в Иркутскую область, пострадавшую от летнего паводка 2019 г. Несмотря на все сложности, работа там хорошо организована; всё, что обещали людям построить, строится. Это меня очень порадовало.

– Какие основные задачи стоят перед вами?

– Ключевая – достичь целевых показателей **нацпроектов**. Это невозможно без каждодневной упорной работы: нам нужно и улучшать качество и темпы строительных работ, и вести работу по изменению законодательных норм. Например, важная задача – цифровизация строительной отрасли, переход на BIM-технологии. Или, например, если взять проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, мы видим, что есть возможность выполнить пятилетку по нему за четыре года, но для этого нужна слаженная работа с регионами.

– Какие новые программы появились с тех пор, как вы стали **вице-премьером**?

– Я бы не сказал, что появились какие-то новые программы. Корректнее было бы говорить о том, что мы немного перестроили свою работу в связи с экономической ситуацией. Большое внимание сейчас уделяем разработке антикризисных мер, которые должны поддержать отрасль. Например, **нацпроекту** по комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Он призван развивать и расширять международные транзитные коридоры «Запад – Восток» и «Север – Юг», а также повысить уровень экономической связанности России за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры.

– Какова стоимость этой программы? И правда ли, что основная ее цель – развить плотную сеть автомобильных дорог от Москвы до Дальнего Востока?

– Порядка 7 трлн руб. Что касается дорожных работ в составе **нацпроекта**, то это в первую очередь строительство обходов крупных городов и путепроводов. Возведение первых позволит направить транзитный транспорт за пределы городской черты, улучшить экологическую обстановку в жилой зоне. Кроме того, такие проекты предполагают строительство площадок отдыха для водителей, пешеходных мостов для жителей близлежащих населенных пунктов. Ну и, конечно, сокращение времени в пути следования. Всего до конца 2024 г. **Росавтодор** построит 12 обходов крупных городов в Иркутской, Кемеровской, Волгоградской областях, Краснодарском и Красноярском крае, Чеченской республике и других регионах общей протяженностью порядка 400 км.

За что еще отвечает **Марат Хуснуллин**:

– социально-экономическое развитие регионов и межбюджетные отношения между регионами и федеральным центром. Для этого создана региональная правительственная комиссия, которая определяет, кому и какой объем дотаций выделить, у кого как собираются доходы, какие крупные проекты развиваются, и оценивает деятельность регионов;

– **«Комплексный план модернизации инфраструктуры» (входят дороги, ж/д, строительство портов, морских портов, строительство водных путей);**

– **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»;**

– жилищно-коммунальное хозяйство;

– федеральные проекты «Чистая вода» и «Оздоровление Волги», входящие в состав **нацпроекта «Экология»;**

– **нацпроект «Жилье и комфортная городская среда»;**

- ликвидация последствий паводка в Иркутской области.
- Порезали ли программы, за которые вы отвечаете?
- Каждый кризис начинается с того, что срезают капитальные вложения. Поэтому со всей бюджетной стройки сняли порядка 90 млрд руб. Это в основном объекты, строительство которых не начато. Мы их пока отложили, но в планах они есть. У меня сейчас задача не столько получить дополнительные деньги, сколько постараться сохранить запланированные объемы и минимизировать сокращения.

Самый большой объем строительства в стране – это жилье, в которое ежегодно инвестируется 5 трлн руб. Это дает для экономики самый большой мультипликативный эффект. При том что государство вкладывает туда минимальные деньги [по сравнению с частными инвестициями]. Инвестиционные программы энергоснабжающих госкомпаний составляют порядка 4 трлн руб. в год. Остальные бюджетные вложения в стройку – 2 трлн руб. Важно, чтобы все эти программы продолжали развиваться. Задача № 1 – минимизировать потери и постараться оставить в стройке 90–95% объектов. Еще задача – привлечь внебюджетные средства.

- Что уже сделано с того момента, как обновилось правительство?

– Самое главное, наверное, то, что в «**Общенациональный план действий**» мы включили порядка 200 мероприятий по ускорению и облегчению стройки. Если нам все одобряют в окончательном варианте, нужно будет внести 42 поправки в федеральные законы. Строительная отрасль, к сожалению, так долго подвергалась ограничениям, что по ряду проектов стало практически невозможно строить.

Мы добились, чтобы проектирование и строительство разыгрывать в одном конкурсе. На практике это дает серьезный результат – минимум шесть месяцев экономии по времени плюс повышение качества. До сих пор эти два процесса были разделены. И что получалось? Кто-то один непонятно с какой квалификацией проектирует, а другой – с такой же квалификацией – строит. В конечном итоге объект становится долгостроем.

Вообще, у меня ключевая задача – сократить все сроки инвестиционно-строительного цикла: от идеи до регистрации объекта не меньше чем на один год. С председателем правительства я это согласовал, президенту доложил. Мы разложили весь цикл на этапы: от идеи, проектирования, строительства и т. д., где что нужно изменить. Принцип – строить больше, быстрее и дешевле.

- Сколько сейчас занимает весь процесс реализации проекта?

– От идеи до сдачи в эксплуатацию – пять лет. Это гражданский объект среднего уровня. Сама стройка занимает примерно 2,5 года. А остальные 2,5 года – это проектные работы, процедуры по согласованию и т. д. На примере новой больницы, которую в рекордные сроки построили в новой Москве, можно говорить об эффективности снижения административных барьеров: после принятия решения о строительстве объект был готов уже через 34 дня.

- В апреле Минстрой составил список системообразующих предприятий. На какую помощь со стороны государства они могут рассчитывать?

– Там целый комплекс мер: кредиты льготные, компенсация по ставкам. Каждая из компаний может претендовать на кредит по льготной ставке. Особо пострадавшим предприятиям предоставят дополнительную помощь: субсидии на возмещение затрат, отсрочку уплаты налогов и авансовых платежей по ним, а также госгарантии, необходимые для реструктуризации существующих или выдачи новых кредитов.

– Много слышно про помощь застройщикам и мало про генподрядчиков, особенно инфраструктурных. Они ведь уже начали исчезать как класс. Какая помощь будет им?

– В список системообразующих предприятий вошло 11 подрядчиков с выручкой более 12 млрд руб. Предусмотрена компенсация процентных ставок по кредитам, есть льготы с отсрочкой налогов.

Ключевой вопрос, чтобы в стране появились крупные подрядчики, должна измениться система государственного заказа. Например, сейчас по 44-ФЗ подрядчик выбирается только исходя из того, какую цену он предложил. Ну не может ООО «Рога и копыта», не имеющее опыта, построить объект стоимостью 10–20 млрд руб. Но сегодня может любой заявиться на аукцион и участвовать в нем. Мы меняем контрактную систему, практически все поправки внесены, и в весеннюю сессию законопроект будет принят. Ключевой момент – будет не только аукцион, а конкурс. А на конкурсе заказчик может требовать у участника наличие квалификации, опыта построенных объектов. Я надеюсь, что в стране строек будет больше, а для этого нужны правила, которые позволили бы работать и крупным подрядчикам, и средним, и мелким.

– В проекте национального плана восстановления экономики Минстрой предлагал создать единого госзаказчика в сфере строительства транспортной и гражданской инфраструктуры. Зачем это нужно?

– Мы этим занимаемся и большую часть объектов будем передавать – Минстрой будет заказчиком. Мы это пока прорабатываем со всеми федеральными органами исполнительной власти. Могу сказать, что это не очень большой объем по деньгам. Так как мы много денег отдаем регионам, чтобы они сами строили. То есть самих по себе федеральных объектов не так много. Каждый год идет недоосвоение федеральных средств по капитальным вложениям, осваивается не более 80%. Есть системная проблема именно в управлении капитальными вложениями: это комплексная проблема, не проблема какого-то одного министерства.

Стройки стимулируют развитие экономики

– Какие инфраструктурные объекты могут быть отложены из-за кризиса?

– Напротив, мы работаем над тем, чтобы максимально сохранить объемы и ускорить процессы. Более того, дополнительно за счет бюджетных гарантий будем стараться строить больше дорог. Думаем, как сделать более гибкую систему финансирования: изучаем финансовые схемы и смотрим, как эти стройки максимально ускорить. Потому что строительство и дорожное строительство, в частности, может стимулировать восстановление экономики. Я принял решение лично возглавить набсовет компании «Автодор», которая отвечает за долгосрочные инфраструктурные проекты.

В качестве антикризисной меры также предложил ускорить реализацию программы «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» – пятилетку за четыре года. Речь о дорогах, которые строятся и ремонтируются в регионах. Сейчас особенно важно мобилизоваться и работать над реализацией всех существующих проектов и антикризисным планом. Тут двойной эффект: и население увидит результат, плюс выигрывает экономика. А отдельные мегапроекты буду курировать лично.

– Какие?

– ЦКАД, развитие железных дорог в Московском транспортном узле, буду ими заниматься в штабном режиме. И территориально это рядом, всегда можно доехать, посмотреть. Легкие уже привыкли строительной пылью дышать. (Смеется.) В еженедельном режиме занимаюсь проектом «Европа– Западный Китай». Проект вроде давно идет, а не было ни проектной документации, ни организационно-финансовой схемы. Считаю, что такой мегапроект – огромный плюс для страны.

На посту вице-мэра Москвы **Марат Хуснуллин** больше девяти лет контролировал крупнейшие столичные проекты. (На фото вверху – «Лужники» после реконструкции, которая началась в 2014 г. и завершилась к чемпионату мира по футболу 2018 г.)

– Почему проект ЦКАД буксует?

– Там есть свои сложности, и если не усилить работу, то некоторые участки и к 2021 г. не будут построены, поэтому принял решение работать в штабном режиме и рассматривать все проблемы объекта. Там есть объективные и субъективные причины. Сложный был вопрос пересечения дороги с сетями газопровода. Например, дороги строить начали, а с

«Газпромом» эти вопросы не согласовали, в результате дорога кусками построена, а пересечь газопровод не может, и работы стоят. Я обратился к [главе «Газпрома»] Алексею Миллеру, сейчас мы ускоренно решаем проблему. Очень важный проект и для Москвы, и для области, и для федеральных трасс.

– На рынке строительных подрядчиков происходит реформа – ВЭБ создает «**Нацпроектстрой**». Поддерживаете ли вы как член набсовета покупку госбанком строителей дорог, мостов и железных дорог, объектов энергетики?

– Решение принималось не мною. Думаю, неплохо, если у нас будет подрядчик с долгосрочными финансовыми возможностями. Строительство концессионных и платных дорог – это перспективная тема. Без инвестиционных денег мы такое количество дорог не построим. Крупный подрядчик в партнерстве с банком могли бы быть лидером на рынке. Но в любом случае у нас конкурентные процедуры, кто бы с кем ни объединился, должны доказать свою состоятельность на конкурсе.

– Сроки строительства БАМа и Транссиба постоянно срывались. В феврале для ускорения стройки был подготовлен перечень из 212 приоритетных участков. Удалось ли правительству утвердить этот план? Что намерены предпринять, чтобы ускорить стройку?

– План полностью утвердили, работаем. Экономика восточных регионов развивается стремительно: там угольные шахты, металлургия, нужно везти продукцию к портам, а пропускная способность железных дорог уже не справляется. Тоже в штабном режиме пытаемся раскрутить этот проект вместе с коллегами из РЖД и с регионами. Там больше, конечно, организационной работы – из-за того что много ведомственных интересов и много нестыковок, нужно собирать и увязывать. Это то, чем я всю жизнь занимался и умею делать.

– Расскажите о судьбе проекта ВСМ. Какой вариант – в Петербург или в Нижний Новгород – сейчас является приоритетным?

– Принято решение проектировать ВСМ Москва – Санкт-Петербург, потому что именно это направление дает наибольший пассажиропоток. Вопрос ведь в том, при каком пассажиропотоке проект быстрее окупится. Сейчас идет переформатирование плана. Но точно можно сказать, что частью ВСМ станет заход с Крюкова в Москву – это МЦД-3. МЦД-3 уже строится, дальше идет определение трассировки, также обсуждается вопрос захода в Санкт-Петербург. Со стороны Москвы идет проектирование и строительство, со стороны Санкт-Петербурга прорабатывается трассировка и рассчитывается стоимость этих работ.

– Вы заявляли, что трасса Москва – Казань может быть полностью построена на четыре года раньше срока. Какой из вариантов строительства проекта в итоге выбран?

– Мои слова немного не так поняли. Нормативный срок строительства такого проекта – восемь лет. Я считаю, что при решении всех организационных и юридических вопросов можно построить за четыре года. Если мы окончательную управленческую структуру соберем, будем стремиться построить к 2024 г.

– Планируется ли выделение федеральных денег – капитальных грантов – на строительство моста через Лену и моста в Калининграде?

– Проект считается, стоимость очень большая. Вопрос, какой объем будет бюджетных и какой внебюджетных средств. Чисто за бюджет мы эти объекты не сможем осилить.

– А есть интересные со стороны инвесторов?

– Сейчас банки начали с интересом смотреть на инфраструктурные проекты. В стране дорог строить нужно больше, а денег на это не хватает.

Мы сейчас как раз собираем внебюджетные проекты, которые можно реализовать с помощью банковского финансирования. Хотелок у всех много, бюджет ограниченный. Поэтому я предлагаю все хотелки считать. Смотреть, где и у кого какая окупаемость, и уже из этого принимать решения.

Выход из кризиса

- Как кризис сказался на регионах – на деловой активности, инвестициях, доходах населения? Можете ли дать срез по наиболее и наименее пострадавшим регионам?
- В разных регионах по-разному, очень много факторов. Но оценивать пока сложно, по последствиям в экономике будет понятно только в конце года. Нужно ведь понимать, что кроме коронавируса было падение цен на нефть, по нефтяным регионам это ударило значительно сильнее, чем пандемия.
- Как губернаторов оценивают по борьбе с распространением коронавирусной инфекции? Будут ли в итоге кадровые решения в отношении губернаторов?
- Оценка губернаторов – это не функция правительства.
- Как работает программа кураторства 10 регионов?
- Еще в 2019 г. определено 10 регионов, отстающих по социально-экономическим показателям. Это республики Алтай, Карелия, Тува, Чувашская республика, Псковская, Курганская области, Адыгея, Марий Эл, Калмыкия и Алтайский край. Для каждого региона назначен куратор из правительства, который занимался разработкой программы для создания условий опережающего роста в регионах. Программы рассчитаны до 2024 г., а средства включены в **нацпроекты** по развитию инфраструктуры, образования, здравоохранения. Общий круг задач один: строительство жилья, развитие экономики, создание рабочих мест и решение социальных проблем. У нас будет постоянный мониторинг реализации программ и совместная работа с регионами. Они получают по 5 млрд руб. каждый. Это первый транш, если работа будет эффективной, правительство готово выделить дополнительные средства.
- В каких регионах ожидается наиболее тяжелая экономическая ситуация? Какая помощь может им оказываться?
- Сегодня сложно прогнозировать, какие регионы пострадают от текущих экономических реалий больше или меньше, потому что мы только начали работу по выходу из кризиса. Мы принимаем множество мер, которые направлены на поддержку экономики, в частности строительной отрасли. Пока мы проработали меры поддержки, которые включены в нацплан поддержки экономики, мы видим, что эти шаги могут дать толчок экономике, в том числе и региональной.
- Вы курируете развитие Крыма. Что там делается?
- Крым будет развиваться, у меня нет в этом сомнений. В целом мы делаем большой упор на сферы жилищного и дорожного строительства. Только крупных объектов порядка 220, утвердили программу, сроки. Вообще, губернаторам я сказал о необходимости проработать вопрос ускоренной реализации проектов, которые запланированы в следующие годы. В этом случае можно будет рассмотреть вопрос сдвижки средств 2021–2022 гг. «влево», поскольку сейчас сложно говорить о выделении дополнительных средств на проекты, но при этом можно ускорить темпы работ и реализовать больше проектов в этом году.

<https://www.vedomosti.ru/economics/characters/2020/06/24/833290-dorog-stroit-bolshe>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200625/1573446184.html>

<https://realty.ria.ru/20200625/1573444481.html>

РБК; ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2020.26.06; ВЛАСТИ ДОПУСТИЛИ ВВЕДЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ САНКЦИОНКИ

Правительство продолжает искать способы исключить поставки в Россию санкционных продуктов. Ответственность могут ввести для транспортных компаний, которые привозят их преимущественно из Белоруссии

Вопрос о наказании для транспортных компаний, которые ввозят в Россию попавшие под эмбарго продукты, обсуждался на состоявшемся на прошлой неделе совещании у **вице-премьера** Виктории Абрамченко, сообщил РБК один из участников встречи.

Возможность введения ответственности для транспортных компаний при выявлении факта перевозки ими запрещенных к ввозу в Россию продуктов сейчас проработают, в частности, Минсельхоз, подведомственный ему Россельхознадзор, **Минтранс** и Федеральная таможенная служба (ФТС), подтвердил источник в правительстве.

Представитель Абрамченко подтвердила лишь факт проведения совещания, отказавшись от других комментариев. Так же ответила и **пресс-служба** Россельхознадзора. В **Минтрансе** от комментариев отказались. РБК направил запрос в Минсельхоз и ФТС.

Запрет на ввоз продуктов из ЕС, Канады, Австралии, Норвегии и других стран Россия ввела в августе 2014 года в ответ на их санкции из-за присоединения Крыма и ситуации в Донбассе. Среди товаров, которые нельзя ввозить оттуда, – молочные продукты и сыры, некоторые виды мяса (говядина, свинина и птица), рыба и морепродукты, овощи и фрукты. Продэмбарго действует минимум до 31 декабря 2020 года.

Но российские власти неоднократно признавали, что, несмотря на запрет, попавшие под санкции продукты продолжают ввозить в Россию нелегальными способами. Перевалочной базой для поставок после введения продэмбарго стала Белоруссия, заявил экс-министр сельского хозяйства Александр Ткачев.

С ноября 2015 года ФТС выявила и уничтожила более 21 тыс. т санкционных продуктов. Но товаров с нарушениями, в частности без необходимых документов, было выявлено значительно больше – 190 тыс. т, из них 160 тыс. т были возвращены в соседние страны, прежде всего в Белоруссию и Казахстан. Россельхознадзор только за одиннадцать месяцев 2019 года уничтожил более 7 тыс. т овощей, фруктов и другой растительной продукции, ввоз которой запрещен в рамках российского продэмбарго.

Санкционные продукты, напоминает участник последнего совещания у **вице-преьера**, попадают в Россию несколькими способами: их переупаковывают как продукцию не попавших под эмбарго стран, ввозят под прикрытием (товар либо прячут за упаковками другого, разрешенного, либо документы оформлены на легальные продукты), наконец, ввозится продукция неизвестного происхождения, то есть без сопроводительных документов. Если хозяина санкционных товаров найти не удастся, привлечь к ответственности следует ее перевозчика, пояснил смысл инициативы собеседник РБК.

Транспортная компания отвечает за сохранность груза, который она перевозит, но не обязана отвечать за его состав, если речь не идет о нарушении Уголовного кодекса, например перевозке оружия или наркотиков, сообщил управляющий партнер консалтинговой компании «Инфра Проекты» Алексей Безбородов. Решение о провозе санкционного товара принимает, как правило, его получатель или таможенный брокер без участия перевозчика, указал исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольга Федоткина. Она напомнила, что транспортная компания несет ответственность, если доказан факт фальсификации документов или соучастия в провозе санкционного товара. Но если речь идет о добросовестной транспортной компании, задача которой доставить груз с необходимыми сопроводительными документами, то в чем здесь злой умысел перевозчика, за который нужно наказывать, непонятно, недоумевает Федоткина. По мнению СЭЛ, такая инициатива не позволит значительно снизить поставки санкционных товаров, поскольку недобросовестные участники найдут альтернативные способы. Более эффективным решением в союзе считают усиление пограничного контроля на въезде в Россию, который будет выявлять и разворачивать запрещенные грузы.

В 2017 году Роспотребнадзор уже предлагал ввести штрафы за перевозку, хранение и продажу санкционных товаров и даже разработал соответствующий законопроект. Но документ не был принят и ответственность за их хранение и перевозку сейчас не установлена, объясняет партнер фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов. В Кодексе об административных правонарушениях есть лишь ст. 14.2, предполагающая штрафы за незаконную продажу запрещенных в России товаров или товаров, продажа

которых ограничена законом. Де-факто единственное наказание для импортеров – изъятие и уничтожение санкционной продукции, если она обнаружена при ввозе, отметил Горбунов.

Подумать, как перекрыть поток санкционных продуктов в Россию, вице-премьер Виктория Абрамченко поручила еще весной: свои предложения Минсельхоз и Россельхознадзор должны были подготовить до 22 мая. Поводом стали подозрения, что в страну под видом белорусских могут ввозиться шампиньоны из Польши. Вопросом заинтересовались, после того как в Совет Федерации обратился гендиректор агрофирмы «Выборжец» и попросил ужесточить контроль за ввозом грибов на российско-белорусской границе: из Белоруссии стало поступать много дешевых шампиньонов по цене ниже себестоимости российского производства.

Минсельхоз предложил усилить контроль за поставками санкционных продуктов на всей территории Евразийского экономического союза (в него входят Россия, Армения, Белоруссия, Казахстан и Киргизия). Например, предусмотреть меры дополнительного контроля за продукцией и возможности ограничения поставок, если у какой-то из стран возникнет недоверие к системе контроля другого государства, а также провести аудит действующей системы, сообщали «Ведомости».

<https://www.rbc.ru/business/26/06/2020/5ef47c519a7947b17fed7c00>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.26.06; ШТРАФАМ ПОДПРАВИЛИ СРОКИ; КС УТОЧНИЛ, КАК ДОЛГО МОЖНО ПРИМЕНЯТЬ БОЛЕЕ ЖЕСТКИЕ САНКЦИИ

Усиленные санкции за повторные административные нарушения отныне применяются в течение года с момента оплаты штрафа, следует из постановления Конституционного суда (КС). Нововведение коснется в первую очередь нарушителей ПДД: они смогут быстрее избавиться от статуса «рецидивистов» и перестать нести усиленное наказание, например, в виде двойного штрафа. Заложена в действующем КоАП норма об исчислении срока, в течение которого гражданин наказывается более сурово, признана КС «нарушающей принципы равенства». Госдума должна ее поправить, до этого момента штрафы применяются по обозначенному КС правилу.

Опубликованное в четверг постановление КС связано с делом Оксаны Брянцевой. 8 августа 2019 года, управляя Ford Kuga на трассе, ведущей через поселок Судиславль в Костромской области, она превысила скорость на 48 км/ч. Нарушение зафиксировала камера, ГИБДД вынесла штраф в 2 тыс. руб. по ч. 6 ст. 12.9 КоАП – повторное превышение скорости на 40–60 км/ч, поскольку госпожа Брянцева в 2018 году уже была оштрафована за аналогичное нарушение в Ростовской области. В течение года водитель считается «подвергнутым наказанию» (ст. 4.6 КоАП), поэтому инспекторы вынесли не стандартный штраф в 1 тыс. руб. (часть 3 ст. 12.9), а удвоенный.

Госпожа Брянцева штраф обжаловала в Островском районном суде Костромской области, тот перевалифицировал наказание на одностысячный штраф, сославшись на ту же ст. 4.6 кодекса. В ней сказано: гражданин считается «подвергнутым наказанию» «со дня вступления постановления в законную силу до истечения года со дня окончания исполнения постановления» (под «исполнением» имеется в виду факт оплаты). Судья исходил из следующей логики: первый штраф за нарушение в Ростовской области (зафиксировано 6 июля 2018 года) Оксана Брянцева оплатила 13 июля 2018 года, поэтому в момент второго нарушения 8 августа 2019 года в Костромской области она уже не считалась «подвергнутой наказанию». УГИБДД по Костромской области обжаловало решение в облсуде, настаивая, что срок нужно отсчитывать не с момента оплаты, а со дня вступления постановления в силу – 28 августа 2019 года.

Костромской облсуд, изучив материалы дела, пришел к выводу, что действующий КоАП «содержит неопределенность в вопросе исчисления сроков», и направил соответствующий запрос в КС.

Неопределенность правовой нормы влечет ее неоднозначное понимание и, следовательно, возможность ее произвольного применения, а потому и нарушение принципа равенства, – говорится в постановлении КС. – Это порождает опасность неограниченного усмотрения в процессе правоприменения и ведет к произволу».

Исчисление срока с момента оплаты ставит гражданина в более выгодное положение, отметил Конституционный суд. С момента публикации постановления суда, то есть с 25 июня 2020 года, срок, когда гражданин является «подвергнутым наказанию», считается только с момента оплаты штрафа. В течение года этот вопрос должен быть урегулирован и в КоАП. Новая норма касается всех граждан, в отношении которых ведутся административные дела, но самая массовая категория – это автовладельцы: более 120 млн получили штрафы в 2019 году за нарушения, зафиксированные камерами (самое массовое нарушение – превышение скорости). Позиция ГИБДД России, по данным “Ъ”, совпадает с позицией КС.

Первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков признает, что действующая ст. 4.6 КоАП недостаточно понятно сформулирована, ее поправят. Господин Лысаков напомнил, что по ряду составов КоАП наказание за рецидив существенно жестче: например, за повторный проезд на красный свет можно лишиться прав (за первое нарушение штраф 1 тыс. руб.), при повторном выезде на встречу срок лишения увеличивается с 6 до 12 месяцев.

Однако юрист, эксперт по безопасности дорожного движения Катерина Соловьева считает, что в интересах автолюбителя, напротив, была бы логичнее привязка к вступлению постановления в законную силу. «Такое правило будет понятным для всех. Все остальные варианты подразумевают плавающие сроки, что часто порождает неопределенность, – поясняет она. – Часто водитель просто не знает, что за ним висит штраф – он обнаруживает это только через год, оплачивает его и еще год считается наказанным. Тем более что срок давности взыскания штрафа сейчас два года, но он может быть запросто продлен, если должностное лицо решит, что водитель уклонялся от оплаты, – критериев нигде не прописано». Фактически годичный срок, когда водитель считается наказанным (отягчающее обстоятельство), может длиться вечно исходя из текущих формулировок КоАП, отметила госпожа Соловьева.

<https://www.kommersant.ru/doc/4391712>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2020.25.06; «СИНАРА» ЗАХОДИТ В ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ; КОРПОРАЦИЯ РАЗРАБОТАЛА ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА ЕКАТЕРИНБУРГА

Группа Синара совместно с администрацией Екатеринбурга разработала проект комплексной модернизации городского транспорта столицы Среднего Урала. Он предполагает создание новой маршрутной сети, обновление подвижного состава и инфраструктуры и переход к электронной оплате проезда. Инвестиции в федеральный проект, охватывающий 15 крупных городов, оцениваются в 550 млрд руб.

На совещании по вопросам развития автомобильной промышленности в конце апреля **президент РФ Владимир Путин** поручил правительству совместно с Внешэкономбанком к августу текущего года проработать комплексную программу модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях. Глава ВЭБ.РФ Игорь Шувалов тогда заверил, что по 10–15 крупным городам такая программа уже готова к запуску. Проект предполагает использование механизмов государственно-частного партнерства. В Екатеринбурге план модернизации разработала Группа Синара Дмитрия Пумпянского совместно с городской администрацией – соответствующее соглашение о сотрудничестве группа,

городминистрация и правительство Свердловской области подписали еще в 2018 году. А в 2019 году компания договорилась с ВЭБ.РФ о сотрудничестве, подписав соглашение на «Иннопроме».

По словам вице-президента холдинга «Синара – Транспортные машины» (СТМ, входит в Группу Синара) Юрия Осинцева, рабочая группа при Минфине РФ, проанализировав ситуацию на примере 15 крупных городов, пришла к выводу, что на модернизацию общественного транспорта требуется не менее 550 млрд руб. «Около 60% от общей суммы необходимо на изменение инфраструктуры электрического транспорта, в первую очередь на обновление путей и контактной сети для трамвая и на обновление контактной сети троллейбуса. Сегодня можно разработать множество технических решений, которые повышают скорость движения, управляют светофорами, создавая “зеленую волну”, но без модернизации инфраструктуры это не внедрить», – пояснил господин Осинцев.

Предполагается, что из необходимых 550 млрд руб. половина будет направлена из федерального, регионального и муниципального бюджетов, вторая половина – от инвесторов и институтов развития, в первую очередь – ВЭБ. По оценке СТМ, в Екатеринбурге срок окупаемости составит порядка 25 лет. Господин Осинцев не исключает, что «при наличии финансирования» инфраструктуру можно модернизировать за три–семь лет, и в этот же период обновить подвижной состав.

Проект

Разработанный Группой Синара и администрацией Екатеринбурга проект комплексной модернизации общественного транспорта включает создание новой маршрутной сети, обновление подвижного состава и инфраструктуры, переход к электронной оплате проезда и введение единого тарифа на пересадку. «Если пассажир в течение часа пересеживается с одного вида транспорта на другой, то дополнительно оплачивать проезд не потребуется. Например, человек приезжает на автобусе на пересадочный узел, пересеживается на трамвай и добирается к месту назначения. При этом он точно знает, когда придет нужный транспорт, сколько времени будет затрачено на поездку», – пояснил господин Осинцев.

Планируется также исключить дублирующие маршруты и перевести автобусы на брутто-контракты в соответствии с требованиями **Минтранса РФ**. Проект предполагает построение и внедрение сквозной интеллектуальной транспортной системы.

«В большинстве городов-миллионников, в том числе в Екатеринбурге, магистральными маршрутами являются трамвайные, и именно на них должен перейти основной пассажиропоток», – отметил Юрий Осинцев. Модернизация трамвайной инфраструктуры, по его словам, позволит реализовать множество технических решений, которые повысят скорость движения, сделают его бесшумным и позволят управлять светофорами, создавая «зеленую волну».

Еще одним городом-миллионником, где в настоящее время разрабатывается проект комплексной модернизации системы городского транспорта, стал Челябинск. Здесь впервые в РФ схема создается не только для города, но и для всей Челябинской агломерации, куда входят также муниципальные образования Копейск и Сосновка. Группой Синара правительству Челябинской области был предложен вариант государственно-частного партнерства, когда инвестор вкладывается в автопарк и инфраструктуру для обеспечения комфорта пассажиров. Объем вложений будет зависеть, прежде всего, от окончательного решения правительства региона по проекту модернизации системы общественного транспорта. Кроме того, при подготовке расчетов необходимо учитывать новую маршрутную сеть, разработка которой сейчас находится в процессе.

Подвижной состав

Юрий Осинцев подчеркнул, что в приоритете для Екатеринбурга – развитие трамвайной сети и оптимизация автобусных маршрутов. Так, компания рассматривает возможность

участия в конкурсах на обслуживание автобусных маршрутов, которые проводит администрация города Екатеринбурга. «Группа Синара предложила городу создать эталонного автобусного перевозчика: дочернюю компанию Гортранса для отработки модели перехода на оплату по брутто-контрактам. Для выполнения требований **Минтранса РФ** требуется отработать систему электронной оплаты проезда и учета движения каждого автобуса по длине пробега, по соблюдению расписания на каждой остановке, по маршруту следования. Протестировать модель перехода можно с помощью эталонного перевозчика», – заявил он.

По данным Юрия Осинцева, сейчас в РФ насчитывается свыше семи тысяч трамваев, значительная часть которых требует замены, и «это без учета строительства новых районов агломераций, которые тоже должны быть обеспечены общественным транспортом». В Екатеринбурге речь идет, в частности, о трамвайном сообщении с микрорайонами Академический, Солнечный и Новокольцовский. «В Екатеринбурге примерно 450 трамваев. Нормативный коэффициент готовности – 0,8, значит 20%, или порядка ста трамваев, всегда на ремонте. Коэффициент готовности современного транспорта приближается к 0,95. То есть из 400 трамваев 380 будут работать. Кроме того, предупредительное техобслуживание в разы эффективнее, чем по факту поломки», – полагает господин Осинцев.

Сотрудничество со Skoda Transportation

В конце прошлого года СТМ и Skoda Transportation (Чехия) зарегистрировали в Санкт-Петербурге совместное предприятие ООО «Синара-Шкода». Генеральным директором СП стал глава СТМ Виктор Леш. Skoda Transportation и СТМ владеют в СП равными долями, уставный капитал созданной компании составляет 10 млн руб.

Ранее сообщалось, что предприятие создано в рамках реализации соглашения о совместном производстве составов для метрополитена, трамваев, электробусов и троллейбусов. Продукция будет представлена на рынке под маркой «Синара-Шкода». Инвестиции в развитие производственных мощностей СП до 2022 года тогда оценивались в 1,5–2 млрд руб. Уточнить эти цифры планируется в сентябре после утверждения инвестплана. Размещение одной из базовых производственных площадок рассматривается в Санкт-Петербурге, однако, по словам господина Осинцева, она будет не единственной, и компания планирует опираться в том числе на действующие уральские предприятия.

«Сейчас все идет по плану. Совместно со Skoda Transportation мы приступили к проектированию современного трамвая с российскими компонентами уже с первой модели», – отметил Юрий Осинцев. Представить опытный образец и начать его сертификацию планируется в 2021 году, в 2022 году ожидается выход на рынок новой модели трамвая. Выпускать планируется порядка 100 трамваев в год.

<https://www.kommersant.ru/doc/4391273>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.25.06; НЕСМОТРЯ НА КАРАНТИН, «АЭРОФЛОТ» ВЫПОЛНЯЕТ ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ЛЮКСОВЫЕ РЕЙСЫ ЗА РУБЕЖ; МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ ДЛЯ ВСЕХ АВИАКОМПАНИЙ ЗАПРЕЩЕНЫ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ В КОНЦЕ МАРТА

Правительство с целью борьбы с эпидемией COVID-19 запретило 27 марта все международные пассажирские рейсы, с тех пор разрешены только вывозные чартеры: самолеты российских авиакомпаний летят за рубеж пустыми и возвращаются с россиянами. На каждый такой рейс надо получать разрешение **Росавиации** и авиационных властей принимающей страны. Но «Аэрофлот» продолжает каким-то образом возить за границу пассажиров, рассказали «Ведомостям» сотрудники трех авиакомпаний.

Как минимум с начала июня «Аэрофлот» летает из Москвы во Франкфурт-на-Майне, Париж, Лондон, Нью-Йорк, Сеул и Тель-Авив. Сначала рейсы в эти города национальный

перевозчик выполнял раз в неделю, следует из информации в его системе бронирования. Со второй недели лета перелеты во все эти города, кроме столиц Израиля и Южной Кореи, стали выполняться дважды в неделю, а в расписание добавились еженедельный рейс в Ниццу и два в Барселону. На прошлой неделе появились два рейса в Рим.

Все эти полеты не чартерные, а выполняются под номерами регулярных рейсов и во временные слоты, которые были у «Аэрофлота» и до эпидемии. Но рейсы носят эксклюзивный характер: продажи на них открываются менее чем за неделю. Например, билеты на следующую неделю забронировать на сайте авиакомпании пока нельзя. Хотя «Аэрофлот», как и многие крупнейшие авиакомпании мира, продажи обычно ведет на год вперед. Рейсы никак не рекламируются, многие узнают о них через сарафанное радио. Но на спрос это не влияет – он очень хороший, рассказал сотрудник российской авиакомпании, знакомые которого улетели летом в Европу.

Так как Европа еще не открыла границы, пускают туда только граждан ЕС, а также россиян, имеющих гражданство или вид на жительство в одной из европейских стран, напоминают сотрудники двух авиакомпаний. Купить билеты на эти рейсы может только человек, имеющий право на въезд в эти страны, подтверждает сотрудник «Аэрофлота». Россия тоже закрыта для граждан других стран: на обратные рейсы из этих городов в Москву «Аэрофлот» билеты не продавал и не продает, следует из информации в его системе бронирования.

Билеты на эти эксклюзивные рейсы стоят в разы дороже, чем перелеты аналогичной продолжительности по России, где «Аэрофлот» жестко конкурирует прежде всего с S7 Airlines и собственным лоукостером «Победой». Так, самый дешевый безбагажный билет в Рим (лететь 4 часа) стоит в зависимости от дня вылета 17 000–35 000 руб., в Ниццу (4 часа) – 25 500 руб., в Барселону (4,5 часа) – 18 000 руб. За день-два до вылета минимальная цена может вырасти в разы – это значит, система распродала более доступные билеты и в продаже остались только дорогие. Для сравнения: билеты в Новосибирск (4 часа) и Красноярск (4,5 часа) стоят у «Аэрофлота» от 6100 и 6600 руб. соответственно. Высокая цена частично объясняется тем, что обратно самолеты летят без пассажиров, объясняет сотрудник «Аэрофлота».

«Раз билеты обратно в Москву не продаются, то это не чисто коммерческие, а специальные рейсы. Высокий спрос на них не удивляет: люди стараются покинуть третью по количеству заболевших COVID-19 страну мира», – говорит гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Почему их выполняет только «Аэрофлот»? – его лоббистский ресурс намного сильнее, чем у всей остальной авиаотрасли, добавляет эксперт.

На рейсы в Европу и Тель-Авив «Аэрофлот» ставит самые большие среднемагистральные лайнеры в своем парке – Airbus 321, вмещающие от 170 до 183 пассажиров. Иногда в Европу летают даже дальнемагистральные широкофюзеляжные самолеты Airbus 330–300 (300 мест) и Boeing 777 (402 места). Новейший сверхкомфортный Airbus 350–900 (312 мест), который у «Аэрофлота» пока есть в единственном экземпляре, весь июнь летает в основном в Европу – в Рим, Барселону, Франкфурт, Париж и Лондон, свидетельствуют данные ресурса flightradar24. До эпидемии ни «Аэрофлот», ни европейские перевозчики не использовали на рейсах в Европу из Москвы такие вместительные самолеты, так как даже в высокий летний сезон их не заполнить. На многие из этих рейсов система бронирования сообщает, что в эконом-классе осталось несколько билетов (значит, сотни уже проданы) и даже что в бизнес-классе осталось несколько мест. Выбор лайнера определяется заявкой на перевоз груза, говорит источник в «Аэрофлоте».

Мировая и российская гражданская авиация из-за эпидемии попала в самый тяжелый кризис в истории. В апреле перевозки всех российских авиакомпаний упали в 12,5 раза, в мае – в 11 раз по сравнению с аналогичными месяцами прошлого года. В июне началось

восстановление – падение к прошлому июню, по предварительным данным, составляет 75–80%.

Непонятно, как сейчас юридически возможны такие полеты и как «Аэрофлот» получает на них разрешения, говорят сотрудники двух авиакомпаний. «Все животные равны, но некоторые равнее», – со вздохом цитирует Оруэлла один из собеседников. «Международные грузовые рейсы разрешены. Эти рейсы оформлены как грузовые, но на них с разрешения **Росавиации** продаются билеты», – объясняют два сотрудника «Аэрофлота». Представители «Аэрофлота» и **Росавиации** на запросы «Ведомостей» не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/06/24/833301-aeroflot-eksklyuzivnie>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АННА СТАРИЦКАЯ, ВАСИЛИСА АНДРЕЕВА, ОЛЬГА НИЖЕЛЬСКАЯ; 2020.25.06; ГРУЗ ПАССАЖИРОВ. КАК «АЭРОФЛОТ» ВЫВОЗИТ РОССИЯН ЗА РУБЕЖ ДО ВОЗОБНОВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ

С конца марта Россия прекратила международное авиасообщение. Вот только у некоторых людей есть шанс попасть за рубеж – правда, не во все страны. При перелете «Аэрофлотом» достаточно иметь загранпаспорт и разрешение на въезд в другую страну. Но вот сможете ли вы вернуться в Россию, остается под вопросом.

Груз пассажиров. Как «Аэрофлот» вывозит россиян за рубеж до возобновления международных полетов

27 марта из-за пандемии коронавируса правительство РФ прекратило регулярное и чартерное сообщение с другими странами. Исключение сделали для вывоза россиян из-за рубежа, а также «полетов, осуществляемых по отдельным решениям правительства».

Несмотря на это, как минимум с начала июня «Аэрофлот» выполняет «эксклюзивные люксовые» рейсы за рубеж, пишут «Ведомости». Сейчас авиакомпания летает из Москвы во Франкфурт-на-Майне, Париж, Лондон, Нью-Йорк, Сеул, Тель-Авив, Ниццу, Барселону и Рим.

«Эти рейсы оформлены как грузовые, но на них с разрешения **Росавиации** продаются билеты», – заявили изданию два сотрудника «Аэрофлота». Информация о полетах подтверждается данными сервиса flightradar24.

Сейчас на сайте перевозчика свободно продаются билеты, например, в Нью-Йорк на 28 и 30 июня. Как пояснил «360» руководитель Шереметьевского профсоюза летного состава Игорь Дельдюзов, «билеты продают только тем, у кого вид на жительство, или иностранцам с иностранным гражданством».

Грузо-пассажирский рейс

Официальный представитель «Аэрофлота» Михаил Демин заявил «360», что перевозчик развивает грузовую сеть на пассажирских судах по самым востребованным направлениям. В основном перевозят медицинское оборудование и средства защиты, различные товары и материалы, запчасти и комплектующие для самолетов. Но чтобы вписаться в логистические цепочки, необходимо, чтобы грузовые рейсы были регулярными. И если компания понимает, что салон окажется незаполненным, то, чтобы не гонять полупустой самолет за рубеж, продает билеты на этот грузо-пассажирский рейс.

В случае, если пассажирский салон самолета не используется под грузы, вполне допустимо его использование для перевозки пассажиров из Москвы. Но только и строго тех, кому разрешен въезд в страну назначения. Например, дипломатов, иностранных граждан, россиян, имеющих двойное гражданство или вид на жительство. А также других особых категорий

Михаил Демин, официальный представитель «Аэрофлота».

Перелеты возможны только в те государства, чьи власти готовы принимать российских туристов. В Евросоюз, например, слетать не получится. Но назвать такие грузо-пассажирские рейсы эксклюзивными нельзя, подчеркнул Демин.

«Их „эсклюзивность“ определяется тем, что наших туристов в большинстве стран принимать пока не готовы. А в чем определяется „люксовость“ этих рейсов, мы, честно говоря, так и не поняли», – добавил представитель авиакомпании.

В Росавиации и Минтрансе на запросы «360» не ответили.

В США по обычной визе

Но, похоже, право въезда могут обеспечивать и обычные действующие визы и загранпаспорт. Москвичка Александра Фомина 23 июня улетела в Нью-Йорк рейсом «Аэрофлота». А в графе «цель поездки» написала «посещение друзей». Хотя в настоящее время вроде как вылететь из России за рубеж можно только на работу, учебу, лечение или для ухода за родственниками.

«Никаких специальных документов ни по работе, ни на лечение или к родственникам, только билет прямым рейсом из Москвы, виза В1/В2 и немного упорства в достижении цели. Написала на страничку американского посольства в Facebook и уточнила, можно ли мне лететь, если я не гражданин США и хочу навестить друзей», – сообщила девушка.

Каждые три часа в полете пассажирам выдавали новые маски. В Нью-Йорк перевозчик летает по вторникам и воскресеньям. Билеты на грузо-пассажирские рейсы «выкидывают» каждую неделю на ближайшие несколько дней. Но вернуться обратно можно только с 1 августа. Желаящим посетить США россиянам Александра рекомендовала покупать билеты на прямые рейсы. Из Европы на территорию страны впускают исключительно резидентов.

Работа на выезд

Остается непонятным, почему «Аэрофлот» вопреки постановлению правительства перевозит пассажиров за рубеж, заявил «360» депутат комитета по контролю и регламенту Госдумы Андрей Альшевских. По его мнению, компетентные органы должны проверить эти факты и дать им оценку с юридической точки зрения. А пока «вопросов больше, чем ответов».

«Если есть такая информация, нужно, чтобы контролирующие органы проверили, есть ли подтверждение этой информации. И если есть, чтобы сказали, на основании чего это произошло. И если будут выявлены нарушения, я считаю, надо привлекать к ответственности», – пояснил Альшевских.

Выездные рейсы из России продолжает не только «Аэрофлот», но и некоторые другие российские авиакомпании. Их график обязательно согласовывается с **Росавиацией**, сообщил «360» глава аналитической службы «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

«Российское законодательство выезд из страны не регламентирует. Оно регламентирует въезд. Если у американцев такие правила, что они кого угодно по такой простой [въездной] процедуре готовы принять, то почему бы и нет?» – добавил Пантелеев.

Эксперт предупредил, что до официального возобновления международного сообщения существуют риски отмены рейсов. Ответить на вопрос, почему **Минтранс** и **Росавиация** не обращают внимания на международные грузо-пассажирские перевозки «Аэрофлота», Пантелеев затруднился.

<https://360tv.ru/news/tekst/gruz-passazhirov/>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; В «АЭРОФЛОТЕ» ОБЪЯСНИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ ЗА РУБЕЖ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

Авиакомпания «Аэрофлот» может осуществить международную перевозку граждан РФ из Москвы только в том случае, если у пассажира есть разрешение на въезд на территорию принимающего государства. Об этом журналистам сообщил официальный представитель авиакомпании Михаил Демин.

Он пояснил, что такие перевозки совершаются только по тем направлениям, где «Аэрофлот» выполняет грузоперевозки в багажном отсеке (не в пассажирском салоне).

«Аэрофлот развивает грузовую сеть на пассажирских судах по самым востребованным направлениям <...> Чтобы вписаться в логистические цепочки, необходимо обеспечить регулярность грузовых рейсов. В случае, если пассажирский салон самолета не используется под грузы, допустимо его использование для перевозки пассажиров из Москвы, но только тех, кому разрешен въезд в страну назначения, например, дипломатов, иностранных подданных, россиян, имеющих двойное гражданство или вид на жительство иностранного государства, ряда других особых категорий», – сказал Демин, комментируя статью «Ведомостей» о том, что компания продолжила выполнять международные пассажирские рейсы, несмотря на закрытие авиасообщения с другими странами на фоне пандемии коронавируса.

Газета также отмечала, что сначала рейсы по нескольким международным направлениям (Сеул, Нью-Йорк и др.) выполнялись раз в неделю, а недавно стали выполняться дважды в неделю. «Ведомости» назвали эти рейсы «эксклюзивными люксовыми».

«Обладая определенным литературным талантом, можно назвать такие грузо-пассажирские рейсы «эксклюзивными». Их эксклюзивность определяется тем, что наших туристов в большинстве своем иностранные государства принимать пока не готовы. В чем определяется «люксовость» мы, честно говоря, так и не поняли», – добавил Демин.

<https://tass.ru/ekonomika/8812111>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-prokomentiroval-soobscheniya-o-lyuksovih-reisah-za-granitsu-2020-06-25/>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/06/25/833341-aeroflot-obyasnil-passazhirskie>

КОММЕРСАНТЪ FM; ВЛАДИМИР РАСУЛОВ; 2020.25.06; РОСАВИАЦИЯ ПРИСМАТРИВАЕТСЯ К СНГ; НАСКОЛЬКО БЕЗОПАСНО ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ РОССИИ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ

Россия может возобновить авиасообщение со странами СНГ. Предложение Росавиация направила в правительство, пишет “Ъ”. Сообщение с другими странами будет зависеть от эпидемиологической обстановки в них. Авиакомпании сомневаются в логике решения, поскольку суточная заболеваемость в европейских странах ниже, чем в СНГ. Открытие соседей по СНГ вряд ли спасет и загрузку авиакомпаний: перспективы есть в основном у направлений на Узбекистан и Таджикистан из-за трудовых мигрантов.

Куда в таком случае, прежде всего, полетят российские самолеты? На этот вопрос ответил главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Федор Борисов: «Когда мы говорим о таких странах, как Белоруссия или Казахстан, то это те направления, которые в принципе достаточно востребованы.

Более того, есть насущная необходимость в выполнении полетов, поскольку интеграционные механизмы все-таки работают, и взаимодействие без авиации налаживать достаточно трудно.

Есть достаточно устойчивый и, в общем, приличный спрос на среднеазиатском направлении. Он связан с потоком рабочей силы, с трудовой миграцией в России, которая в очень большой степени обеспечивается воздушным транспортом. Эти направления, конечно, имеют очень существенную и практическую значимость».

Возобновление перелетов со странами СНГ поддержат российские авиакомпании, но лишь в малой части, говорит главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. Перевозчики, особенно в летний сезон, зарабатывали в основном на других направлениях, перспективы по которым сейчас неутешительны, подчеркивает эксперт: «Перевозки на любых направлениях – это уже хорошо. Да, это выручка. Но вопрос в том, каков будет спрос и можно ли будет продавать билеты по такой цене, которая позволит авиакомпаниям сделать эти полеты рентабельными. На самом деле, внутренние рейсы и даже полеты в страны СНГ не приносят существенной прибыли.

Авиакомпании зарабатывали на полетах за границу, на туристическом курортном сезоне, а его нет. Поэтому, к сожалению, даже если откроют СНГ, то вряд ли можно ожидать какого-то большого, массового пассажиропотока.

В общем, перспективы пока не очень радужные. О каком-то реальном полноценном восстановлении международных авиаперевозок можно будет говорить не раньше следующего года, следующего курортного сезона, то есть весны 2021-го».

По данным “Ъ”, возобновлять сообщение с другими странами, помимо СНГ, **Росавиация** предлагает в зависимости от эпидемической обстановки в них. Тем временем Евросоюз, который открывает границы с 1 июля, по данным The New York Times, не готов принимать приезжающих из России, США и Бразилии. Москве нужно аккуратно открывать авиасообщение с любыми государствами, считает директор Федерального исследовательского центра вирусологии и микробиологии Денис Колбасов. Хотя при тщательной подготовке можно предотвратить повторный завоз вируса из-за рубежа.

«Ситуация в России не сказать, что благополучная. Действительно количество случаев инфицирования в Москве уменьшается, что дало существенное снижение статистики по стране в целом. Но вклад столицы всегда был значительным, и снижение количества случаев в Москве создает такое впечатление, что ситуация в стране в целом улучшилась. Но на самом деле количество регистрируемых случаев по регионам намного отличается от того периода, когда были введены очень жесткие ограничения и обязательные требования самоизоляции. Соответственно, сейчас сложно оценивать риски как внутри страны, так и за ее пределами, в других странах. Я думаю, что они сейчас сопоставимы. Нет какого-то четкого деления на страны высокого и низкого риска. Важны именно протоколы и методы контроля и безопасности, которые будут применяться по прилету», – говорит Колбасов.

Россия приостановила международное авиасообщение в конце марта из-за коронавируса. Исключение сделали только для вывозных рейсов, которыми домой доставляли россиян, оказавшихся за границей, а также иностранцев, которых нужно было отправить на родину. В начале июня правительство разрешило россиянам уезжать в другие страны для ухода за близкими родственниками, а также на лечение, по работе или учебе.

<https://www.kommersant.ru/doc/4391602>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2020.25.06; АВИАЦИИ КОМПЕНСИРУЮТ ПОТЕРИ; РОСАВИАЦИЯ ОДОБРИЛА СУБСИДИИ ПОЧТИ НА 11 МЛРД РУБЛЕЙ

Российские авиакомпании получили от правительства почти 10 млрд руб. для компенсации потери пассажиропотока из-за влияния коронавируса. Также более 800 млн руб. получили три аэропорта, включая московский Шереметьево. При этом **Росавиация** официально сообщила, что отказала в субсидиях лоукостеру «Победа», входящему в группу «Аэрофлот», поскольку он не соответствовал критериям их получения: «Победа» останавливала полеты в апреле–мае.

Росавиация сообщила, что одобрила российским авиакомпаниям субсидии за потери из-за коронавируса по 38 заявкам на 9,75 млрд. руб. Речь идет о компенсациях на погашение расходов за коммерческие перевозки, выполненные с февраля по май 2020 года. Всего **Росавиация** с 14 мая получила 54 заявки от 40 авиакомпаний (некоторые – несколько раз, отдельно по месяцам, что предусмотрено правилами предоставления субсидий).

По поручению президента **Владимира Путина** правительство выделило на поддержку авиакомпаний 23,4 млрд руб. из расчета 365 руб. за каждого пассажира, которого компании недосчитались с февраля по июль 2020 года по сравнению с тем же периодом 2019 года.

При этом для группы компаний, хотя бы одна из которых контролируется государством, а прошлогодний международный пассажиропоток которой превысил 20 млн человек (чему соответствует только группа «Аэрофлот»), предусмотрен отдельный порядок: она может

претендовать на 33,7% от общего объема субсидий, то есть всего на 7,89 млрд руб. «Аэрофлот» и входящие в группу «Россия» и «Аврора» уже выбрали эту сумму.

При этом **Росавиация** отклонила отдельную заявку авиакомпании «Победа» (также принадлежит «Аэрофлоту»), так как она не соответствует критериям, установленным правилами предоставления субсидий. Это может быть связано с тем, что «Победа», которая в феврале 2020 года увеличила перевозки пассажиров на 32%, в марте – на 22%, в апреле и мае не летала для минимизации своих расходов.

Авиакомпании готовятся к борьбе за выживание

Помимо этого за субсидиями на 23 июня в Росавиацию обратились 52 российских аэропорта, которые подали 60 заявок, три из них уже одобрено – от Шереметьево, международного аэропорта Бегишево (Нижекамск) и международного аэропорта Казани. В целом они получили из федерального бюджета 808,1 млн руб. Общая одобренная правительством субсидия для аэропортов составляет 10,9 млрд руб. Средства выделяются из резервного фонда правительства и могут быть потрачены на зарплаты сотрудников и уплату страховых взносов (за исключением выплат руководству и членам совета директоров), содержание и ремонт зданий, оборудования и транспорта. Субсидии распределяются из расчета 195,4 руб. за каждого пассажира, потерянного аэропортами во втором квартале 2020 года по сравнению с тем же периодом 2019 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4391546?tg>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.25.06; ОПЕРАТОРЫ ПРЕДУПРЕДИЛИ РЖД О НЕГАТИВНЫХ ПОСЛЕДСТВИЯХ РЕФОРМЫ ЛИСИНА

Отмена запрета на перевозку контейнеров в полувагонах приведет к падению перевозок и другим негативным последствиям, предупредили РЖД операторы. Ранее монополия уже поддержала эту идею Владимира Лисина

Контейнерные операторы предупредили главу РЖД Олега Белозерова о том, что разрешение возить контейнеры в полувагонах приведет к ущербу для отрасли и росту нагрузки на инфраструктуру железнодорожной монополии. Об этом говорится в письме, подписанном главами крупнейших компаний сегмента – «Трансконтейнера» и FESCO Зиявудина Магомедова и партнеров, крупнейшего в России оператора морских контейнерных терминалов Global Ports, а также группы «Дело» Сергея Шишкарева (контролирует «Трансконтейнер» и владеет 30,75% Global Ports).

РБК ознакомился с текстом письма. Источник, близкий к одному из авторов письма, сказал, что оно было отправлено Белозерову в начале этой недели. Представитель РЖД подтвердил получение письма.

Почему операторы пожаловались в РЖД

С декабря 2014 года железнодорожные контейнеры в России можно возить только на фитинговых платформах – специализированных платформах, предназначенных для перевозки крупнотоннажных контейнеров и оборудованных специализированными узлами для их крепления (фитинговыми упорами, которые входят в замок контейнера). Операторы контейнеров попросили Белозерова сохранить запрет на их погрузку в полувагоны после того, как владелец Первой грузовой компании (ПГК, один из крупнейших владельцев полувагонов в России) Владимир Лисин на совещании у первого вице-преьера **Андрея Белоусова** 11 июня предложил отменить это ограничение.

Лисин тогда сказал, что это позволит решить проблему порожних вагонов и повысит погрузку на сети РЖД. По его словам, сейчас профицит полувагонов в России достигает 100 тыс. более чем из 500 тыс. (около 20%). «Оказывается, у нас еще до сих пор старая норма существует, придуманная, наверное, когда-то в чьих-то интересах, о том, что контейнеры можно возить только на фитинговых платформах. Есть предложение вовлечь сейчас полувагоны [для перевозки контейнеров]», – заявлял бизнесмен.

На совещании у первого **вице-премьера** Белозеров поддержал предложение владельца ПГК. «Это действительно интересное предложение, антикризисная мера хорошая», – сказал он. Прогноз РЖД на 2020 год, подготовленный в конце апреля, предполагает, что погрузка компании из-за коронавируса снизится на 4,8%, хотя изначально закладывался рост на 2,9%.

Почему РЖД поддержали Лисина

Когда РЖД в декабре 2014 года запретили перевозки контейнеров в полувагонах, сославшись на то, что способы размещения и крепления груза не обеспечивают сохранность вагонов и контейнеров, монополия тогда владела крупнейшим контейнерным оператором в России «Трансконтейнер» (ему принадлежит 32 тыс. фитинговых платформ). Но в ноябре 2019 года прошла приватизация «Трансконтейнера» – на аукционе его приобрела группа «Дело» Сергея Шишкарева, которая обошла структуры Владимира Лисина и Романа Абрамовича, предложив вдвое больше стартовой цены за контрольный пакет – около 60 млрд руб.

«Операторы контейнеров привыкли работать в тени «Трансконтейнера». А «Трансконтейнер» устанавливал правила, которые повышали его капитализацию. Внутри периметра РЖД это позволяло ему монополично определять правила игры. Выход за периметр уравнивал его с другими операторами», – говорит президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. По его мнению, возобновление перевозки контейнеров в полувагонах было вопросом времени. В условиях падения объемов перевозок и роста профицита парка РЖД заинтересованы в любой дополнительной загрузке, а порожний вагон приносит больше убытков операторам и РЖД, чем издержки, связанные с перевозкой контейнеров в полувагонах, считает Иванкин.

Представитель РЖД, комментируя обращение операторов, отметил, что в компании готовы к дополнительному обсуждению некоторых положений из письма. «Не являясь инициаторами рассмотрения этого вопроса (об отмене перевозки контейнеров в полувагонах. – РБК), мы полностью открыты для диалога и готовы пригласить к дискуссии все заинтересованные стороны, с тем чтобы получить всеобъемлющую оценку предложений», – подчеркнул он.

Какие аргументы выдвигают контейнерные операторы

В письме Белозерову операторы приводят сразу несколько аргументов в пользу сохранения запрета на перевозку контейнеров в полувагонах.

Замещение фитинговых платформ полувагонами не решит полностью проблему профицита полувагонов на сети железных дорог, поскольку их избыток сейчас составляет порядка 100 тыс. единиц, а суммарный парк фитинговых платформ – 71,2 тыс. единиц. И этого количества платформ больше, чем нужно для перевозки контейнеров: «По первому полугодию наблюдается небольшой профицит фитинговых платформ».

Отмена запрета на перевозку контейнеров в полувагонах, в свою очередь, приведет к профициту фитинговых платформ.

Операторы считают, что снятие запрета на погрузку контейнеров в полувагоны также не поможет разгрузить инфраструктуру РЖД. Лисин предлагал отменить этот запрет, в том числе для того, чтобы загрузить контейнерами порожние полувагоны, возвращающиеся из угольных портов Дальнего Востока. По данным авторов письма, за первые пять месяцев 2020 года около 5% фитинговых платформ приезжали из дальневосточных портов в западную часть России пустыми. А разрешение погрузки контейнеров в полувагоны спровоцирует еще большее количество порожних пробегов на запад, что только увеличит нагрузку на инфраструктуру, говорится в письме.

Погрузка контейнеров в полувагоны требует в среднем в пять–семь раз больше времени на обработку каждого вагона, чем их перевозка на фитинговых платформах. Существенное увеличение времени обработки контейнеров в портах и пограничных

переходах приведет к сокращению пропускной способности портов и сокращению объемов перевозок, отмечают операторы. «Для выгрузки или погрузки контейнера в порту на полувагон требуется минимум в два-три раза больше времени, чем при работе с фитинговыми платформами, поскольку контейнер в вагоне необходимо закрепить, установив между ним и стенками вагона брусья», – говорил ранее РБК представитель группы «Дело».

Кроме того, они обращают внимание на несоответствие креплений контейнеров в полувагонах действующим требованиям безопасности и государственным стандартам. «Во всех экономически развитых странах для транспортировки контейнеров используются именно специализированные фитинговые платформы. Их преимущества: безопасность, быстрота операций погрузки и выгрузки, особенно при интермодальных перевозках», – передал РБК через пресс-службу президент FESCO и один из авторов письма Максим Сахаров. «Транспортная группа FESCO совместно с РЖД активно развивают доставку грузов из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, мы проделали большую работу, чтобы клиенты, которые очень требовательны к качеству перевозки, доверили нам транспортировку своих грузов и выбрали Транссиб вместо традиционного маршрута через Суэцкий канал», – добавил он.

В случае разрешения погрузки контейнеров в полувагоны маржинальность контейнерных перевозок существенно снизится, заключают операторы. «Резко вырастут порожний пробег и непроводительный простой фитинговых платформ в ожидании загрузки, появится профицит этого типа вагонов. В таких условиях практически полностью сократится объем закупки новых фитинговых платформ. Таким образом, тяжелое машиностроение может лишиться заказов на производство новых фитинговых платформ на сумму свыше 30 млрд руб.», – говорится в письме.

Управляющий партнер Инфра Проекты Алексей Безбородов в целом согласен с аргументами контейнерных операторов. Он добавил, что под перевозку контейнеров будут предоставлять в том числе вагоны, перевозившие уголь и другие «грязные» грузы, что может отпугнуть иностранных заказчиков, учитывая, что сейчас в контейнерах импортируются грузы стоимостью около \$100–150 тыс. за контейнер. РБК направил запросы представителям Лисина и ПГК, а также другим основным владельцам полувагонов – Globaltrans (крупнейшие акционеры – Андрей Филатов, Никита Мишин и Константин Николаев), «Нефтетранссервису» Вячеслава и Вадима Аминовых и Алексея Лихтенфельда и «Модум-Транс» Дмитрия Артякова и Андрея Бокарева.

Контейнерные операторы опасаются, что возвращение полувагонов в сегмент контейнеров может снизить ставку на перевозку таких грузов и нарушить устоявшиеся маршруты, добавляет Иванкин. Такие риски есть, но не все клиенты готовы будут отказаться от фитинговых платформ, добавляет он.

<https://www.rbc.ru/business/25/06/2020/5ef492759a7947bd70a867a2>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.26.06; КОНТЕЙНЕРЫ ИЩУТ МЕСТО В ПОЛУВАГОНАХ; ОАО РЖД ИСПЫТЫВАЕТ НОВЫЕ СПОСОБЫ КРЕПЛЕНИЙ

ОАО РЖД начало испытывать новый тип крепления контейнеров в полувагонах для международного сообщения. Зарубежные контейнеры в зарубежных полувагонах можно возить и сегодня. Но испытания пройдут на фоне бурной дискуссии о том, следует ли вернуть такую практику в России, что уже поддержал глава ОАО РЖД Олег Белозеров. Подобные перспективы вызывают недовольство контейнерных перевозчиков, которые опасаются оттока объемов, тогда как на рынке оперирования универсальным парком, напротив, предвкушают рост загрузки.

ОАО РЖД 25 июня начало испытания размещения и крепления крупнотоннажных контейнеров в полувагонах, следует из телеграммы заместителя начальника ЦФТО РЖД

Дмитрия Гороха (есть у “Ъ”). Испытания будут проводиться до 3 июля на Приволжской железной дороге.

В ОАО РЖД “Ъ” пояснили, что речь идет о дополнительных испытаниях, касающихся импортных и транзитных перевозок контейнеров в полувагонах. «Такие перевозки в настоящее время возможны для грузоотправителей из других стран,— говорят в монополии.— За январь—май по сети ОАО РЖД таким образом проследовало 665 транзитных контейнеров и прибыло на территорию России 804 импортных». Цель испытаний, уточнили в ОАО РЖД, проверка новых видов креплений, применяемых за рубежом для крепления контейнеров внутри вагона, на предмет их соответствия российским требованиям безопасности. «Вопрос о предоставлении возможности внутренних перевозок контейнеров в полувагонах требует дополнительного обсуждения с учетом мнения всех заинтересованных сторон, исходя не только из требований безопасности, но и из технологических и экономических аспектов»,— уточняют в монополии.

Хотя перевозка контейнеров в полувагонах разрешена Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), на сети ОАО РЖД для российских грузоотправителей ее запретили в конце 2014 года. Тогда местные технические условия, разрешающие такую перевозку, были отменены как недостаточно безопасные. С тех пор вопрос о снятии запрета поднимался не раз. Но ситуация изменилась лишь после того, как ОАО РЖД продало «Трансконтейнер», крупнейшего контейнерного перевозчика, группе «Дело» в ноябре 2019 года.

Владелец Первой грузовой компании Владимир Лисин 15 июня предложил вернуться к перевозкам контейнеров в полувагонах, говоря, что сейчас на фоне слабой конъюнктуры и профицита парка в отстое находится 100 тыс. вагонов, а так они будут вовлечены в оборот. Неожиданно глава ОАО РЖД Олег Белозеров «на 99% поддержал» такую инициативу.

Для существующего рынка контейнерных перевозок, участники которого массово закупились недешевыми фитинговыми платформами и перестроили свои логистические цепочки, это решение может стать серьезным ударом. Ставка на полувагоны резко упала за последний год, а фитинговые платформы все еще в дефиците. Более того, типовые полувагоны, которые идут на Дальний Восток, обратно возвращаются порожними и ради обратной загрузки могут снижать ставки. По словам главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, текущая ставка на 40-футовые фитинговые платформы – около 1,4 тыс. руб. в сутки, на 80-футовые – 1,6 тыс. руб., а на полувагоны она уже опустилась до 700–800 руб.

По словам источника “Ъ” на рынке, снятие запрета на погрузку контейнеров в полувагоны сразу жекратно увеличит время обработки контейнерных грузов. По его словам, эта идея «сейчас предлагается в качестве временной, в своем роде антикризисной меры для урегулирования проблемы с простаивающим парком», кардинально эту проблему решить она не поможет, но при этом максимально ухудшит положение контейнерных операторов. Другой собеседник “Ъ” оценивает инициативу иначе и напоминает, что в рамках СМГС контейнеры в полувагонах уже сейчас перевозятся по территориям 24 стран в соответствии с международными отраслевыми нормами безопасности. Снятие запрета никак не противоречит отечественным стандартам и ГОСТам, говорит он, и позволит снизить нагрузку на инфраструктуру ОАО РЖД в целом.

По мнению Михаила Бурмистрова, перевозка контейнеров в полувагонах ограничится частными случаями: их долго загружать, очень нетехнологично крепить по сравнению с формированием контейнерных поездов. Разрешение не обернется катастрофой для рынка, полагает он, хотя и создаст риски повреждения груза при переориентации на полувагоны.

<https://www.kommersant.ru/doc/4391713>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.25.06; ОАО «РЖД» ИЩЕТ РЕШЕНИЯ; КОМПАНИЯ СОЗДАЕТ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ НА БАЗЕ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА

ОАО «РЖД» объявило о проведении открытого запроса на поиск инновационных решений в области создания нового поколения бортовых локомотивных систем безопасности с использованием компьютерных технологий и элементов искусственного интеллекта.

Компанией уделяется особое внимание безопасности движения поездов. Постоянно ведется работа по созданию новых устройств безопасности, которыми оснащается новый и уже эксплуатируемый подвижной состав. При этом ОАО «РЖД» заинтересовано в дальнейшем развитии этих систем и внедрении принципиально новых устройств, в том числе на базе технологий искусственного интеллекта, с целью не только повысить уровень безопасности движения, но и снизить нагрузку на локомотивную бригаду.

Заявки принимаются в период с 1 июня по 31 июля 2020 года через специализированный раздел «Запросы» автоматизированной системы «Единое окно инноваций ОАО «РЖД» корпоративного интернет портала ОАО «РЖД».

Открытый запрос – процедура поиска инновационных предложений для решения актуальных для ОАО «РЖД» задач (запросов на инновации) с возможностью их опытной эксплуатации и/или закупки.

Напоминаем, что в течение 2020 года в ОАО «РЖД» запланировано к проведению не менее 33 открытых запросов, затрагивающих различные направления деятельности подразделений ОАО «РЖД». С подробной информацией о темах, требованиях, сроках планируемых к проведению открытых запросов, а также с Планом-графиком проведения открытых запросов в ОАО «РЖД» на 2020 год возможно ознакомиться посредством автоматизированной системы «Единое окно инноваций ОАО «РЖД» корпоративного интернет портала ОАО «РЖД».

<https://www.kommersant.ru/doc/4391150>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2020.25.06; ИНОСТРАННОЕ ТОПЛИВО МОГУТ ПУСТИТЬ В РОССИЮ; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ ДОСРОЧНО ОТМЕНИТЬ МОРАТОРИЙ НА ИМПОРТ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) выступила за отмену моратория на импорт топлива, который был введен для поддержки российских нефтекомпаний и действует до начала октября. В то же время в ФАС считают, что стабилизация топливного рынка, цены на котором взлетели в оптовом звене после выхода из карантина, должна произойти в ближайшие две недели.

ФАС предложила правительству обсудить отмену запрета импорта топлива или сокращения сроков действия моратория, который на данный момент утвержден до 1 октября. Как заявил в интервью «Интерфаксу» начальник управления регулирования топливно-энергетического комплекса и химической промышленности ФАС Армен Ханян, профильные ведомства могут внести предложения по этому вопросу до 15 июля. «Мы свою позицию сформулировали и хотим начать диалог в этом направлении. Нужно хотя бы оценить эффект для рынка. Возможно, отмена запрета никакого результата и не даст. Технически этот процесс небыстрый, и возможно, пока пройдут все процедуры, внутреннее производство уже закроет спрос», – отметил чиновник. В то же время он считает, что отмена моратория на импорт топлива может оказать нужную поддержку рынку.

Запрет на ввоз нефтепродуктов в Россию был впервые за российскую историю одобрен в конце мая и начал действовать со 2 июня.

Такая мера должна поддержать российских производителей, спрос на продукцию которых на фоне коронавируса падал несколько месяцев, и не допустить перенаправление на премиальный российский рынок топлива из других стран, прежде всего из Белоруссии.

Поставки в РФ стали выгодными, так как нефтепродукты подорожали из-за особенностей налоговой системы: после падения цен на нефть на мировых рынках внутренние производители вынуждены платить государству обратный акциз и демпфер. Запрет действует на бензины, дизтопливо, судовое топливо и газойли, но не распространяется на транзит нефтепродуктов. “Ъ” направил запрос в Минэнерго, где пока не пояснили свою позицию.

В дальнейшем, как отметил Армен Ханян, ФАС не ждет скачков стоимости на АЗС, а маржа розницы, доходы которой кратковременно снизились по сравнению с оптом, по расчетам регулятора, вскоре вернется на прежний уровень – 7–10 руб. на литр. Господин Ханян уточнил, что в последнее время биржевые цены на бензины росли из-за резко восстановившегося спроса на фоне отмены режима самоизоляции. Пока спрос и предложение находятся в небольшом разрыве, признал чиновник, но разрыв, по его мнению, исчезнет через две недели с наращиванием загрузки российских НПЗ. Из-за дефицита топлива средняя оптовая цена Аи-95 на НПЗ в европейской части РФ в июне была исторические рекорды, достигая почти 58 тыс. руб. за тонну.

Кроме того, ФАС предложила повысить нормативы продажи топлива на бирже для нефтекомпаний: для бензинов – с 10% до 13–15% от производства, для дизельного топлива – с 6% до 9–10%. Сейчас временно действуют еще более низкие нормативы, введенные в конце мая на фоне падения спроса на топливо из-за коронавируса: 5% для бензина, 3% для дизтоплива, 5% для авиакеросина и 2,5% для сжиженных углеводородных газов. Срок действия этих сниженных нормативов истекает в конце июня, после чего они вернутся к прежнему уровню.

https://www.kommersant.ru/doc/4391632?from=main_1

ГОВОРИТ МОСКВА ПРОГРАММА «ПОЛИГОН»; 2020.25.06; ПРЕЗИДЕНТ ОБЪЕДИНЁННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ АЛЕКСЕЙ РАХМАНОВ В ПРОГРАММЕ «ПОЛИГОН»

А.ОНОШКО: Доброе утро всем. Четверг. Как всегда в это время программа «Полигон» и я, её ведущая, Анастасия Оношко. Андрей Фролов, как всегда, тоже с нами. Андрей, привет.

А.ФРОЛОВ: Привет.

А.ОНОШКО: И сегодня у нас в гостях президент «Объединённой судостроительной корпорации» Алексей Рахманов. Здравствуйте, Алексей Львович.

А.РАХМАНОВ: Здравствуйте, Анастасия. Здравствуйте, Андрей.

А.ОНОШКО: Я напомним нашим слушателям сразу, поскольку вы у нас такой всеобъемлющий гость, который на многие вопросы по судостроению будет отвечать, сразу телефон для SMS и Telegram-канал. Sms – +7-925-88-88-948. Вы пишете, я всё вижу, самые важные вопросы, самые интересные зачитываю. То же самое с Telegram – [govoritmskbot](https://www.kommersant.ru/doc/4391632?from=main_1).

Андрей, ты тогда первый вопрос задавай.

А.ФРОЛОВ: Алексей Львович, хотелось бы узнать ваше мнение по поводу стратегии развития нашего судостроения на Дальнем Востоке в свете ожидаемого развития Курильских островов, Севморпути, ну и, соответственно, добычи полезных ископаемых. Как вы это видите?

А.РАХМАНОВ: Давайте начнём всё-таки с общих вопросов, которые, так или иначе, будут всплывать сегодня в разговоре. Я считаю, что первая аксиома, о которой мы должны договориться, о том, что Россия была и остаётся морской державой хотя бы потому, что имеет больше 37 тысяч километров морских границ. Как вы понимаете, ни

одна держава, которая имеет столь протяжённые границы, не имеет права не иметь собственный флот. То это мы, прежде всего, конечно, говорим и о береговой охране, пограничной службе, но мы говорим и о военных кораблях, ближней и дальней морской зоны, конечно же, говорим о гражданских судах. С этой точки зрения, абсолютно очевидно, есть несколько точек, оно так и было исторически в Советском Союзе, есть несколько точек развития судостроения, без которых, собственно говоря, страна, наверное, прожить не может, даже с элементарной точки зрения – равномерности распределения трудовых ресурсов. Раз. И второе – близости к точкам потребления. Поэтому совершенно очевидно, это и северо-запад, это и север страны, и юг, в данном случае теперь уже приращенный Крымом, также Каспийский регион, Чёрное море, имеется в виду Азов, ну и, безусловно, конечно же, Дальний Восток. Поэтому это геополитически, геостратегически, если хотите, необходимо. Поэтому без этого говорить о полноте охвата судостроения, задач, которые перед ним стоят, наверное, нельзя.

А.ОНОШКО: Понятно, что у нас всегда флот везде – и морской, и речной флот – тоже нашего производства был исторически... Я писала у себя в анонсах: я дочь шкипера Северо-Западного речного пароходства, поэтому глазами видела всё свое детство всю эту продукцию, и Волго-Дон, и Волго-Балт, сухогрузы в основном, конечно. Но мы, например, ходили на Lifter – это баржа финского производства. Потом их списали все, в общем, расплавили на иголки и так далее. А я наблюдала эти и пассажирские, в том числе, суда. И сейчас то, что я вижу глазами, на Москве-реке, да, есть новые суда. Но на самом деле мы все помним истории, когда тонули, помните, пассажирские, ужасная история, на Волге, по-моему, затонуло судно, это всё быстро происходит.

А.РАХМАНОВ: «Булгария».

А.ОНОШКО: Да. Начинают разбираться, почему так случилось, а потом выясняется, что весь этот наш флот речной, на европейской, по крайней мере, части – это всё очень старое, а где новое... Я не помню, эти разговоры, чем закончились. Смысл был в том, что новое, новое. А где новое? Визуально нового мы пока много не видим. Но на самом деле хочется понять, как устроена текущая ситуация? И какие планы, в какую сторону упор будет в развитии? На грузовой? На пассажирский? Ну, военный, это, наверное, отдельная статья, про военные задачи. Вот вы как определите?

А.РАХМАНОВ: Хорошо. Давайте сначала закончим с Дальним Востоком, после этого сделаю несколько комментариев в отношении того, о чём сказали вы.

У меня тоже так получилось, что в семье моей, что, в общем, странно, оказались судостроители – и брат мой двоюродный занимался подводными лодками на «Красном Сормове», и тёща там всю жизнь их проектировала, строила. Половина родни работала в судомонтажных цехах. Соответственно, отдельные граждане моего родного коллектива ходили каждое лето в навигации, развлекали публику и так далее.

А.ОНОШКО: То есть мы с вами почти родственники в этом смысле.

А.РАХМАНОВ: Так что у меня тоже есть воспоминания детства, но при этом Дальний Восток. Безусловно, опорная точка для большинства проектов развития нефтегазового сектора, прежде всего, освоения Сахалина. Представьте себе, тащить через Суэцкий канал либо через Северный морской путь платформами и всё остальное. Совершенно очевидно, должно где-то производиться рядом. Это экономика. Экономика в нефтегазе, сами знаете, на сегодняшний день очень непростая, поэтому каждую копейку приходится считать.

Если возвращаться к тому, что русское, что нерусское, давайте вспомним, что в годы существования Совета экономической взаимопомощи Россия строила и концентрировалась исключительно на строительстве военных кораблей, гражданских строили очень мало, кроме, собственно, упомянутых вами Волго-Донов и похожих Волго-Балтов. Собственно говоря, все пассажирские суда, за очень редким исключением из того, что строилось на «Красном Сормове» в 1959-1960 годах, это, собственно, были суда постройки Румынии, Чехии, Германии, Восточной Германии, безусловно. Поэтому

существовало международное разделение труда. Мы так к этому привыкли. Финны действительно строили очень много ледоколов для нас. В этом смысле было такое, можно, наверное, назвать, равновесие.

На сегодняшний день мы последние лет восемь, начиная с 2002-го, 2003-го, активно шагали в ВТО, куда мы, наконец-то, дошли. И вот не прошло буквально семи лет, как мы вступили в ВТО, как, собственно говоря, основные спонсоры ВТО вдруг начали говорить много о переделе рынков труда и, соответственно, некой изоляции и всем, что с этим связано. Поэтому это ещё один фактор, по которому мы не имеем права не иметь полноценного судостроения. А президент перед нами задачу поставил довести выручку в ключевых секторах, прежде всего это касается предприятий ОПК, в части гражданского строительства до 50% в денежном выражении. То есть это очень серьёзная цифра на самом деле. Вдумайтесь, нам для того, чтобы к 2030 году достичь этих 50%, нужно с учётом инфляции, инфляционных ожиданий и приблизительного понимания, хотя это трудно, будущих курсов иностранных валют, нужно иметь выручку порядка 200-250 миллиардов рублей в год только по гражданскому сектору. То есть это правда очень много. И достичь этого нельзя, не фокусируясь на всех аспектах гражданского судостроения. Река-море, о чём мы начали говорить, нефтегазовые проекты, прежде всего, конечно, оффшорные конструкции, атомные ледоколы, плавучие энергоблоки, добычные и разведочные платформы, суда различного рода специальных применений, ну и, конечно же, обновление флота основных городов, Москва, Санкт-Петербург в первую очередь. Посмотрите, что ходит по Москве-реке. За очень редким исключением «Рэдиссон флот» турецкой постройки у нас ничего нового практически на Москве-реке не появляется. Обидно.

А.ОНОШКО: А хотелось бы своё что-то новое увидеть. Мы увидим в итоге?

А.РАХМАНОВ: Очень скоро покажем. Мы понимаем прекрасно, что для нас это сегмент, который мы упустить не можем. Во-первых, у нас есть одно очень интересное решение, которое ходит сейчас от Медного всадника в Петергоф, это судно называется «Грифон». Углепластиковый корпус, 150 пассажиров вместимость, которое спокойно при трёхбалльном шторме идет со скоростью 35 узлов, это 65 километров в час, не взирая, как говорится, на погоду, чем Питер хорошо известен. В то время, когда при таком шторме суда на подводных крыльях, к сожалению, себе пройти позволить не могут.

А.ОНОШКО: Вот! Я хотела спросить: а куда «Метеоры» все делись нижегородские? Что с ними?

А.РАХМАНОВ: Вы знаете, мы очень много спорили с коллегами из **Минтранса** в отношении того, как же нужно развивать такого рода пассажирский транспорт, и каждый раз натыкались на вопросы тарифов. И оказалось, что в советские годы паромства не платили ни за «Метеоры», ни за немецкие суда, это всё отдельно содержалось. Такая была хитрость советского бухгалтерского учета вот такого рода сложных в окупаемости проектов. В этой связи, конечно, их было очень много, но когда стали анализировать уже... Я помню последнее заседание, правда, двухлетней давности, где я присутствовал, палаты судоходства Петербурга. Они сказали: ребята, всё понимаем, но «Метеоры», будучи построены по той классической компоновке, с высокооборотными дизелями, с этими алюминиевыми корпусами и при той пассажировместимости, к великому сожалению, окупаться у нас будут 18 лет. Как вы понимаете, экономика с такого рода сроками окупаемости в Российской Федерации живёт очень плохо.

А.ОНОШКО: То есть их не будет? В смысле, старую... Я тоже не очень понимаю, что такое старое, то, что тяжело содержать, и что будет новое.

А.РАХМАНОВ: Плохо живёт, не значит, что не будет. Потому что государство, понимая это, автоматически начинает предлагать различного рода меры господдержки. И в данном случае, собственно говоря, мы приближаемся к тому, чтобы близкое по стоимости к нулю финансирование обеспечить вот такого рода пассажирскими проектами. В частности,

через вклад в уставной капитал корпорации и в последующем передача нашей кэптивно-лизинговой компании позволило построить сейчас, а оба судна находятся в финальной стадии строительства... И, кстати, мы надеемся, что 10 июля первый за 60-летнюю историю России круизный теплоход «Мустай Карим» всё-таки выйдет в рейс. Там уже окончательная отделка завершается. Мы надеемся, что уже последние, как говорится, касания кистью этого полотна, и пароход пойдёт в дело.

А.ОНОШКО: А где он пойдёт? Можно ли купить билеты? Можете раскрыть детали?

А.РАХМАНОВ: Я не буду раскрывать планы собственника. Заканчивает он своё строительство в Нижнем Новгороде на заводе «Красный Сормов». Соответственно, первый рейс будет где-то поблизости, наверное, к Москве, я так полагаю. Так вот мы смогли с помощью этого инструмента обеспечить стоимость денег, на горизонт 20 лет обеспечить 2,5% годовых в рублях. Это на самом деле уникальное решение, которое позволяет учитывать экономические реалии и предлагать нашим заказчикам, нашим клиентам удобоваримые форматы финансирования, которые позволяют эту экономику сложить вместе.

А.ФРОЛОВ: Алексей Львович, в этой связи вопрос, вы, можно сказать, уже коснулись частично. Но недавно была публикация, может быть, буквально пару недель назад, в одной из российских ведущих газет по поводу судостроения именно круизных кораблей. Складывалось впечатление, что в этом есть проблемы. Вы упомянули два корабля, которые сейчас строятся для гражданских заказчиков частных. А есть ли планы строительства морских круизных судов на ваших верфях, на ваших мощностях?

А.РАХМАНОВ: Да, есть такие планы. Но здесь, поскольку пароход такой пассажировместимости или это будет RoPax паром какой-то с количеством кают не менее полутора тысяч, то есть рассчитанный приблизительно на 3,5 тысячи пассажиров, плюс-минус, он стоит уже где-то, наверное, около 650-700 миллионов долларов США в стройке, просто исходя из разбиения этого парохода и требуемого уровня комфорта. У нас пока таких денег нет. Поэтому я абсолютно убеждён в том, что как только мы... Причём у нас даже есть уже заказчик, который готов такой пароход построить. И как только мы решим вопрос с финансированием, поймём, каким образом это можно сделать финансово, конечно же, мы тут же приступим к стройке. И делать это будет с одним из иностранных партнёров, с которым у нас есть такие тонко сохранившиеся отношения. Понятно, что никого озвучивать в эфире не буду, но тем не менее мы понимаем, что в дорогу эту мы пойдём осознанно.

А если говорить о пассажирских пароходах, по большому счёту, если брать круизный флот, то мы строим уже их шесть штук. Два, о которых я сказал, на «Лотосе» и на «Красном Сормове», ещё два по заказу красноярского пароходства на Средне-Невском судостроительном заводе и ещё два мы строим для таких, скажем, маловодных рек, проект под названием «Золотое Кольцо», корпуса которых строятся на заводе «Лотос» с последующей достройкой уже силами самого эксплуатанта. Так что тема, в общем, поднимается, и мы готовы брать за Вильяма нашего Шекспира, вот как только найдём финансирование.

А.ОНОШКО: К нам уже слушатели активно присоединяются и задают свои вопросы, комментарии пишут. Кто-то, кстати, написал на ваши слова о том, что 18 лет окупаемость – это долго. Тут люди пишут: «А какая должна быть окупаемость, год что ли? Нормальная работа в долгую». Есть люди, которых не пугают эти сроки. Смотрите, у нас в сознание приходит понимание того, что бывают ещё долгие деньги и долгие проекты.

Многие поддерживают мой вопрос про «Метеор». Все его любят, я так понимаю. Представляете, несколько разных совершенно людей со многими восклицательными знаками пишут: да, да, да. Вот мы понимаем, что вы сейчас работаете над тем, чтобы сделать так, чтобы было хотя бы не в минус региональным каким-то операторам, этот вид

судна закупать. Спрашивают: будут ли водные маршрутки? Вообще есть какой-то такой проект, который бы обеспечил транспортные нужды городов на реках?

А.РАХМАНОВ: Да. Собственно, один из проектов, который пока имеет рабочее название «Соталия», наши технари решили давать имена различного рода морских животных, в данном случае это разновидность дельфинов, нашим будущим парходам. И один из таких речных трамвайчиков или маршруток (как хотите, его называйте) мы покажем в первом квартале будущего года. Он уже будет спущен на воду и приступит к испытаниям. Это будет такое речное судно с осадкой где-то около 0,6 метра, которое может подходить к необорудованным берегам достаточно просто, проходить по большинству рек с учётом такой осадки и, соответственно, оно будет построено, опять же пусть меня не ругают сильно коллеги-судостроители, по автобусной технологии. Поскольку оно получается где-то около 20 метров длиной, то мы, собственно говоря, из-за себестоимости уходим от ряда традиционных судостроительных технологий.

А.ОНОШКО: То есть сверху будет автобус?

А.РАХМАНОВ: Нет, это реальный парход, который с автобусом не имеет ничего общего. Но просто подходы к использованию структурных элементов, конструкций корпуса, элементов электропроводки, комфорта сидений и возможности, соответственно, проплывтия будут очень близко к тому, что, собственно говоря, делают традиционно наши предприятия, которые выпускают городской транспорт.

Почему мы об этом задумались? Потому что задача, которую перед нами поставил департамент транспорта Москвы, была очень агрессивна по цене. И для того, чтобы оптимизировать издержки, мы, собственно говоря, пошли на ряд таких технологических решений, в которых появляется российский дизель оморяченный, в которых появляются алюминиевые конструкции, надстройки, которые по сути не требуют какой-то доработки. Помните как в том анекдоте: почему так всё время получается, нарисовано одно, а выходит другое? Там, видели, приписка внизу, «доработать по месту напильником». Вот здесь ничего напильником по месту дорабатывать не надо, оно как приходит с завода, нашего партнёра, так, соответственно, сразу ставится на корпус. Ну и это же касается ряда систем, включая систем интерьеров, производство которых мы вместе с нашими партнёрами планируем разворачивать как раз для целей строительства различного рода гражданских судов.

А.ОНОШКО: Ещё у меня вопрос по новому строительству. Я из вашего сейчас рассказа поняла, что вы делаете, да, абсолютно новые проекты. Есть ли в вашей обойме и линейке старые как бы проекты, но которые вы делаете по той же технологии (раз уж велосипед придуман, чего его улучшать), но новые? Или вы ориентируетесь на полностью переделывание всего проекта, когда думаете о новых запусках? Или вы продолжаете больше выпускать старое по гражданским речным?

А.РАХМАНОВ: Вы знаете, точно так же как в скульптуре есть такое понятие «золотого сечения», точно так же и в судостроении есть некие оптимальные конструкции, обводы корпуса для определённых видов эксплуатации, которые, в общем, переделывать, что называется, только портить. Поэтому, безусловно, есть наследие, это наследие ещё идёт со времён академика Крылова. И многочисленные испытания, и огромные серии судов, построенные как раз с учётом этих основных принципов, это только доказали и подтвердили. Поэтому мы здесь видим на самом деле некую комбинацию того, каким образом традиционные судостроительные технологии могут быть поженены, как я уже говорил, с автобусными, с технологиями электродвижения, с технологиями, скажем, современных видов и методов управления кораблями. Потому что мы абсолютно серьёзно думаем и не только думаем, но и начинаем строить первые прототипы для испытаний безэкипажных судов. Вот. Поэтому это всё, в общем, как бы для нас элементы пути, которые, если можно так сказать, поженились на традициях российского и советского судостроения.

А.ОНОШКО: Безэкипажные, в том числе, для речного флота? Или только морского?

А.РАХМАНОВ: Да, конечно.

А.ОНОШКО: Самый минимальный размер судна, который вы могли бы производить или производите, или в планах, до какого минимума вы сводитесь? Чтобы домохозяйство могло приобрести, такое есть?

А.РАХМАНОВ: Я думаю, что мы скоро сможем предложить такие решения для домохозяйства. Здесь в этом смысле толчком стало приглашение корпорации войти в состав Федерации водномоторного спорта. И, в общем, коллеги для нас там тоже помогают раскрывать глаза на некоторые сегменты, которые для тех, кто строит подводные лодки, наверное, были незаметны раньше. Но тем не менее на сегодняшний день минимальный пароход, который мы строим, он имеет размерение около 25 метров, но при этом совершенно очевидно, что, наверное, можно строить и мельче. Я абсолютно убеждён, что у нас есть ряд предприятий, которые смогли бы свои технологии очень удачно использовать для строительства такого рода гражданских решений.

А.ОНОШКО: Вот! Мы очень ждём. Пожалуйста, как можно скорее. Потому что это такая, мне кажется, недоосвоенная немножко, недоосмысленная нашим народом вещь. Пока это маргинальное увлечение, но в действительности оно ничем не хуже вождения автомобиля или поездки. Представьте себе, на дачу по реке сплавляться и обратно.

А.РАХМАНОВ: Это не совсем так на самом деле. Очень многие российские города и региональные центры, они живут на воде. Они без этого просто себя не мыслят. Другое дело, что в основном таким, скажем, малым или гимцовским судостроениям, если можно так его назвать, занимаются в основном частные компании, они считают, что это требует небольших инвестиций, вот оно всё, так сказать, может складываться. Но в конечном итоге здесь мы имеем дело с традиционным соотношением цены и, соответственно, потребительских свойств готового изделия, которые с точки зрения эластичности спроса будут предопределять возможность, скажем так, средне или крупносерийного (в отношении судостроения тоже условности есть такие) производства. Поэтому это вопрос... Я абсолютно уверен, что если мы сейчас с «Соталией», с этим маленьким речным трамвайчиком всё у нас получится, а всё к этому идёт, то, собственно говоря, мы достаточно просто сможем освоить такой потребительский сегмент. Тем более что появляется, опять же, желание производства разного рода скоростных скутеров, плюс появляется потребность в рамках развития истории с робототехникой производства различного рода таких вот подводных игрушек, а-ля Seabob, для тех, кто знает, кто понимает.

Если говорить о «Северной верфи», то, в общем, она расположена не совсем в центре, всё-таки район Кировский, с практически прямым выходом в канал. И говорить о том, что эта площадка кому-то понадобится в ближайшем будущем под развитие гражданского строительства, пока у нас информации такой от администрации Санкт-Петербурга нет.

Более того, нам была согласована такая эксклюзивная высотность, именно для этого региона Санкт-Петербурга, эллинг, который мы будем строить для производства таких судов, будет иметь общую высоту 75 метров. То есть это такая вообще уникальная инженерная конструкция, которую, мы надеемся, петербуржцы и гости города на Неве смогут уже увидеть в конце следующего года.

А.ОНОШКО: Но абсолютно новые верфи вы закладывать планируете, вообще, если вне контекста Петербурга, а просто с нуля делать? Или пока достаточно старых?

А.РАХМАНОВ: Нет, мы пока новых верфей закладывать не будем. Вся наша программа модернизации рассчитана на приведение к современному состоянию существующих верфей. Мы в этом смысле решили поступить иначе. Собственно говоря, то, что сейчас корейцы собираются делать со своими верфями, мы включаем так называемый принцип распределённой верфи. Тогда как на каждую из верфей можно оставлять свои

специализированные производства и, соответственно, из них выбирать верфь-интегратор, которую уже из блоков и секций, насыщенных преимущественно, будут собирать готовые изделия, оптимизируя доковое расписание. Собственно говоря, у нас такие требования есть к «Северной верфи». И в этой связи, например, даже если будет в дальнейшем компактизироваться производство на Балтзаводе, всё равно Балтзавод останется судостроительным предприятием, производящим как минимум блоки, секции и миллион всякого рода нужных вещей для атомного судостроения, которое, мы абсолютно убеждены, будет развиваться и в гражданском секторе. Поэтому говорить о том, что мы что-то будем сворачивать, пока не приходится, надеюсь, что какое-то время.

А.ОНОШКО: Вы упомянули корейцев, южных, понятное дело, не северных. Они известные на самом деле такие, насколько я понимаю, одни из лидеров мирового судостроения. Скажите, наша продукция сейчас фактически, она конкурентоспособна на внешнем рынке или пока нет? Можно ли об этом говорить?

А.РАХМАНОВ: В военном сегменте, я абсолютно убеждён, что мы конкурентоспособны. Собственно, тому показывают результаты продажи, которые ведёт государственный посредник Рособоронэкспорт. Всё, что касается гражданской продукции, мы пока успешно играем в сегменте специализированного судостроения, к которому относятся исследовательские суда, ледоколы, какие-то, скажем, упрощённо-хитрые решения. Всё что касается серийного коммунального судостроения, то переплюнуть государственную машину Китайской Народной Республики по объёмам, размерам и хитростью субсидирования своего судостроения мы, конечно, пока не можем. И в этой связи, безусловно, существует ряд условий. Потому что, если мы, опять же, говорим про Петербург, про строительство там, или Дальний Восток, тот же самый завод «Звезда», для того, чтобы строить в тех климатических условиях пароходы, по сравнению, например, с Сингапуром либо с Южной Кореей, которым такого даже объёма инвестиций не требуется... Если вы посмотрите на традиционную корейскую верфь, везде, где у них есть навесы, это только покрасочные цеха либо цеха заготовительного производства, изготовления секций. Всё остальное ведётся практически на улице при той средней температуре воздуха, которая позволяет коллегам не тратиться на инвестиции. А во всём остальном судостроительное производство окупается, в общем, декадами, речь идёт о 20-30 годах. Поэтому здесь целый набор, собственно, мероприятий, начиная, ещё раз говорю, с субсидирования, в чём наши китайские конкуренты преуспели, и, кончая, собственно говоря, различными мерами господдержки, то, что очень развито в Южной Корее. В этой связи я считаю, что нам не надо стесняться того, что в некоторых случаях государственная поддержка для судостроения требуется.

А.ФРОЛОВ: Алексей Львович, тоже не секрет, что одним из таких, наверное, сложных вопросов для нашего именно судостроения, причём, наверное, больше военного – это энергетические установки, неядерные. То есть по ядерным у нас всё хорошо, а вот что касается в первую очередь газовых турбин, дизельных двигателей современных мощных, тут есть вопросы. Вот как бы вы охарактеризовали ситуацию в этом? Хотя это понятно, что это не ваша компетенция, это ДМСК, но тем не менее вы от них зависите.

А.РАХМАНОВ: Знаете, если это не будет в нашей компетенции, то рано или поздно мы превратимся в шаландостроительную корпорацию, которая будет делать корпуса и больше ничего. Вот здесь в данном случае я должен сказать о том, что мы сами для себя определили ряд ключевых компетенций, которые, мы считаем, мы должны и у нас есть для этого основания держать в своём составе. Прежде всего, это, конечно, то, о чём вы начали говорить. Да, мы не будем производить газовые турбины. Да, мы не будем производить дизельные двигатели. Но всё, от сланца, скажем, для турбины до редуктора, до, собственно, кончиков винтов – всё это мы делать умеем, у нас для этого есть наши проектные возможности, и инженерные, и производственные, в том числе. Потому что сейчас, например, популярным стало использование винторулевых колонок и, в общем,

мы готовимся к тому, чтобы серийное производство винторулевых колонок было освоено на предприятиях корпорации в рамках нашего центра технологических компетенций, как мы его называем, под названием «ОСК-Движение». Похожую историю мы планируем развивать по производству интерьеров, по выполнению электромонтажных работ, по различного рода машиностроительной продукции.

Какую ставим перед собой задачу? Задача стоит в том, чтобы контролировать до 50% себестоимости парохода либо корабля в контексте, опять же, общей стоимости строительства. Потому что слишком много на сегодняшний день в России расплодилось разного рода посредников, которые приходят и предлагают нам иностранные решения, а, в общем, история санкционная показала, что всё это не так быстро удаётся воссоздать тогда, когда, в общем, появляются запреты на поставку тех или иных решений.

А.ОНОШКО: Я хотела спросить про санкции. Они мешают, да, фактически вам работать, но вы вынуждены таким образом собственные делать решения?

А.РАХМАНОВ: Точно не помогают.

А.ОНОШКО: Понятно.

А.РАХМАНОВ: Точно не помогают. Например, в контексте санкционных решений правительства воссоздано производство морских газовых турбин на «Сатурне», это, в общем, аналоги того, что производилось на Украине или то, что используют наши американские или европейские коллеги.

А.ОНОШКО: И успешно это всё запущено и работает, и конкурентно? То есть у вас получилось сделать так же, как и надо?

А.РАХМАНОВ: Это запущено. Это запущено и конкурентно, да. Первая турбина будет поставлена на фрегат проекта 22350 уже в этом году. Нам осталось закончить эти работы по редукторам суммирующим, там пока дела идут не очень хорошо, но мы тоже уже видим понятные технические решения, которые позволят это всё получить. А вот с дизелями, к сожалению, вы попали в точку. Здесь у нас пока очень мало есть серийного производства, хотя министерством промышленности профинансировано изготовление трёх видов прототипов средне- и высокооборотных дизелей, которые, будучи поставленными на производство, будут конкурировать и с Вяртсиля, и с MAN, и с хёндаевскими машинами, которые традиционно используются на 90%, если взять эти марки, используются в судостроении. Поэтому здесь для нас вопрос на самом деле, который мы готовы всячески поддерживать, формирование и создание национального чемпиона. Потому что то, как на сегодняшний день рынок крупных промышленных дизелей разорван и в конечном итоге используется, точнее, «злоупотребления» идут со стороны наших иностранных партнёров, которые, видя этот раздрай, просто-напросто всегда со своими решениями оказываются быстрее всех. Поэтому я считаю, если сделать тонкую надстройку формирования такого национального чемпиона, с учётом всех имеющихся компетенций, то Россия получит свой конкурентный дизель, который, в общем, лет через 20, если говорить о развитии технологий вообще, скорее всего уйдёт в небытие и останется только на пароходах, построенных в наше с вами время. Ну а дальше что нас ждёт? Электродвижение, топливные элементы, прямое преобразование. Дальше можно фантазировать, технологических решений очень много.

А.ФРОЛОВ: А вот в свете опять же развития уже площадок. Вы упомянули Крым в самом начале. Есть ли планы по развитию крымского куста?

А.РАХМАНОВ: Да, конечно. Сейчас завершается процедура передачи активов Севморзавода в федеральную собственность, после чего мы ожидаем внесения этих предприятий, а также 13-го судоремонтного завода в состав корпорации. Всё это позволит собрать на севастопольской площадке одно производственное объединение, которое вберёт в себя пять площадок в Севастополе, в данном случае мы говорим про южный Севастополь, северный Севастополь, Инкерман и, соответственно, две площадки 13-го завода, на которых мы сможем развернуть полноценный как судоремонт, так и

судостроение. Для этих целей на самом деле там есть всё, что нужно. Как только мы получим всё это в нашу собственность, ещё раз посмотреть общий подход к инвестициям и оптимизировать их с точки зрения развития.

А.ОНОШКО: Есть вопросы от слушателей. Я так понимаю, может быть, вы уже отвечали на них, но давайте я просто зачитаю, а вы скажете, понимаете, о чём речь или нет.

«Утопленный сухой док поднимут или сделают новый?» – спрашивает 24-й. «Случайно не в курсе, будут ли поднимать и восстанавливать док в Рослякове?» Это он же, о нём речь? «К слову, он был единственный, на котором могли обслуживать «Адмирала Кузнецова». Такой вопрос.

А.РАХМАНОВ: Так оно и было. Действительно плавучий док ПД-50 грузоподъёмностью 8 тысяч тонн, он, к сожалению, потерпел крушение в момент вывода авианосца из него. Собственно говоря, после чего нами и было принято решение о том, что для докования «Кузнецова» мы не будем использовать плавдок, либо самостоятельно предпринимать какие-то меры по его подъёму, а будем строить, соответственно, сухой док, который находится в непосредственной близости от Рослякова, там всего 60 километров, для того, чтобы выполнить соответствующие работы не только по «Кузнецову», но и по всем, соответственно, продуктам, если быть точным, кораблям Северного флота. При этом я должен также заметить, что даже вопрос скорее не к нам, поскольку 82-й судоремонтный завод, на котором находился док ПД-50, на сегодняшний день он находится в ведении одной из дочерних предприятий компании Роснефть, поэтому тут вопрос немножечко не к нам, а к коллегам, насколько они посчитают возможным такого рода мероприятия предпринимать.

А.ОНОШКО: Ещё спрашивают люди через sms. «А как с диковинками? Экранопланы? Как развитие судов на подводных крыльях, будут ли строиться? Ну это вы уже ответили, что они строятся, «Валдай». Очень большой грузоподъёмности для Северного морского пути. Про Северный морской путь чуть подробнее. Когда он заработает на полную мощь? Что для этого нужно сделать? Ледоколов недостаточно много? Что мешает его продвигать?

А.РАХМАНОВ: Во-первых, здесь вопрос курицы и яйца, есть ли грузовая база и есть ли, на чём, соответственно, обеспечивать коммерческие скорости проходки. На сегодняшний день, я абсолютно убеждён, что вопрос номер один грузовой базы, он, в общем-то, уже решён. В основном это, конечно, связано с тем, что запущено основное производство сжиженного природного газа компании «Новатэк» и они уже на сегодняшний день обеспечивают около 20 миллионов тонн проводки по Северному морскому пути. Собственно говоря, следующим шагом, должен, опять же, сообщить, что идёт третий день судовых испытаний первого ядерного ледокола «Лука-60», который пойдёт как раз на Северный морской путь, и мы надеемся, что серия ледоколов, нами построенных, позволит обеспечить проводки до 50 миллионов тонн, соответственно, грузов по Северному морскому пути. А дальше для того, чтобы обеспечить круглогодичную навигацию как раз в восточном направлении, имеется в виду от Саббета через Берингов пролив, дальше уже на Юго-Восточную Азию, для этого, конечно, нужно будет ещё строить ледокол «Лука-120», более мощный, который позволит ломать уже, проходить по льдам трёхметровой толщины с коммерческой скоростью 10-12 узлов. Поэтому это целый набор мероприятий, которые определяют опять же возможности того, что такое будет на Северном морском пути. Ну а дальше мы ждём угольных проектов в Диксоне и ещё там ряда мероприятий. Ну и, конечно же, рано или поздно, надеемся, всё-таки мы сможем убедить основные транзитные компании, которые везут контейнерные грузы... Вы знаете, что, по-моему, «Майерс» в этом году делает пробную отгрузку по Северному морскому пути контейнерных грузов. Посмотрим, насколько сможем убедить коллег. Хотя ещё раз повторюсь, что конкуренция за этот маршрут абсолютно недетская. Потому что наши коллеги из-за океана делают всё для того, чтобы не дать нам реально эксплуатировать

Северный морской путь. Здесь, конечно, предстоит огромная как экономическая, так и политическая борьба, как бы это, может быть, жёстко ни звучало.

А.ОНОШКО: Ваш прогноз: если все усилия будут приложены максимально, то когда возможно полноценное уже использование пути? Пять лет, десять?

А.РАХМАНОВ: Я думаю, что через пять-шесть лет мы уже увидим, да, около 45-50 миллионов тонн грузов, перевозимых по Северному морскому пути, с перспективой выхода, я думаю, что к 2035-му, наверное, году на уровень до 80 миллионов тонн. Это не мои оценки, это оценки Росатома, поэтому здесь я должен, как говорится, источник указать.

А.ОНОШКО: Понятно. Ну и это даст нашей стране деньги. И что ещё изменится? Скорость доставки... нет, просто дешевле станет.

А.РАХМАНОВ: Скорость доставки, экономика, в конечном итоге, конечно. То есть и газ будет дешевле. Пока он идёт традиционным маршрутом, соответственно, ключевая проблема всех газозовов – это испарение. Потому что, закачивая при очень холодной температуре, дальше газ имеет тенденцию нагреваться и испаряться, это физика, процесс. Поэтому, чем быстрее мы его довозим до клиента, тем в большей готовности мы, соответственно, его передаём заказчику, ну, чуть-чуть тратим себе на проплывание, но это уже, как говорится, технические нюансы.

А.ФРОЛОВ: Алексей Львович, ещё такой вопрос, вы его тоже немножко затронули. Ситуацию буквально в двух словах с нашим военно-морским экспортом. Потому что за исключением индийского контракта на фрегаты из известных, складывается впечатление, что некая стагнация в этой сфере есть. Или это ложное мнение?

А.РАХМАНОВ: Ну, у нас, сами понимаете, вопрос военно-технического сотрудничества имеет соответствующие грифы, поэтому я их комментировать в открытом эфире не могут. Но ощущение это некоторым образом ложное, хотя, наверное, уже никто не скрывает о том, что Индия была и остаётся нашим, наверное, основным партнёром в части военно-технического сотрудничества по огромному количеству видов техники и не только в судостроении. Поэтому, может быть, за счёт этого кажется, что они такие единственные. Ответ: конечно же, нет. То есть работа ведётся по всем направлениям, но деталей, к сожалению, раскрыть я не смогу.

А.ОНОШКО: Последний самый вопрос. Коронавирус сильно подкосил работу или это в долгую, это пока нельзя сказать? Вот эти карантинные меры.

А.РАХМАНОВ: Да. На самом деле это почти как санкции. Ничего, кроме неудобства, нам не принёс, потери, даже если говорить о жертвах, о погибших людях от коронавируса, они у нас исчисляются единицами. То есть у нас нет такого серьёзного что ли ущерба от этого. Тем более что, конечно, во многом нам пришлось опираться на позицию наших партнёров в моногородах, в которых работает большинство или, скажем так, многие наши предприятия. По большому счёту оно скорее сработало против нас на руке наших поставщиков. Например, мы до сих пор не можем дождаться из Кореи приезда инженеров, которых, соответственно, никто не отпускает с учётом того, что каждому приезжающему нужно оставаться на двухнедельном карантине, ну и люди просто боятся.

А.ОНОШКО: Спасибо вам большое. Спасибо, что нашли время, за ответы.

А.РАХМАНОВ: Ребята, извините ради бога, я должен на самом деле две минуты потратить. Наш с вами разговор идёт в преддверии Дня кораблестроителей, уже четвёртый год появился наш профессиональный праздник, 29 июня. И я бы хотел, пользуясь случаем, поздравить всех своих коллег и всех тех, кто работает в этой непростой, но с каждым днём всё прочнее встающей на ноги отрасли, трудовых успехов и самое главное – здоровья.

А.ОНОШКО: Спасибо! И мы вас тоже поздравляем. Президент «Объединённой судостроительной компании» Алексей Рахманов был с нами.

<https://govoritmoskva.ru/interviews/2761/>

На ту же тему:

<https://govoritmoskva.ru/news/238179/>

<https://www.rbc.ru/society/25/06/2020/5ef470479a7947aa58a35fe0>

<https://otr-online.ru/news/v-rossii-budut-stroit-rechnye-tramvai-po-avtobusnym-tehnologiyam-158036.html>

<https://360tv.ru/news/transport/rechnye-tramvai-po-avtobusnym-tehnologijam-postrojat-v-rossii/>

<https://russian.rt.com/russia/news/758615-korporaciya-sudno-razrabotka>

<https://www.fontanka.ru/2020/06/25/69334288/>

<https://govoritmoskva.ru/news/238188/>

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/71248>

<https://rus-shipping.ru/ru/shipbuilding/news/?id=40992>

<https://portnews.ru/news/297846/>

КОММЕРСАНТЬ (Н.НОВГОРОД); АНДРЕЙ РЕПИН, РОМАН КРЯЖЕВ; 2020.26.06; ГИДРОУЗЕЛ СОМНЕНИЙ; В ПРОЕКТЕ НИЗКОНАПОРНОЙ ПЛОТИНЫ МОГУТ УЧЕСТЬ ТРЕБОВАНИЯ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Судьба проекта строительства низконапорного гидроузла в Нижегородской области остается неясной. Проект стоимостью более 43 млрд руб. включен в госпрограмму «Развитие транспортной системы», но не получил одобрения у жителей Балахны и областных властей. Несколько активистов попытались оспорить законность проекта в Верховном суде, но получили отказ. Ссылаясь на свои источники, депутат заксобрания Максим Волков заявил, что в правительстве РФ уже есть проект решения об отмене строительства гидроузла. Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей утверждает, что это не так, а проект гидроузла предлагается дополнить разделом по защитным мероприятиям, на которых настаивали администрация Балахнинского района и региональные власти. Впрочем, пока окончательные решения еще не приняты и строительство отложено до 2021 года.

В Нижегородской области продолжаются споры из-за проекта восстановления судоходства на участке Волги между Нижним Новгородом и Городцом. В соответствии с государственной программой «Развитие транспортной системы» для возобновления судоходства запланировано строительство нового гидроузла в районе Балахны. Стоимость проекта более 43 млрд руб., реализовать его планировалось до конца 2024 года. Кроме низконапорной плотины по проекту должно быть создано сезонное водохранилище, которое будет обеспечивать необходимый уровень воды во время навигации.

В Нижегородской области этот проект вызвал широкий общественный резонанс. Против строительства плотины выступали жители Балахны, представители общественных и экологических организаций. Они уверены, что строительство низконапорного гидроузла приведет к подтоплению больших территорий и вызовет новые экологические проблемы. Региональные власти решили прислушаться к мнению жителей и публично выступили в поддержку альтернативного и более дешевого варианта для проводки судов. Он предполагает строительство третьей нитки шлюзов параллельно существующим в районе Городца шлюзам и дноуглубительные работы на проблемном участке реки протяженностью около 40 км. По данным областного правительства, предварительная стоимость строительства шлюзов может составить 7,5 млрд руб., но стоимость дноуглубления экспертами не просчитывалась. В начале июня губернатор Глеб Никитин на селекторном совещании с руководством «Единой России» предложил включить проект по возобновлению судоходства на Волге в национальный план восстановления экономики.

Пока региональные власти и федеральные министерства обсуждают судьбу проекта, нижегородские активисты и депутаты попытались через суд отменить решение о строительстве гидроузла в Балахне. Депутат регионального заксобрания от КПРФ Максим

Волков, эколог Клара Романова и жители Балахнинского района Анна Горшкова, Владимир Шишкин и Алексей Жихарев подали в Верховный суд административный иск, в котором просили исключить пункты о строительстве гидроузла из государственной программы. По мнению заявителей, при наполнении водохранилища гидроузла будет подтоплено около 2,7 тыс. га, в том числе земли населенных пунктов и дубрава у Городца, которая является памятником природы. Это грозит исчезновением десятков видов редких животных и растений. Также истцы полагают, что сброс стоков в районе эксплуатации гидроузла создаст риски последующих вспышек кишечных инфекций гепатита, туляремии, туберкулеза и гельминтоза из-за некачественной питьевой воды.

В **Минтрансе РФ** назвали гипотетическими доводы истцов о негативном влиянии гидроузла на окружающую среду, там считают, что зона подтопления увеличится всего на 5,5 % от существующей, и это будет компенсировано запланированными в проекте защитными мероприятиями. Верховный суд РФ, рассмотрев доказательства сторон, отказал нижегородским активистам в удовлетворении иска (мотивировочная часть судебного решения еще не опубликована). Однако вскоре депутат Максим Волков на своей странице в социальной сети заявил, что противники строительства гидроузла «проиграли битву, но выиграли войну». Ссылаясь на свои источники в федеральных органах власти, нижегородский депутат сообщил, что правительство РФ уже приняло решение об отказе от строительства низконапорного гидроузла в районе Балахны. «В ближайшие дни, ориентировочно на следующей неделе, об этом решении объявят официально», – заявил Максим Волков, поздравив жителей Балахны с общей победой после года борьбы с проектом плотины. От каких-либо комментариев он отказался до официального опубликования соответствующих документов.

В федеральном бюджетном учреждении «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей» (стройзаказчик гидроузла) опровергли информацию о том, что федеральные власти отказались от проекта строительства гидроузла. «Эти слухи не соответствуют действительности. Так называемый альтернативный вариант со строительством третьей нитки шлюзов не обсуждается, никаких даже предпроектных работ по нему нет. Строительство гидроузла остается единственно возможным вариантом. Однако есть предложение выделить в отдельный этап мероприятия по инженерной защите территории: берегоукрепление Балахны, дренажная система... Если это предложение будет одобрено, то на защитные мероприятия должна разрабатываться отдельная проектно-сметная документация. Пока это все на стадии обсуждения», – сообщили в службе заказчика.

Таким образом, в проекте гидроузла, по которому самарский подрядчик «Техтранстрой» выполнил два этапа рабочей документации по строительству основных объектов, может появиться третий этап – по созданию защитных сооружений, на которых настаивает Нижегородская область. Сколько времени может занять дополнительное проектирование и какова будет стоимость новых мероприятий, никто прогнозировать не берется. Очевидно лишь, что это будут дополнительные расходы сверх 43 млн руб. на стройку объектов плотины и водохранилища. Из-за множества разногласий начало строительства нижегородского низконапорного гидроузла было отложено до середины 2021 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4391723>

ВОЛГОГРАД ОНЛАЙН; 2020.25.06; ГЛАВА МИНТРАНСА ОТКРОЕТ В ВОЛГОГРАДЕ ВТОРУЮ ОЧЕРЕДЬ МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ

Министр транспорта России прибывает в Волгоград, чтобы принять участие в торжественном открытии второй очереди моста через Волгу.

Как сообщили 25 июня сайту V1.RU в администрации Волгоградской области, мероприятие намечено на утро 26 июня.

– Открытие второго пускового комплекса мостового перехода состоится 26 июня при участии губернатора главы Минтранса Евгения Дитриха и губернатора Волгоградской области Андрея Бочарова, – сказали в обладмине.

Перерезать красную ленточку чиновники планируют до полудня.

Напомним, что вторую очередь моста через Волгу, мост через Ахтубу, должны были сдать еще в далеком в 2011 году. Стройка затянулась на десятилетие, а генеральный подрядчик – компания «Волгомост» – и областной комитет транспорта погрязли в судебных тяжбах. Обращаясь с иском к комитету транспорта и дорожного хозяйства администрации Волгоградской области, АО «Волгомост» просило взыскать около 111 миллионов рублей, но уже в ходе заседаний сумма была увеличена до 338 277 860,65 рубля. Именно столько задолжала администрация за строительство второго пускового комплекса в рамках госконтракта от 3 июля 2009 года. В мае 2019 года строители моста отсудили свои 338 миллионов рублей, взамен чиновники смогли добиться встречным иском восстановления бордюров, покраски опор моста, а также устранения еще нескольких недочетов.

9 февраля 2019 года Дмитрий Медведев подписал распоряжение о включении строительства в Волгограде мостового перехода через Волгу в список объектов, финансируемых за счёт государства.

<https://v1.ru/text/transport/69334975/>

На ту же тему:

<https://volganet.net/2020/10089/>

<https://gorvesti.ru/society/v-volgograd-glava-mintransa-evgeniy-ditrikh-otkroet-vtoruyu-ochered-mosta-cherez-volgu-88898.html>

<https://vpravda.ru/obshchestvo/v-volgograd-glava-mintransa-otkroet-vtoruyu-ochered-mosta-cherez-volgu-91676/>

<https://novostivolgograda.ru/news/society/26-06-2020/glava-mintransa-evgeniy-ditrih-otkroet-vtoruyu-ochered-mosta-cherez-ahtubu>

https://www.volgonline.ru/news/society/item/glava_mintransa_evgeniy_ditrikh_otkroet_vtoroyu_ochered_mosta_cherez_volgu_v_volgograd/

<https://v102.ru/news/89326.html>

ВОЛГОГРАД ОНЛАЙН; 2020.25.06; ПОКА ЭТО ТОЛЬКО ФАНТАЗИИ: ЧИНОВНИКИ ВОЛГОГРАДА ПОМЕЧТАЛИ О РАЗВИТИИ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА; ВЛАСТИ ГОТОВЫ КУПИТЬ НОВЫЕ ТРАМВАИ, ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ЛИНИЮ СТ, НО ПОКА НА ЭТО НЕТ ДЕНЕГ

Планами развития городского электротранспорта 25 июня с горожанами поделились в администрации Волгограда. В будущем волгоградские власти планируют реконструировать трамвайные пути, отремонтировать станции скоростного трамвая и закупить 250 новых троллейбусов и трамваев. Пока, правда, это только смелые фантазии. Программа развития городского электротранспорта еще не утверждена, а у города нет на перемены денег.

– Департамент городского хозяйства администрации Волгограда разработал проект пятилетней программы развития городского общественного транспорта, – рассказали V1.RU в администрации города. – Перспективные планы предусматривают полную реновацию трамвайных путей и закупку порядка 250 единиц электротранспорта. Окончательная версия программы будет утверждена после принятия решения о размере софинансирования из федерального бюджета.

Говоря о закупке новых трамваев, чиновники подчеркивают – это вопрос среднесрочной перспективы:

– Реконструкция трамвайных линий и в первую очередь линии скоростного трамвая позволит максимально реализовать потенциал современных трамвайных вагонов, закупка которых предусматривается в среднесрочной перспективе. Проект реконструкции

наземной части скоростного трамвая, выполненный научными сотрудниками волгоградского государственного технического университета, предусматривает, по сути, новое строительство путей с использованием современных бесшовных рельс, отказ от шпал в классическом понимании и замену тяговых подстанций на более мощные и экономичные. Сразу после этапа реконструкции наземной части СТ департамент городского хозяйства видит возможность приобретения первой партии подвижного состава – современных трехсекционных трамваев отечественного производства, отличающихся более высокой скоростью и комфортом, пониженным уровнем шума.

Программа развития волгоградского электротранспорта касается и троллейбусного сообщения.

– Для сохранения транспортного обеспечения волгоградцев на период реконструкции линии СТ администрация города предусматривает запуск альтернативного усиленного троллейбусного маршрута. Для этого в Правительство Российской Федерации направлена заявка на финансирование покупки свыше 100 современных троллейбусов с возможностью автономного хода. В дальнейшем этот подвижной состав выйдет на новые линии – возможность автономного хода до 30 км позволит без затрат на создание дополнительной инфраструктуры запустить троллейбусные маршруты в Жилгородок и поселок ГЭС.

После реконструкции трамвайных путей на поверхности в администрации планируют привести в порядок подземную часть.

– Дальнейшие перспективные планы развития городского электротранспорта предусматривают реконструкцию подземных станций скоростного трамвая, в том числе полную замену эскалаторов, строительство двух новых веток – скоростного трамвая до Спартановки и обычного – в продолжение путей по улице Электроресовской вдоль новой дороги вплоть до границы с Кировским районом, а также приобретение новых односекционных вагонов для использования на наземных линиях трамвая.

Все эти планы воплотятся в жизнь к 2026 году только в том случае, если Волгограду выделят на них деньги из федеральной казны.

– Волгоград вошел в пятерку городов, участвующих в пилотном проекте Минфина, – рассказал глава Волгограда Виталий Лихачев. – В **Минтрансе** мы еще не защищались, но в Минфине мы свою модель комплексного развития транспортной системы защитили. Программа касается всех опорных маршрутов. Мы взяли на себя финансовые риски и одними из первых отпроектировали реконструкцию железнодорожного полотна скоростного трамвая в его наземной части. Благодаря этому мы одними из первых вошли в пилотную программу. Первый этап программы подразумевает замену наземной части трамвайного полотна на новые современные рельсы, благодаря которым езда на трамвае осуществляется тихо, бесшумно, а кроме комфорта появляется еще и скорость. Второй этап – реконструкция подземной части, продление трамвая до Спартановки на севере Волгограда и до «Акварели» на юге.

По словам главы Волгограда, одновременно с развитием экологичного электротранспорта планируется закупка и новых автобусов.

– Планируется закупка автобусов большой и средней вместимости. Таким образом мы закроем все опорные маршруты города новым высококомфортным транспортом. Небольшие, подвозные маршруты тоже останутся. Например, на Татьянке или в Вишневой балке. Вся комплексная схема рассчитана на пять лет. Модель укладывается в 42 млрд рублей, из которых 22 миллиарда – это федеральный транш, остальные средства – льготный заем, где федерация будет компенсировать процентную ставку, и частные инвестиции около 3 млрд на приобретение подвижного состава.

<https://v1.ru/text/transport/69335086/>

ИНТЕРФАКС; 2020.25.06; РФ И ФИНЛЯНДИЯ ОБСУДЯТ СИНХРОНИЗАЦИЮ САНИТАРНЫХ НОРМ НА ТРАНСПОРТЕ

Глава Минтранса РФ Евгений Дитрих и министр транспорта и связи Финляндии Тиммо Харака обсудили планы восстановления отрасли после пандемии COVID-19.

«Собеседники отметили целесообразность встречи сопредседателей российско-финляндской рабочей группы по транспорту», – говорится в сообщении российского ведомства. Этой группе предложено рассмотреть «возможность синхронизации российских и финляндских санитарных норм при двусторонних перевозках всеми видами транспорта».

Минтранс РФ совместно с Роспотребнадзором утвердили методические рекомендации по борьбе с распространением COVID-19 на транспорте в конце мая. Для каждого вида транспорта требования отдельные. Например, авиапассажиры на первом этапе снятия ограничений должны в течение всего полета сидеть в медицинских масках и с пристегнутыми ремнями. Кроме того, при посадке на рейс пассажирам должны измерять температуру бесконтактным способом: тех, у кого температура выше 37 градусов, в самолет не впускают.

Харака также проинформировал о планах Финляндии по реконструкции инфраструктуры Сайменского канала, «в том числе в части повышения уровня воды в нем», добавили в **Минтрансе**. Министры отметили, «что данный вопрос требует всестороннего изучения, и договорились о взаимодействии в этом направлении на уровне аппаратов уполномоченных России и Финляндии по Сайменскому каналу».

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; В КРЕМЛЕ РАССКАЗАЛИ, КТО БУДЕТ ПРИНИМАТЬ РЕШЕНИЕ ОБ ОТКРЫТИИ ГРАНИЦ

Информации о том, когда произойдет полное открытие границ России, пока нет, она поступит от правительственного штаба, но пока решений не принималось, заявил пресс-секретарь **президента России** Дмитрий Песков.

«Нет, пока такой информации нет. Эта информация поступит от правительственного штаба, именно там будет формулироваться это решение, но пока в этом плане ничего не менялось», – сказал Песков журналистам, отвечая на вопрос, есть ли информация о том, когда полностью откроют границы, в том числе и для иностранцев, которые приезжают в Россию.

Он уточнил, что позиция об открытии границ должна быть сформулирована в правительстве с учетом мнения эпидемиологов и с учетом информации, которая приходит из зарубежных стран.

Ситуация с закрытием границ является экстраординарной, подчеркнул Песков. «Но тем не менее пока границы остаются закрытыми, каких-то детальных обсуждений на этот счет не было», – сказал он в ответ на вопрос, обсуждал ли **президент России Владимир Путин** с коллегами открытие границ.

<https://ria.ru/20200625/1573459152.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ СМЯГЧИЛИ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВЪЕЗД В РОССИЮ

Правительство смягчило ограничения на въезд в страну для иностранных специалистов, сообщили в **пресс-службе** кабмина.

Отмечается, что в страну однократно смогут въехать «высококвалифицированные иностранные специалисты, имеющие разрешение на работу в России», внесенные в «особый список».

«Такой перечень в ФСБ и МВД России должны направить федеральные органы исполнительной власти, в ведении которых находится работодатель или заказчик услуг иностранного специалиста. Обязательное условие – указание **пункта пропуска**, через

который работник планирует совершить въезд в страну, и даты прибытия», – отмечается в сообщении.

В свою очередь, в Ассоциации европейского бизнеса сообщили, что более 190 бизнесменов и их семьи получили разрешение в ближайшее время вернуться на работу в Россию.

Они смогут въехать в страну при соблюдении 14-дневного карантина.

В конце мая такое разрешение уже получили 57 предпринимателей.

Ранее правительство разрешило въехать в Россию иностранцам, которые собираются тут лечиться. Ограничения также сняли для тех, кому нужно заботиться о заболевших близких родственниках.

<https://ria.ru/20200625/1573483358.html>

ТАСС; 2020.25.06; РОСАВИАЦИЯ ОДОБРИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПОЧТИ 10 МЛРД РУБ. СУБСИДИЙ АВИАКОМПАНИЯМ

Росавиация одобрила предоставление 9,75 млрд рублей субсидий авиакомпаниям (из выделенных правительством 23,4 млрд рублей) на компенсацию потери пассажиропотока на фоне пандемии коронавируса, говорится в сообщении агентства.

«С 14 мая в Росавиацию поступило 54 заявки от 40 авиакомпаний. Ряд авиакомпаний подавали заявки несколько раз, отдельно по месяцам, – отмечается в сообщении. – Принято положительное решение о предоставлении субсидий по 38 заявкам на сумму 9,75 млрд рублей. Авиакомпании получили субсидии на погашение расходов за коммерческие перевозки, выполненные с февраля по май 2020 года».

При этом **Росавиация** отклонила заявку «Победы», так как она не соответствует критериям.

Кроме того, три аэропорта (Шереметьево, Бегешиво и аэропорт Казани) получат субсидии в сумме более 800 млн рублей.

«Всего в Росавиацию поступило 60 заявок от 52 аэропортов. Аэропорты обратились за субсидией на погашение расходов, понесенных ими во II квартале 2020 года», – добавляют в агентстве.

Общая сумма субсидий, которую предполагается выделить аэропортам, – почти 11 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/8810883>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosaviacia-odobrila-predostavlenie-pochti-10-mlrd-rub-subsidij-aviakompaniam>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; РОСАВИАЦИЯ ОТКЛОНИЛА ЗАЯВКУ «ПОБЕДЫ» НА СУБСИДИИ ЗА ПОТЕРИ ИЗ-ЗА COVID-19

Росавиация отклонила заявку лоукостера «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») на господдержку за потери из-за коронавируса из-за несоответствия правилам предоставления субсидии, сообщает ведомство.

«Заявка авиакомпании «Победа» отклонена как не соответствующая критериям, установленным правилами предоставления субсидий», – говорится в сообщении.

Об отказе в субсидиях другим авиакомпаниям **Росавиация** пока не сообщала.

Газета «Ведомости» писала в мае со ссылкой на проект постановления **Минтранса РФ**, что условие получения субсидий – прекращение пассажирских перевозок. С учетом этого условия, отмечала газета, ряд авиакомпаний, в частности, «Победа», на субсидии за апрель и май претендовать не смогут: лоукостер приостановил полеты в апреле и мае. Однако **министр транспорта Евгений Дитрих** в середине мая заявил, что «Победа», как и все остальные российские авиакомпании, может претендовать на господдержку.

Президент России Владимир Путин ранее поручил поддержать авиаперевозчиков, пострадавших из-за пандемии коронавируса. Правительство выделило на эти цели 23,4 миллиарда рублей.

<https://ria.ru/20200625/1573445821.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-otkazala-Pobede-v-kompensatsii-poter-ot-koronavirusa-2020-06-25/>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.25.06; РОСАВИАЦИЯ ОДОБРИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СУБСИДИЙ ШЕРЕМЕТЬЕВО И ЕЩЕ ДВУМ РОССИЙСКИМ АЭРОПОРТАМ

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) одобрило предоставление субсидий на частичную компенсацию расходов в связи со снижением доходов из-за падения объемов пассажирских перевозок аэропортам Шереметьево, Бегишево и Казань. Об этом сообщили в **пресс-службе** ведомства.

«По состоянию на 23 июня, в рамках реализации постановления правительства РФ от 3 июня 2020 №813 приняты положительные решения о предоставлении субсидий трем аэропортам: международный аэропорт Шереметьево, международный аэропорт Бегишево и международный аэропорт Казань. Объем предоставленных из федерального бюджета субсидий составил 808,1 млн. руб.», – говорится в сообщении.

Уточняется, что всего в Росавиацию поступило 60 заявок от 52 аэропортов. Аэропорты обратились за субсидией на погашение расходов, понесенных ими во II квартале 2020 года.

Добавляется, что с 14 мая в Росавиацию поступило 54 заявки от 40 авиакомпаний. Ряд авиакомпаний подавали заявки несколько раз, отдельно по месяцам.

«Принято положительное решение о предоставлении субсидий по 38 заявкам на сумму 9,75 млрд руб. Авиакомпании получили субсидии на погашение расходов за коммерческие перевозки, выполненные с февраля по май 2020 года. Заявка авиакомпании «Победа» отклонена как не соответствующая критериям, установленным правилам предоставления субсидий», – заключили в **пресс-службе**.

<https://www.mskagency.ru/materials/3016417>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-odobrila-subsidii-trem-aeroportam-2020-06-25/>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2020.25.06; ВОССТАНОВИТЬ ОБЪЕМЫ ТУРОТРАСЛИ ПОМОЖЕТ ТОЛЬКО РАЗРЕШЕНИЕ НА ЧАРТЕРЫ, СЧИТАЮТ В РСТ

Только возвращение чартерных перелётов может как-то помочь выездному туризму, считает пресс-секретарь Российского союза туриндустрии (РСТ) Ирина Тюрина.

Росавиация подготовила план по возобновлению международного авиасообщения в России и предложила поэтапное снятие ограничений. Как пишет газета «Коммерсантъ», глава ведомства **Александр Нерадько** направил свои предложения Роспотребнадзору и Правительству. По его мнению, открывать авиасообщение с другими странами нужно в зависимости от сложившейся там эпидемиологической ситуации. В первую очередь возобновить полеты планируется со странами ближнего зарубежья.

«Никакой определённости нет, а каждая следующая новость её только добавляет. Объёмы полётов в ближнее зарубежье и дальше именно с туристическими целями несопоставимы. Такие поездки в страны СНГ связаны, как правило, не с курортным отдыхом, а с экскурсионно-гастрономическим. Например, Самарканд и Бухара в Узбекистане, Армения, Азербайджан – это демисезонные направления. Есть туроператоры, которые на

этом специализируются, но их, конечно, совсем немного», – сказала Тюрина «Парламентской газете».

Эксперт напомнила, что до 80 процентов отпускников выбирают пляжные направления. «Восстановить объёмы туристической отрасли можно только с помощью чартерных перевозок на популярные направления. Люди на низком старте ждут, когда «откроют» Турцию. Когда это произойдёт, неизвестно, несмотря на все заверения властей этой страны. Понятно, что эпидемиологическая обстановка остаётся очень сложной. Италия, которая была на втором месте по турпотоку, а также Испания и Греция, скорее всего, пока не будут пускать россиян в рамках ограничительных мер ЕС. Попытки альтернативных замен рынок не оживят», – добавила она.

<https://www.pnp.ru/politics/vosstanovit-obyomy-turotrasli-pomozhet-tolko-razreshenie-na-chartery-schitayut-v-rst.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.25.06; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ВЕРОЯТНОСТЬ ПОЛНОГО ОТКРЫТИЯ ПЕРЕЛЁТОВ ДО КОНЦА ГОДА

Открытие авиасообщения с СНГ может произойти уже в ближайшее время, а некоторые европейские государства могут остаться недоступными до конца года. Такой вывод из плана **Росавиации** сделал авиационный эксперт Роман Гусаров в интервью Радио Sputnik. «План, предложенный **Росавиацией**, вполне понятный и разумный. Конечно же, открыть авиасообщение сразу во всех направлениях – неправильно, да и невозможно. Потому что не только мы закрыты от других стран, но и многие страны закрыты от нас», – сказал эксперт.

Он напомнил, что границы в Евросоюзе будут открыты с 1 июля, но граждане США, Бразилии и России не будут допускаться на территорию ЕС из-за ситуации с коронавирусом.

Россия прекратила международное авиасообщение с 4 апреля из-за пандемии коронавируса. Рейсы за рубеж осуществлялись только для возврата россиян, застрявших в других странах.

<https://www.pnp.ru/social/ekspert-ocenil-veroyatnost-polnogo-otkrytiya-perelyotov-do-konca-goda.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.25.06; ЭКСПЕРТ: ПОЛЁТЫ ЗА РУБЕЖ МОГУТ ОТКРЫТЬ С ПЕРВОГО АВГУСТА

Сведения о том, что до конца года Евросоюз не откроет сообщение с Россией, не совсем достоверны. Уже в августе могут открыться полёты из Москвы в страны СНГ и ЕС. Об этом «Парламентской газете» рассказал председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

В четверг 25 июня СМИ сообщили, что **Росавиация** предложила Правительству открыть авиасообщение со странами СНГ. Об этом шла речь в письме главы агентства Александра **Нерадько**, направленном в Роспотребнадзор и аппарат **вице-премьера** Татьяны Голиковой, выяснил «Коммерсант». Ранее сообщалось, что с 1 июля свои границы для туристов из некоторых стран открывает Евросоюз. Но, по данным The New York Times, России в этом списке нет.

Восстановить объёмы туротрасли поможет только разрешение на чартеры, считают в РСТ «По нашим сведениям, полёты могут открыться с первого августа уже в полной мере между Москвой и странами СНГ и ЕС», – сообщил Илья Зотов «Парламентской газете».

По его словам, в первую очередь сообщение будет восстановлено с теми странами, где достаточно высокая деловая активность и высоко развит туризм. «Например, таковой является Белоруссия, из которой многие граждане смогут уже добираться до других западных государств», – предположил он.

Также глава Общероссийского объединения пассажиров назвал неточными сведения о том, что Евросоюз не откроет сообщение с Россией. По его данным, «в этом направлении сейчас идёт работа».

«Мы предполагаем, что решения по открытию рейсов в страны Запада будут приниматься отдельно по каждому государству», – добавил он.

<https://www.pnp.ru/social/ekspert-polyoty-za-rubezh-mogut-otkryt-s-pervogo-avgusta.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТАМИЛА АСКЕРОВА; 2020.25.06; ДАЛЬНЕВОСТОЧНИКАМ ЗА НЕИСПОЛЬЗОВАННЫЕ БИЛЕТЫ ПРЕДОСТАВЯТ КОМПЕНСАЦИЮ

По предложению вице-спикера Госдумы Ирины Яровой о защите прав дальневосточников, которые уже имели на руках оплаченные работодателем или Пенсионным фондом билеты в отпуск, но не смогли ими воспользоваться из-за ситуации с пандемией, были разработаны дополнительные механизмы. Соответствующие нормы утверждены на уровне постановления кабмина. Об этом сообщает в понедельник **пресс-служба** депутата.

Ранее Ирина Яровая обратилась к главе Минтруда Антону Котякову и министру по развитию Дальнего Востока и Арктики Александру Козлову с просьбой защитить права жителей Дальнего Востока. Парламентарий отметила, что дальневосточники, так же как и жители Крайнего Севера, имеют право на компенсацию оплаты проезда и провоза багажа к месту проведения отпуска и обратно. Работающим гражданам она выплачивается работодателем, а пенсионерам – Пенсионным фондом РФ. «Билеты оплачиваются организацией работнику авансом, при этом работник обязан в течение 3 рабочих дней с даты выхода на работу из отпуска представить подлинники билетов, подтверждающих его расходы и расходы членов семьи», – пояснила Яровая.

При этом она указала, что в период пандемии коронавируса граждане, которые заранее планировали выезд на материк и воспользовались правом на оплату проезда, в силу не зависящих от них обстоятельств не смогли осуществить перелёт, исполнить требования об отчётности не могут по объективным причинам. «Чтобы защитить права граждан и не допустить ситуацию, когда от работника или пенсионера будут требовать возврата денег, которых ему не вернула авиакомпания, мною было направлено обращение профильным министром», – подчеркнула зампред Госдумы.

Она сообщила, что разработана специальная дополнительная процедура, которая позволит дальневосточникам максимально удобно воспользоваться правом на компенсацию. Согласно решению кабмина, граждане, купившие билеты и не поехавшие в отпуск в связи с ограничительными мерами, не обязаны возвращать полученные средства работодателю в случае, если транспортная компания продлила на 2021 год срок авиаперелёта и выполнение обязательств по перевозке.

Кроме того, граждане не должны возвращать средства, если компания-перевозчик не возвращает деньги за проездные документы. В таких случаях работник в течение семи дней после выхода из отпуска должен проинформировать работодателя. «При этом лица, не воспользовавшиеся правом на компенсацию в 2020 году в связи с введёнными ограничениями, смогут реализовать это право в 2021 году», – сообщила Ирина Яровая.

<https://www.pnp.ru/politics/dalnevostochnikam-za-neispolzovannye-bilety-predostavyat-kompensaciyu.html>

ИНТЕРФАКС; АНАСТАСИЯ НИКОЛАЕВА; 2020.25.06; МАСШТАБНЫЙ ПРОЕКТ

Проект планировок скоростной автотрассы «Москва – Казань» утвердят в течение месяца. Строительство планируют начать в конце года.

Строительство платной скоростной автотрассы от Москвы до Казани, которая должна войти в состав транспортного коридора «Европа – Западный Китай», планировалось

завершить к 2027 году. Параллельно будет вестись ремонт трассы М-7 «Волга». Еще в прошлом году магистраль получила номер М-12 в классификации федеральных автодорог. План строительства трассы включает четыре этапа. Так, с начала 2020 года были запланированы работы по строительству новых скоростных участков от Москвы до Владимира (145 км, включая обходы Балашихи и Ногинска). Второй участок, строительство которого было запланировано в этот же период, – южный обход Казани, участок Канаш-Шали (142,8 км).

Старт третьего этапа – участок от Владимира до Арзамаса (267 км) – наметили на 2021 год с завершением работ к 2025 году. При этом в 2022 году планировалось приступить к соединению участков от Арзамаса до Канаша (239 км).

После 2024 года **Минтранс** собирался рассматривать возможность продления скоростной автотрассы М-12 через Сибирь до Кузбасса.

«Уверен, что первоочередные участки коридора «Европа – Западный Китай» – это выезд из Москвы и новая автодорога до Владимира, в обход Владимира, а также дорога со стороны Казани до М-7 – позволят снизить огромный поток трафика, который движется сегодня по дороге М-7 из Москвы во Владимир, Нижний Новгород и Казань, помогут снизить огромную аварийность, которая сегодня есть на существующей трассе. По первоочередным участкам решение уже принято, мы приступили к его реализации. Думаю, каких-то кардинальных пересмотров по этому вопросу не будет», – заявлял в начале года **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Он пообещал, что участки М-12, включенные в магистральный план, начнут проектировать в текущем году. Причем, по планам **Минтранса** контракты на проектирование должны заключаться с компаниями, которые впоследствии будут строить дорогу.

Вместе с тем госкомпания «Автодор» допустила возможность полной сдачи трассы М-12 от Москвы до Казани до намеченного на 2027 год срока.

«С учетом высокого интереса частных инвесторов к проекту М-12 мы рассматриваем возможность завершить его раньше 2027 года за счет привлечения внебюджетных средств», – заявлял председатель госкомпании Вячеслав Петушенко.

По данным «Автодора», местоположение трассы, основные планировочные решения и участки в постоянной полосе ее отвода уже определены, трассировка М-12 согласована с регионами ее прохождения, а «точечные вопросы по трассировке, в частности во Владимирской области, прорабатываются с учетом мнения жителей, муниципальных образований и органов исполнительной власти».

«Принимая во внимание высокую степень проработки инвестиционной составляющей проекта, отмечается повышенный интерес к нему со стороны российского и зарубежного делового сообщества. В настоящее время получено подтверждение о готовности принять участие в проекте как от строительных компаний, так и от крупнейших финансовых организаций. Они готовы обеспечить строительные мощности и необходимый объем внебюджетного финансирования», – отмечали в госкомпании.

При этом о каких именно инвесторах идет речь – в «Автодоре» не уточняли, но подчеркивали, что «вполне вероятно оптимизация сроков реализации проекта за счет более раннего начала строительства последнего участка от Арзамаса до Канаша».

О том, что трассу «Москва-Казань» можно построить не за восемь лет, а за четыре года, в мае заявил и **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

«Посмотрел проект «Европа – Западный Китай», это новый проект, за который я взялся лично. По этому проекту, у которого срок реализации восемь лет, сейчас я ставлю задачу разработать план мероприятий и построить дорогу за четыре года», – сказал **Хуснуллин** в прямом эфире на своей странице в Инстаграме.

Он отметил, что уже разработал план действий и планирует еженедельно проводить штаб, «чтобы раскатать эту стройку».

Кстати, в Счетной палате РФ проанализировали эффективность расходования бюджетных средств на строительство и ремонт автодорог, входящих в транспортный коридор «Европа – Западный Китай», частью которого является М-12, и указали, что намеченная на 2027 год сдача центрального участка М-12 не позволит к 2024 году увеличить скорость движения на всей магистрали. В ведомстве также обратили внимание, что перенос сроков строительства М-12 с 2021-2024 годов на 2021-2027 годы «приведет к общему увеличению объема капитальных вложений на прогнозируемый трехлетний уровень инфляции».

На минувшей неделе **вице-премьер** сообщил, что строительство трассы «Европа – Западный Китай» планируется начать в конце 2020 года.

Хуснуллин сообщил журналистам, что большинство регионов, через которые пройдет дорога, уже утвердили трассировку: «Практически все регионы, через которые она проходит, это и Оренбургская область, и Самарская область, Татарстан, Чувашия, Владимирская область, Нижегородская область, сама Москва, куда будет заходить трасса, подтвердили трассировки. Думаю, что в ближайший месяц они утвердят проекты планировок».

По его словам, наряду с проектированием трассы готовится план по перекладке инженерных коммуникаций.

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

На днях заместитель **председателя правительства РФ** и губернатор Нижегородской области Глеб Никитин провели рабочее совещание в Перевозском районе Нижегородской области. Встреча проходила рядом с трассировкой участка скоростной автодороги Москва – Нижний Новгород – Казань.

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

Протяженность участка скоростной автодороги на территории региона должна составить порядка 280 км – это более трети от общей протяженности трассы (794,4 км). От границы Владимирской области дорогу планируется проложить через Навашинский, Ардатовский, Арзамасский, Вадский, Перевозский, Бутурлинский, Сергачский, Пильнинский районы Нижегородской области. На границе с Владимирской областью предполагается строительство нового моста через Оку, на пересечениях с дорогами Нижний Новгород – Арзамас и Павлово – Мухтолово планируется строительство транспортных развязок.

На территориях, находящихся в непосредственной доступности от дороги, зарегистрировано более 3 тыс. крупных и средних предприятий и организаций, в том числе ряд крупных предприятий оборонно-промышленного комплекса. Расчетный экономический эффект, который получит Нижегородская область от строительства магистрали, оценили в 156 млрд рублей.

«Указанные территории имеют большой потенциал для дальнейшего развития. Также создание МТМ (международный транспортный маршрут – ИФ) «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», – <https://government-nnov.ru/?id=259082> заявил глава Нижегородской области.

В свою очередь общая протяженность автомобильной дороги на территории Татарстана должна составить 142 км. Как сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе Минтранса Татарстана**, ориентировочная стоимость строительства татарстанского участка составляет 162 млрд рублей.

Между тем, **Хуснуллин** лично осмотрел всю трассировку магистрали «Москва – Казань» на вертолете. «Проект масштабный, поэтому решил своими глазами оценить маршрут будущей трассы!» – написал он в своем инстаграм-аккаунте. **вице-премьер**.

По его словам, проекты планировок платной трассы должны быть утверждены в течение месяца.

<https://www.interfax-russia.ru/volga/view/masshtabnyy-proekt>

ТАСС; 2020.25.06; ХУСНУЛЛИН УВЕРЕН В СОЗДАНИИ ТРАССЫ МОСКВА – КАЗАНЬ ЗА 4 ГОДА, НЕСМОТРИ НА МНЕНИЯ СКЕПТИКОВ

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин считает, что трассу Москва – Казань получится построить в ускоренные сроки, за четыре года, несмотря на мнения скептиков. Об этом он сообщил журналистам в четверг после заседания оргкомитета по празднованию столетия Татарстана.

«Единого подрядчика у нас не будет, будет единый заказчик в лице компании «Автодор». Мы сейчас собираем все силы страны, чтобы их распределить на этих девяти участках и постараться построить. Проект очень непростой, много сегодня есть скептиков, которые говорят: давайте в этой ситуации, может, не будем строить. Но я считаю, что если мы все решения до конца оформим, у нас они есть в комплексном плане модернизации инфраструктуры, то за четыре года мы эту дорогу построим», – сказал он.

По его словам, вчера на вертолете он облетел с коллегами всю территорию, по которой пройдет трасса, посмотрели, что нужно сделать, чтобы ее упростить, ускорить, провели детальный анализ на примере Республики Татарстан, так как из девяти участков строительства два проходят по территории региона.

«Мы договорились, что проекты планировки будут утверждены в ближайшее время республикой, будет оказана вся необходимая помощь, организационная, техническая. Мы хотим запараллелить проектирование и строительство, сегодня нам это позволяет закон, выходить на подготовку территории и перекладку сетей уже сейчас, не дожидаясь ничего, сегодня тоже согласно закону у нас есть такое право. Ну и мобилизовав все силы, построить за четыре года», – добавил **Хуснуллин**.

Ранее **Хуснуллин** заявлял, что планирует ускорить строительство трассы Москва – Казань на четыре года, то есть запустить движение уже в 2024 году.

Согласно проекту, строительство трассы Москва – Казань будет разбито на этапы и начнется с двух головных участков. Это маршрут из Москвы до Владимира с обходом Владимира, а также южный обход Казани. Завершить эти работы ранее рассчитывали к 2024 году, а остальные участки трассы – в 2027 году. Общий объем финансирования строительства новой дороги с обходом Тольятти составит до 730 млрд рублей. Проект трассы Москва – Казань включен в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года и является частью создаваемого коридора «Европа – Западный Китай».

<https://tass.ru/ekonomika/8816005>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200625/1573473583.html>

НОВОСТИ И ОБЗОРЫ НЕФТЕГАЗОХИМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ; МАРИЯ ДЫМЕНКО, АЛЕКСАНДРА ЗАЙКИНА; 2020.25.06; БИТУМНЫЙ РЫНОК ВЫДЕРЖАЛ COVID-19 БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ

Увеличение темпов развития автодорожной сети и реализация проектов в рамках нацпрограммы «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД) сформировали в России устойчивый спрос на качественные материалы для строительства дорог, в том числе на нефтяные битумы. О том, как производители битума преодолевают пандемию без прямой государственной поддержки, специалисты группы CREON узнали у экспертов отрасли.

Мировой битумный рынок показывает ежегодный рост порядка 4%, а его объем на сегодняшний день оценивается в 113 млн тонн. В России производство нефтяных битумов также растет. За 2019 год в РФ было произведено более 6,9 млн тонн битумов, что на 0,8% больше, чем годом ранее. Опрошенные группой CREON эксперты считают, что в ближайшие годы основным драйвером развития на рынке останется дорожная отрасль: порядка 80% битума пойдет на строительство автодорог.

Запущенный Минтрансом национальный проект «Безопасные и качественные автодороги» с федеральными и региональными субсидиями на 4,78 трлн рублей реализовывается с 2019 по 2024 гг. и охватит 104 города с агломерациями в 83 субъектах РФ. По мнению отрасли, нацпроект помог компаниям, задействованным в дорожно-транспортной сфере, пройти период пандемии коронавируса без больших потерь: «Кризис мы не чувствуем, деньги от правительства поступают по плану, контракты все заключены еще в прошлом году, работаем в штатном режиме», – комментирует директор асфальтобетонного завода. «Для нас ситуация складывалась положительно, объем работ остается стабильным. Особенно нам помогло то, что во время пандемии продолжались дорожные работы по МКАД», – говорит представитель крупной компании.

Возведение новых больничных корпусов для лечения COVID-19 во многих регионах России также добавило работы дорожникам и участникам битумного рынка. Так, в ТиНАО (Троицкий и Новомосковский административные округа) было проложено порядка 26 км дорожно-транспортного полотна, из них 17 км будут в дальнейшем эксплуатироваться как постоянные дороги. «Строительство городской инфраструктуры идет по плану, дополнительно начали возводить больницы и прокладывать к ним дороги в срочном порядке, поэтому кризис нам не помеха», – уверяет крупный производитель битумов.

Нарушение логистических цепочек

Тем не менее битумный рынок испытывал временные трудности из-за нарушения логистических цепочек на фоне карантинных мер в регионах. «У нас возникли просрочки поставок из-за ограничения движения в некоторых областях, – говорит производитель битумов. – Но в целом ситуация для нас сложилась положительно: мы получили большой приток новых клиентов и заказов, сейчас планируем расширяться». О сложностях с поставками также упоминают и компании, зависящие от импортного оборудования: «Накладки с поставками оборудования начались сразу после закрытия границ, но мы адаптировались к ситуации – перешли на российских поставщиков», – комментирует источник в отрасли.

Начало сезона дорожно-строительных работ и открытие границ стимулировало спрос на темные нефтепродукты в целом. В мае отгрузки битума и гудрона на экспорт выросли по сравнению с апрелем на 17 900 тонн до 72 000 тонн. Однако по результатам июня экспортные поставки могут сократиться из-за роста спроса на внутреннем рынке и проведения плановых ремонтов на НПЗ. Общее выпадение мощностей на установках первичной переработки нефти в результате плановых и внеплановых ремонтных работ в июне может превысить 480 000 тонн продукции.

Рост цен и создание инфраструктуры

По данным участников рынка, опрошенных специалистами CREON, ограничение грузоперевозок между субъектами РФ в марте-апреле текущего года способствовало росту цен на нефтяные битумы в некоторых регионах. В среднем по стране цены на битум колебались в пределах 10%, в Краснодарском крае был зафиксирован рекордный рост на 34%. «Естественный механизм защиты дорожников от колебаний цен на биржевые товары, при котором стоимость битума принимается не сметной, а среднерыночной на период выполнения работ, давно и успешно применяется по всему миру», – говорит начальник отдела разработки и постановки на производство ПБМ «ЛЛК-Интернешнл» Ульяна Зверева.

Рынок базовых дорожных битумов – это рынок локальных производителей, которые оказываются в более выгодном положении, чем остальные игроки. Доля логистических затрат в конечной стоимости продукта составляет не менее 25%, поэтому чем ближе поставщик находится к потребителю, тем более выгодные цены он может предложить. Создание дополнительных локальных мощностей могло бы сократить ценовой разрыв продукта «до-после доставки», однако участники рынка считают более целесообразным развитие производственно-логистических терминалов. «Создание новых производств битума – это весьма дорогостоящие проекты, требующие серьезного экономического обоснования. Напротив, создание высокотехнологичных производственно-логистических терминалов, предусматривающих квалифицированное хранение и переработку/модификацию выпускаемых битумных вяжущих, представляется наиболее целесообразным решением», – считает генеральный директор «Автодор-Инжиниринг» Константин Могильный.

Опрошенные группой CREON участники дорожно-строительной отрасли часто говорят о нестабильности качества поставляемого на рынок битума, вследствие чего страдает и качество дорожного покрытия. В целом российский рынок битумов можно охарактеризовать как стабилизировавшийся, однако до сих пор остаются вопросы по качеству продукта. «Нацпроект положительно повлиял на отрасль, которая сформирована частными компаниями. Это удачный пример государственно-частного взаимодействия. Хочется верить, что реализация национального проекта БКАД поможет внедрить классификацию по PG на территории России, что позволило бы применять материалы с необходимым спектром вяжущих компонентов при строительстве федеральных, региональных и муниципальных трасс», – комментирует Санджар Тургунов, генеральный директор CREON Energy.

<http://rcc.ru/article/bitumnyi-rynok-vyderzhal-covid-19-blagodarya-nacproektu-74684>

ТАСС; 2020.25.06; ПОЧТОВУЮ МАРКУ, ПОСВЯЩЕННУЮ БЕЗОПАСНЫМ И КАЧЕСТВЕННЫМ АВТОДОРОГАМ, ВЫПУСТЯТ В РОССИИ

В почтовое обращение с 26 июня планируется выпустить марку, посвященную безопасным и качественным автомобильным дорогам в рамках серии «Национальные проекты России». Об этом говорится в сообщении АО «Марка».

«26 июня в рамках серии «Национальные проекты России» в почтовое обращение выйдет марка, посвященная безопасным и качественным автомобильным дорогам», – отмечается в сообщении.

Непосредственно на почтовой марке изображены элементы инфографики национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», дорожные развязки с движущимися автомобилями. Дополнительно к выпуску почтовой марки будут изданы конверты первого дня и изготовлены штемпеля специального гашения для Москвы и Санкт-Петербурга. Исполнение символизирует направления проекта – строительство и ремонт дорог, обустройство улично-дорожной сети, оборудование регулируемых пешеходных переходов.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/poctovuu-marku-posvasennuu-bezopasnym-i-kacestvennym-avtodorogam-vypustat-v-rossii>

ТАСС; 2020.25.06; НАЗВАННЫЕ В ЧЕСТЬ ПОБЕДЫ УЛИЦЫ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В РЕГИОНАХ

Улицы, названные в честь Победы и героев Великой Отечественной войны, отремонтировали в регионах в рамках патриотического проекта «Улица Победы», приуроченного к 75-летию Победы. Об этом говорится в сообщении **Минтранса РФ**.

«Сегодня во многих российских городах прошли парады Победы. К этому дню в регионах, участвующих в реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, отремонтировали и благоустроили улицы, названные в честь Великой Победы и героев войны. Работы проводятся в рамках патриотической кампании «Улица Победы», – отменили в министерстве.

Так, в Туле дорожники отремонтировали 1,2 км улицы Болдина от улицы Дмитрия Ульянова до улицы Зои Космодемьянской. Улица названа в честь советского военачальника, генерал-полковника Ивана Васильевича Болдина. Он получил известность в качестве командующего 50-й армии, которой руководил беспрерывно с ноября 1941 по февраль 1945 года. Общая стоимость работ составила 70,5 млн руб.

В Петровске (Саратовская область) завершился ремонт улицы Шамаева, названной в честь Героя Советского Союза Павла Степановича Шамаева. Он принимал участие в Курской битве, освобождении Белоруссии, Польши, в боевых действиях на территории Пруссии. Кроме того, обновили 1,4 км дороги на участке от улицы Московской до улицы Мичурина. Общая стоимость работ составила 20 млн руб.

В Чите отремонтировали улицу Подгорбунского, получившую свое название в честь выдающегося советского офицера танковой разведки, Героя Советского Союза Владимира Подгорбунского. В Красноярском крае отремонтирована улица 9 мая. «Всего в 2020 году в российских регионах благодаря проекту «Улица Победы» отремонтируют и благоустроят порядка 400 улиц. В течение 2020 года их количество может быть увеличено, в том числе за счет экономии, сложившейся по итогам проведения конкурсных процедур в регионах», – подчеркнули в **Минтрансе**.

Проект «Улица Победы» – инициатива ряда российских регионов, которую поддержало **Министерство транспорта РФ**. Проект реализуется в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Задачей кампании является не только приведение в нормативное состояние городских улиц, проспектов и площадей, но и повышение внимания населения к истории России, подвигу советского народа и роли каждого региона в Великой Отечественной войне.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/nazvannye-v-cest-pobedy-ulicy-otremontirovali-v-regionah>

ТАСС; 2020.25.06; В КАРЕЛИИ СТАЛИ РЕМОНТИРОВАТЬ ДОРОГИ В ЧЕТЫРЕ РАЗА БЫСТРЕЕ

Работа по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Карелии позволила более чем в четыре раза нарастить темпы приведения в нормативное состояние региональных трасс в 2019 году по сравнению с предыдущим годом. Об этом в четверг в своем отчете по итогам года перед депутатами Заксобрания региона сообщил глава Карелии Артур Парфенчиков.

«Национальный проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** позволил нам более чем в четыре раза увеличить темпы работ по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог регионального и местного значения к уровню 2018 года. В прошлом году привели в порядок 138 км таких дорог», – сказал он.

В 2019 году в регионе начали приводить в порядок дороги к основным туристическим объектам показа. Так, отремонтирована подъездная дорога к водопаду Кивач. Из федерального бюджета выделен почти 1 млрд рублей на строительство новой трассы «Великая Губа – Оятевщина». Дорога длиной 31 км ведет к самой ближней материковой точке – к острову Кижы – и позволит посещать одноименный музей-заповедник круглый год, вне зависимости от навигационного периода.

Положительно на транспортной доступности региона скажется и передача двух региональных дорог в федеральное пользование. «По одной дороге (трасса «Подъезд к г. Петрозаводску», бывшая дорога «Петрозаводск – Ошта» – прим. ред.) расстояние пути между Петрозаводском и Вологодой сократится на 230 км, а по второй дороге (дорога «Кочкома – Тикша – Ледмозеро – Костомукша – Госграница» – прим. ред.) улучшится автотранспортное сообщение с северными территориями Финляндии, Швеции и Норвегии», – отметил Парфенчиков.

Глава Карелии также добавил, что в регионе изменили подход к дорожному ремонту. По причине того, что состояние региональных трасс в республике невысокое (например, доля нормативных дорог в Петрозаводской агломерации, объединяющей Петрозаводск и Кондопожский район, по итогам 2019 года составила 57%), власти приняли решение приводить в порядок дороги в каждом из районов по очереди.

«Масштаб этой проблемы настолько велик, что мы не можем обеспечить одновременное выделение средств из Дорожного фонда на улучшение всех автодорог республики. Поэтому, чтобы привлечь надежных подрядчиков и максимально эффективно использовать финансовые ресурсы, мы перешли к новой модели распределения средств. Выделяем их поочередно районам республики. Но при этом объемы работ в каждом районе существенно увеличиваются», – сказал Парфенчиков.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-karelii-stali-remontirovat-dorogi-v-cetyre-razabystree>

ТАСС; 2020.25.06; ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ ПОЧТИ 400 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

Ярославская область получит 392 млн рублей на строительство и ремонт дорог по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, регион получит поддержку в связи с перевыполнением плана по **нацпроекту**. Об этом журналистам сообщила **пресс-служба** правительства региона.

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»**. Это первая часть суммы, которую планируется направить в регионы, перевыполняющие **нацпроект**. В общей сложности господдержка на эти цели составит 100 млрд рублей.

«Правительство России дополнительно выделит почти 44 млрд рублей на развитие дорожного хозяйства субъектов РФ. Ярославская область получит 392 млн рублей», – говорится в сообщении.

Из общей суммы 292 млн рублей будет направлено на завершение капитального ремонта путепровода по улице Добрынина в Ярославле. На объекте планируется провести ремонт съездов, лестничных сходов, обновление опорных частей, покраску. Оставшиеся 100 млн рублей будут направлены на приведение в нормативное состояние 12 объектов улично-дорожной сети Рыбинска. Проектно-сметная документация на ремонт объектов находится на госэкспертизе.

«Средства направлены в регионы, перевыполняющие планы по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Это хорошая мотивирующая оценка нашей работы. В настоящее время уже сданы три объекта, отремонтированные в рамках национального проекта», – цитирует **пресс-служба** губернатора Ярославской области

Дмитрия Миронова. Губернатор также отметил, что сейчас дорожные работы ведутся круглый год – зимой идет работа с документацией и аукционами, в теплый сезон проводятся ремонтные работы.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/aroslavskaa-oblast-polucit-pocti-400-mln-rublej-na-remont-i-stroitelstvo-dorog>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; РЕМОНТ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ ЗАВЕРШИЛИ В ПАВЛОВСКОМ ПОСАДЕ

Дорожные службы Московской области завершили ремонт четырех региональных дорог в городском округе Павловский Посад, говорится в сообщении **пресс-службы министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры Подмосковья.

«В рамках текущего ремонтного сезона в Павловском Посаде запланировано обновить покрытие на 14 муниципальных и региональных дорогах длиной более 10 километров. В настоящее время региональный ремонт в округе завершён – покрытие заменили на четырех дорогах, также отремонтировали три муниципальных дороги за счёт средств из бюджета Московской области», – приводят слова главы ведомства Алексея Гержика.

По его словам, всего в этом году в Подмосковье отремонтируют более 1,7 тысячи участков автодорог протяженностью свыше двух тысяч километров. На сегодняшний день работы завершены более чем на 760 участках. Завершить ремонтный сезон запланировано осенью.

<https://ria.ru/20200625/1573465037.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; МИНКОМСВЯЗЬ ОПУБЛИКОВАЛА РАСПИСАНИЕ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСОВ ДО 7 ИЮЛЯ

Минкомсвязь РФ в своем Telegram-канале опубликовала расписание вывозных рейсов на 26 июня – 7 июля.

На 26 июня планируются рейсы Барселона – Москва, Париж – Москва, Лондон – Москва, Бишкек – Санкт-Петербург, Душанбе – Казань. 27 июня ожидаются рейсы Ош – Москва, Амман – Москва. 28 июня должны состояться перелеты Бишкек – Москва, Нью-Йорк – Москва, Рим – Москва, Ереван – Калуга.

На 29 июня планируются рейсы Дели – Москва, Ереван – Санкт-Петербург. 30 июня россиян вывезут из Душанбе в Новосибирск, из Тель-Авива в Москву, из Гоа в Москву, Новосибирск, Казань, Санкт-Петербург, из Денпасара в Москву, Новосибирск, Казань, Санкт-Петербург, из Еревана в Сочи и Минеральные Воды, из Чэнду в Санкт-Петербург.

Россияне смогут 1 июля полететь в Москву из Каракаса, Кито, Сан-Хосе, Душанбе, а также во Владивосток из Ханоя. 2 июля ожидаются рейсы Стамбул – Москва, Афины – Москва, Сеул – Владивосток. 3 июля вывозных рейсов не запланировано.

На 4 июля планируются рейсы Шанхай – Москва, Амстердам – Москва, Гуанчжоу – Москва, 5 июля – Дубай – Москва, Чэнду – Санкт-Петербург, Нью-Йорк – Москва. 6 июля ожидается рейс Душанбе – Санкт-Петербург, 7 июля – Душанбе – Екатеринбург.

<https://ria.ru/20200625/1573466738.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; РЕПАТРИАЦИОННЫЙ РЕЙС ИЗ МОСКВЫ В НУР-СУЛТАН ОТЛОЖИЛИ НА СУТКИ

Специальный репатриационный рейс из Москвы в Нур-Султан, ранее запланированный на 25 июня, отложен на сутки, говорится в сообщении посольства Казахстана в России.

«Информируем, что репатриационный рейс по маршруту Москва – Нур-Султан, намеченный на 25 июня, откладывается на сутки», – сообщили в дипмиссии.

Ранее сообщалось, что посольство Казахстана в России и авиакомпания SCAT планируют 25 июня специальный репатриационный рейс из Москвы в Нур-Султан.

<https://ria.ru/20200625/1573447481.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; ПОСОЛЬСТВО РАССКАЗАЛО О ВЫВОЗНЫХ РЕЙСАХ ИЗ АРМЕНИИ В РОССИЮ

Посольство России в Армении сообщило в четверг о планируемых 28-30 июня вывозных рейсах в Калугу, Санкт-Петербург, Минеральные Воды и Сочи, которые будут выполнены в условиях ограничения воздушного сообщения из-за мер по борьбе с распространением коронавируса.

«Согласно предварительному графику вывоза российских граждан из-за рубежа в РФ, вылет рейса ... Ереван – Калуга запланирован на 28 июня в 08.00 (07.00 мск)», – говорится в сообщении, размещенном на странице диппредставительства в Facebook.

По данным посольства, этот перелет возможен только для граждан России, проживающих в Москве, Московской, Владимирской, Ивановской, Калужской, Рязанской, Смоленской, Тверской, Тульской, Ярославской, Брянской, Орловской, Липецкой, Тамбовской, Воронежской, Курской, Псковской, Новгородской, Вологодской, Костромской, Ульяновской, Калининградской, Нижегородской, Пензенской областях, Мордовии.

В дипмиссии заявили, что 29 июня в 11.00 по местному времени (10.00 мск) запланирован рейс Ереван – Санкт-Петербург для россиян – жителей Санкт-Петербурга, Ленинградской, Псковской, Новгородской, Калининградской, Архангельской, Мурманской, Вологодской областях, Карелии, Коми, Ненецкого автономного округа.

В сообщении отмечается также, что 30 июня в 11.00 по местному времени (10.00 мск) предусмотрен перелет Ереван – Минеральные Воды, предусмотренный для граждан России из Ставропольского края, Карачаево-Черкесской Республики, Кабардино-Балкарии, Северной Осетии, Ингушетии, Чечни, Дагестана, Калмыкии, Краснодарского края, Крыма, Севастополя.

Кроме того, в посольстве заявили, что на тот же день в 18.00 по местному времени (17.00 мск) запланирован рейс Ереван – Сочи. Им на родину смогут вернуться граждане РФ, проживающие в Воронежской, Астраханской, Волгоградской, Ростовской областях, Краснодарском крае, Адыгее, Калмыкии, Ставропольском крае, Карачаево-Черкесской Республике, Крыму, Севастополе.

«Количество мест на борту ограничено. Списки будут формироваться на основании регистрации на госуслугах», – отмечается в сообщении.

<https://ria.ru/20200625/1573473685.html>

ГУДОК; 2020.25.06; ОТРАСЛЕВЫЕ УНИВЕРСИТЕТЫ ВОШЛИ В РЕЙТИНГ 100 ЛУЧШИХ РОССИЙСКИХ ВУЗОВ ПО ВЕРСИИ FORBES

Четыре отраслевых высших учебных заведения вошли в рейтинг «Университеты для будущей элиты: 100 лучших российских вузов по версии Forbes – 2020». Об этом сообщает издание Forbes.

Основные критерии рейтинга – качество образования, качество выпускников и степень элитарности учебного заведения. В тройку лидеров вошли: Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова и Московский физико-технический институт (национальный исследовательский университет).

Российский университет транспорта (РУТ, МИИТ) занял 37 место с итоговым баллом 25,25. Ростовский государственный университет путей сообщения (РГУПС) разместился на 45 позиции рейтинга с результатом 22,56 балла. Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС) расположился на 48 строчке и набрал 22,36 балла. И Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС) занял 52 место с итоговым баллом 21,98.

В Forbes отмечают, что изменение методики рейтинга в этом году привело к серьёзным перестановкам в нём. В числе прочего в метрике «Качество образования», опирающейся на данные мониторинга Министерства образования, появился новый параметр «Качество

преподавателей». Также издание совместно с сервисом «Авито Работа» провело исследование того, выпускников каких вузов «больше всего любят работодатели». Из их ответов сформирована обновлённая метрика «Качество выпускников».

Как сообщал Gudok.ru, VI Всемирный конгресс по железнодорожному обучению Международного союза железных дорог (МСЖД) пройдёт в сентябре 2021 года в Москве на площадке **Российского университета транспорта**. Предыдущие международные мероприятия состоялись в Испании, Австрии, Португалии, Германии и Марокко.

<https://gudok.ru/news/?ID=1525497>

ТАСС; 2020.25.06; НА КУБАНИ С 27 ИЮНЯ ВОЗОБНОВЛЯЮТ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ МУНИЦИПАЛИТЕТАМИ

Перевозки пассажиров общественным транспортом между муниципальными образованиями Краснодарского края возобновятся с 27 июня в условиях пандемии коронавируса, в том числе возобновятся авиаперелеты между Краснодаром и Сочи. Об этом сообщил в ходе заседания оперативного штаба в четверг глава региона Вениамин Кондратьев.

«Предлагаю с 27 июня открыть межмуниципальное пассажирское сообщение, в том числе и авиационное сообщение между Краснодаром и Сочи. Прошу внести изменения в мое постановление», – сказал Кондратьев.

Глава Краснодара Евгений Первышов в ходе заседания сообщил, что эпидемиологическая обстановка в крае стабильная. Он отметил, что считает возможным возобновить межмуниципальное сообщение. Главы Сочи, Геленджика, Анапы, Новороссийска и Армавира также поддержали решение губернатора.

Глава региона Вениамин Кондратьев обратил внимание, что гражданам, страдающим хроническими заболеваниями, течение которых осложняется при коронавирусе, все же рекомендовано минимизировать передвижения по территории края и воздержаться от пользования общественным транспортом.

С 31 марта в Краснодарском крае действовал режим карантина, в соответствии с которым было прекращено межмуниципальное транспортное сообщение, движение на личных автомобилях было разрешено только при наличии специальных пропусков. С 23 мая пропускной режим сняли внутри муниципалитетов, с 12 июня пропуска прекратили быть обязательными для передвижения между муниципалитетами региона. Режим карантина сняли в Краснодарском крае с 21 июня, на Кубань начали активно пребывать туристы, при этом регион вернулся к действию режима «Повышенная готовность», ограничения на пассажирские перевозки между муниципалитетами сохранялись.

<https://tass.ru/obschestvo/8813695>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200625/1573457964.html>

ТАСС; 2020.25.06; ТУРИСТЫ РАСКУПИЛИ БОЛЕЕ 40 ТЫС. БИЛЕТОВ НА ЛЕТНИЕ ПОЕЗДА В КРЫМ – ПЕРЕВОЗЧИК

Спрос на билеты в поезда, которые в конце июня начнут курсировать между городами Крыма, Екатеринбург, Кисловодском и Санкт-Петербургом, растет, продано уже более 40 тыс. билетов. Об этом сообщает в четверг **пресс-служба** министерства курортов и туризма Республики Крым.

10 июня 2020 года **Минтранс РФ** сообщил, что компания «Гранд сервис экспресс», оператор железнодорожных пассажирских перевозок по Крымскому мосту, летом запустит поезда «Таврия», которые свяжут Симферополь с Кисловодском и Екатеринбург. Кроме того, они пойдут впервые из Санкт-Петербурга в Евпаторию и обратно.

«Динамика продаж показывает, что, возможно, мы будем принимать решение о запуске дополнительных маршрутов. Одну цифру могу назвать: на эти четыре летних поезда с 11 июня продано 40 тысяч билетов. В принципе динамика хорошая. С учетом снятия или ослабления ограничительных мер будем принимать решение по дальнейшему развитию маршрутной сети», – приводятся в сообщении слова гендиректора компании-перевозчика «Гранд Сервис Экспресс» Александра Ганова.

Отмечается, что сейчас маршрутная сеть перевозчика охватывает 30 крупных населенных пунктов, продажи открыты на 90 дней.

Пассажирам поездов предлагается услуга по заказу автобусов по Крыму прямо от железнодорожных станций. На данный момент между Крымом и материком курсируют два поезда: Москва – Симферополь и Санкт-Петербург – Севастополь. В ближайшее время маршрутная сеть расширится. Так, 28 июня первый поезд соединит Симферополь с Екатеринбургом. Кроме того, предусмотрено пустить поезда между Симферополем и Кисловодском, Санкт-Петербургом и Евпаторией.

РИА НОВОСТИ; 2020.26.06; МИНЗДРАВ ПРЕДЛОЖИЛ ОТЛОЖИТЬ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПОЛУЧЕНИЯ СПРАВОК ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Минздрав планирует отложить до 1 января вступление в силу новых правил медосвидетельствования для водителей, говорится в проекте приказа ведомства, опубликованном на официальном портале проектов нормативно-правовых актов.

Ранее сообщалось, что, согласно новому документу, сдавать анализы для диагностики употребления алкоголя при получении медсправки нужно будет, только если нарколог выявит симптомы заболевания.

«Внести изменение в приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 15 июня 2015 г. № 344н «О проведении обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)», <...> заменив в пункте 5 слова «с 1 июля 2020 года» словами «с 1 января 2021 года», – говорится в проекте приказа.

Он должен вступить в силу с 30 июня.

Минздрав планировал с 22 ноября 2019 года внести изменения в порядок обязательного медицинского освидетельствования водителей и кандидатов в водители, увеличив объем исследований.

Это вызвало ажиотаж среди автомобилистов в регионах, предполагаемый рост стоимости прохождения водительской медкомиссии привел к огромным очередям в наркологических и психоневрологических диспансерах.

Позднее стало известно, что «с учетом обеспокоенности граждан» ведомство приняло решение отложить вступление в силу нового порядка медосмотра для водителей и проведет дополнительный анализ методов тестирования.

<https://ria.ru/20200626/1573494579.html>

RNS; 2020.26.06; В РОССИИ С 1 ИЮЛЯ ВСТУПАТ В СИЛУ НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

В России с 1 июля 2020 года вступит в силу ряд нововведений для водителей транспортных средств, сообщает Autonews.

Так, с июля вступит в силу запрет на ввоз праворульных транспортных средств категорий М2 и М3. В эти категории, в частности, входят самосвалы, строительная спецтехника, микроавтобусы, грузовики, имеющие манипуляторы, и пассажирские автобусы. Запрет не действует на легковые автомобили.

Помимо этого, с 1 июля вступят в силу новые правила изменений в конструкции автомобиля. Водители будут обязаны предоставить машину на проверку в специальную

лабораторию при переводе двигателя на газовое топливо, установке багажников, лебедок или фаркопов.

Кроме того, со следующего месяца в России изменится порядок прохождения медицинского освидетельствования для получения или продления срока действия водительского удостоверения. Для получения справки некоторые водители должны будут сдать дополнительные анализы в случае, если врач-нарколог найдет у водителя признаки злоупотребления алкоголем.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-s-1-iyulya-vstupyat-v-silu-novie-pravila-dlya-voditelei---2020-06-26/>

РЕН ТВ; 2020.25.06; МИНТРАНС ЗАЙМЕТСЯ ЛИХАЧАМИ НА САМОКАТАХ

Пешеходы теперь представляют опасность для самих себя. Правда, некоторых так можно назвать с натяжкой, но их так классифицируют правила дорожного движения. Передвигаются они на самокатах, только не старомодных, а на электрических, за ними даже устраивают погони полицейские. Маневрировать между людьми на скорости 50 км в час задача не из легких. А столкновение с человеком может закончиться даже трагедией. Автомобилисты тоже не в восторге от таких лихачей, ведь встреча с ними не сулит ничего, кроме проблем и убытков. В **Министерстве транспорта** уже занимаются этим вопросом.

Красноярский мотопатруль в замешательстве. Их служебные мотоциклы, конечно, быстры и маневренны, но кажется, к погоне за самокатом мощности недостаточно.

Времена, когда толчок ноги регулировал скорость, прошли. Сейчас даже пинок от полицейских не способен остановить электронаездника. Он намерен укатить от инспекторов по магистрали, оставляя вой сирен где-то позади. Но как показывает практика, сделать это безопасно не всегда удаётся. Одно из ДТП произошло в Казани. Здесь наехали на пешехода – очень быстрого пешехода. Его тоже не увидели, маневрировать на скорости, по дворовой территории – задача не из простых.

На легковушке заметная вмятина. Последствия столкновения с чудом техники и её владельцем. Но вот как оформлять ДТП? Если по правилам, это выходит наезд на пешехода, и, по сути, не важно, что пешеход сам выехал и наехал.

Таких называют люди без тормозов. Размер колёс для них уже давно перестал иметь значение. Скорость, как можно видеть на этих кадрах, сопоставима со среднестатистической, разрешённой для автомобилей в общем потоке. Но машины выбирают не все. Да и зачем, ведь самокат или электровелосипед – это де-юре не транспортное средство, прав не лишат, письмо счастья на почту не придёт. Тем более ехать быстрее.

Их уже давно оседлали курьеры – они, выходит, самые злостные пешеходы-нарушители. Чтобы еда за спиной не остыла, готовы стерпеть даже горячий нрав автомобилистов, которым то и дело приходится притормаживать, чтобы не столкнуться с лихачами. Последние же убеждают гоняют по правилам.

Кажется, в пору создавать уже настоящий самокатный патруль. В полицейских сводках десятки случаев, связанных с сегвеями, электросамокатами, гироскутерами и моноколесами. Их владельцы сбивают людей на пешеходных дорожках и создают аварийные ситуации на дорогах. И чаще всего денег за ущерб машине или здоровью можно добиться только через суд.

«Такой снаряд, заряженный человек, который летит по дороге на скорости 50-60 километров в час, он мало того, что может своего управляющего человека убить, при столкновении он может ещё принести и значительный материальный ущерб, а страховок у этих транспортных средств, по сути это транспортное средство, никаких нет», – объяснил юрист Илья Афанасьев.

И пешеходы на самокатах и пешеходы без них пока ещё уживаются друг с другом без конфликтов. Но споры возникают всё чаще. Пока в отдельную категорию транспортных средств электросамокаты не выведены. Прочем в **Министерстве транспорта** уже рассматривали поправки для этой категории.

Специалисты считают, что ситуация изменится, если владельцев электротранспорта приравняют по правовому статусу к другим участникам дорожного движения. О таких аналоговых самокатах речи, конечно, нет. Упомянут тех, кто хочет выезжать на дорогу или имеет очень быструю технику – мол, такие должны сдать на права на некую специальную категорию. Водительское удостоверение на самокат звучит, конечно, смешно, но эксперты уверены, что такой документ обезопасит движение.

Впрочем, как это будет работать, представления пока нет. На 42-летнего гонщика из Красноярска, например, составили 2 административных материала за неподчинение законным требованиям полиции и езду по проезжей части.

<https://ren.tv/news/v-rossii/715430-mintrans-zaimetsia-likhachami-na-samokatakh>

РИА КУРСК; 2020.25.06; ОТКРЫТЫЙ РАЗГОВОР С РОМАНОМ СТАРОВОЙТОМ: КАК ЭТО БЫЛО; СОБРАЛИ САМЫЕ ВАЖНЫЕ ВОПРОСЫ, ПОСТУПИВШИЕ ОТ ЖИТЕЛЕЙ РЕГИОНА И ЖУРНАЛИСТОВ

25 июня в Курске состоялся «Открытый разговор с Романом Старовойтом» – 2 часа глава региона отвечал на вопросы жителей области и журналистов. Они касались эпидемиологической ситуации, строительства и ремонта дорог, вопросов транспорта, газификации, работы медучреждений, снятия ограничений и многого другого. Также на вопросы курян отвечали заместители губернатора, мэр Виктор Карамышев и другие эксперты. Трансляция велась на шести телеканалах и в соцсетях. В определенный момент из-за аварии на подстанции эфир ненадолго прервался, но телевизионщики смогли оперативно возобновить трансляцию.

О дорогах

Во время «Открытого разговора» Роман Старовойт прокомментировал ремонт дорог в Курской области.

– Этот и прошлый год – это две очень большие разницы. Прошлый год был первым, когда все учились – и заказчики, и подрядчики. Было выявлено много замечаний и недочетов. Это и качество смесей, и работа по нанесению разметки, и по очередности работ и многие другие моменты. Для меня, например, было удивительно, что в такое время у нас много устаревшей техники. Еще одна проблема – отсутствие тротуаров, которые не внесли в проектную документацию. Но была проведена работа над ошибками. В дорожных работах начали применяться новые современные технологии. Это позволит увеличить межремонтный срок эксплуатации дорог до 12 лет, – отметил Роман Старовойт. – Ранее эти сроки варьировались в пределах 4-5 лет.

Один из вопросов поступил от жителя Суджи. Он сообщил, что на улице Чехова разбита дорога. Губернатор поручил разобраться в ситуации своего заместителя Станислава Набоко.

– Если бы у нас была возможность отремонтировать и построить все дороги, то нам бы потребовалось более 30 миллиардов рублей. Наш региональный дорожный фонд формируется в основном за счет транспортного налога. Его собираемость – порядка 6 миллиардов. За эти средства и чинятся дороги, – отметил губернатор. – Без помощи федерального бюджета нам не обойтись. Также часть дорог была передана в федеральную собственность. Важно расставлять приоритеты, какие дороги отремонтировать в первую очередь.

Об общественном транспорте

Жители Курчатова пожаловались, что в городе ходят только маршрутки и не хватает муниципального транспорта. А на частников нет рычагов воздействия. К обращениям

присоединились и жители Курска. Куряне пожаловались на старые автобусы, нехватку экологических видов транспорта – троллейбусов и трамваев.

– С обратившимися я согласен на 100%, – отметил губернатор. – Мы видим, в каком состоянии находится общественный транспорт. Это сказывается на безопасности, на удобстве. Автопарк требует обновления. Но очевидно, что за счет средств областного бюджета полностью обновить парк нет возможности. Это колоссальные средства. Это миллиарды, даже десятки миллиардов рублей, если мы говорим о комплексном решении проблемы. Мы рассчитываем на помощь федерального бюджета. **Минтранс** разработал отдельную программу, но для того, чтобы получить субсидии, требуется разработать новую комплексную систему организации движения. Те наработки, которые были сделаны в прошлом году, не удовлетворяют требованиям **Минтранса**. Это сложная работа, которую выполняют специализированные предприятия. Нами был заключен контракт с научно-исследовательским институтом, который уже разрабатывал такие системы для других областных центров. В частности, для Белгорода, который около пяти лет занимался разработкой этой системы. Только в этом году их заявка была одобрена. Мы очень рассчитываем, что новая транспортная система Курска в этом году будет разработана, и в следующем мы сможем получить федеральное софинансирование. Также глава региона подчеркнул, что на дорогах должно увеличиться количество транспорта большой вместимости.

– Это должны быть низкопольные машины, в том числе для маломобильных групп населения. И одновременно нужно решать вопрос со строительством остановок.

Затронул глава региона и тему трамвая.

– Хотя экономика, к сожалению, говорит об обратном, нам необходимо сохранить курский трамвай. Сейчас он убыточен.

Важен комплексный подход – необходимо строительство новых путей, ремонт и приобретение нового подвижного состава.

Также глава региона сообщил, что обратился в Москву, и в скором времени мы получим 20 троллейбусов и 40 автобусов большой вместимости.

<https://riakursk.ru/otkrytyy-razgovor-s-romanom-starovoy-3/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.25.06; СТОП-СИГНАЛ; БИЗНЕС ПРОСИТ НЕ ВВОДИТЬ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТАКСИ

Принятие многострадального закона о такси опять может быть отложено. РСПП, «Деловая Россия» и «ОПОРА России» в письме к спикеру Госдумы Вячеславу Володину предложили принять другой законопроект.

История тянется с 2015 года. Повторно внесенный в Госдуму в 2018 году законопроект дальше первого чтения не продвинулся. Он предполагает оснащение автомобилей тахографами, таксометрами и контрольно-кассовой техникой, стаж для водителей не менее трех лет и обязательство агрегаторов проверять разрешения на услуги такси на основе специальных реестров. Это приведет к новым затратам перевозчиков, законопроект противоречит «внедрению цифровых технологий» в сфере такси, не учитывает специфику сервисов заказа, говорится в письме, с которым ознакомилась «РГ». В РСПП предложили принять законопроект, который был в 2019 году внесен в Госдуму, но возвращен инициаторам, поскольку в парламенте уже был первый проект. Второй предлагает распространить на агрегаторов ответственность за вред жизни или здоровью пассажира, а к таксистам новых требований не вводит.

Минтранс поддерживает законопроект, который находится в Госдуме, сообщили «РГ» в министерстве. Его принятие будет способствовать снижению числа ДТП с участием такси, поскольку службы заказа будут обязаны проверять графики труда и отдыха водителей и отключать их от заказов в случае превышения установленных рабочих часов.

Позиции сторон сближаются. Агрегаторы уже отключают от заказов таксистов, которые нарушили правила, но хорошо бы также указать в законе, куда можно пожаловаться, если агрегаторы не принимают меры, говорит глава Союза пассажиров Кирилл Янков.

<https://rg.ru/2020/06/24/biznes-prosit-ne-vvodit-novye-trebovaniia-k-taksi.html>

РБК АВТОНОВОСТИ; ДМИТРИЙ АЛЕКСАНДРОВ; 2020.25.06; В ГИБДД ОБЪЯСНИЛИ, НА КАКОЙ ЛЕТНИЙ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ НУЖНЫ ПРАВА

В России для управления определенными видами электротранспорта, к которым может относиться и самокат, необходимо наличие специального права управления. Об этом рассказали в ГИБДД Красноярска. В ведомстве объяснили, что количество таких средств передвижения в городе стремительно растет. Впрочем, остальные российские города исключением тут также не являются.

По словам представителя ведомства, для управления двух- или трехколесным ТС с двигателем мощностью более 0,25 кВт и менее 4 кВт необходимо иметь водительское удостоверение категории М. При езде в обязательном порядке необходимо находиться в застегнутом мотошлеме.

«Важно отметить, что такой электротранспорт может быть опасным, а именно развивать значительную скорость, что при ограниченной маневренности создает высокую вероятность потери управления. При этом многие пользователи устройств, выезжая на проезжую часть, не используют защитную экипировку, чем подвергают свою жизнь опасности и окружающих», – заявили в ГИБДД.

В ведомстве также напомнили, что постановка такого электротранспорта на регистрационный учет не предусмотрена. За отсутствие прав водителю такого самоката или велосипеда грозит штраф от 5 до 15 тыс. рублей. А за отсутствие мотошлема нарушителю придется заплатить 1 тыс. рублей. В ГИБДД добавили, что такой транспорт нельзя доверять детям. Представитель ведомства подчеркнул, что это «может представлять смертельную опасность».

Ранее **Минтранс** предложил ввести в ПДД новый термин – «средство индивидуальной мобильности» (СИМ). В первую очередь к ним будут относиться электросамокаты, моноколеса, сегвеи, гироскутеры и другие аналогичные устройства. Также в этот список попали роликовые коньки, самокаты, скейтборды. Владельцам таких средств хотят разрешить передвигаться в пешеходной зоне, а в ночное время обязать ездить с включенным фонарем. Передвигаться на СИМ в состоянии алкогольного опьянения запретят.

<https://www.autonews.ru/news/5ef45ad69a79479da4ffbd19>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.25.06; В РОССИИ СРЕДИ АВТОМОБИЛИСТОВ НАЧНУТ ВЫЯВЛЯТЬ ХРОНИЧЕСКИХ АЛКОГОЛИКОВ

В России с 1 июля 2020 года вступит в силу целый ряд нововведений для автомобилистов. Об этом 25 июня сообщает Autonews.

В первую очередь нужно отметить изменение порядка прохождения обязательного медосвидетельствования для получения или продления срока действия водительского удостоверения. Так, чтобы получить медсправку, автомобилистам теперь придется пройти тест на хронический алкоголизм.

Кроме того, с 1 июля при переводе автомобиля на газ, установке дополнительных багажников, фаркопов, лебедок водитель должен предоставить машину в специальную лабораторию для прохождения сертификационных испытаний и получения свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства.

Также в следующем месяце запретят ввозить в Россию строительную спецтехнику, самосвалы, тягачи, пассажирские автобусы с правым расположением руля.

<https://iz.ru/1027856/2020-06-25/v-rossii-sredi-avtomobilistov-nachnut-vyivliat-khronicheskikh-alkogolikov>

РЖД-ПАРТНЕР; 2020.25.06; ЕЖЕГОДНЫЙ УЩЕРБ ОТ ПРОЕЗДА ТЯЖЕЛОВЕСНОГО ТРАНСПОРТА ПО АВТОДОРОГАМ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 2,56 ТРЛН РУБ.

Система весового и габаритного контроля в России не создана, правила проезда транспорта массой более 18 т не соблюдаются: только в 2018 году федеральный бюджет недополучил более 47 млрд руб. из-за невзимания штрафов по выявленным в автоматическом режиме нарушениям. Такие выводы приводятся в отчете Счетной палаты по итогам проверки функционирования системы взимания платежей и штрафов за вред дорогам от тяжеловесного транспорта.

Ежегодный ущерб от проезда тяжеловесного транспорта по автодорогам оценивается в 2,56 трлн руб.

По словам аудитора Андрея Батуркина, **Минтранс** оценивает ежегодный ущерб от проезда тяжеловесных транспортных средств в 2,56 трлн руб. При этом объемы поступлений за пользование федеральными дорогами незначительные.

По мнению Счетной палаты, поступлению средств, во-первых, мешает несовершенство нормативно-правовой базы. Во-вторых, недостаточный надзор за дорожными тяжеловесами из-за дефицита автоматических и стационарных пунктов весогабаритного контроля. «Из 31 построенного автоматического пункта весогабаритного контроля семь работают в тестовом режиме, а остальные между собой информационно не взаимодействуют. Из 66 стационарных пунктов весогабаритного контроля 36% не соответствуют установленным требованиям и находятся в ненадлежащем состоянии. Таким образом, – говорит А. Батуркин, – фактически один работающий и соответствующий всем требованиям пункт весогабаритного контроля приходится на 1300 км с лишним дорог федерального значения».

По словам аудитора, информационное взаимодействие между **Росавтодором** и регионами построено крайне слабо. Процедуру выдачи спецразрешений нет возможности получить в электронном виде. Также аудитор отметил, что функцию по взиманию с тяжеловесов средств в счет ремонта автодорог дублирует система «Платон».

По мнению Счетной палаты, необходимо обеспечить доступ к этой системе **Росавтодору** и **Ространснадзору**. Но ведомства «с выводами Счетной палаты согласны и готовы работать над устранением нарушений и недостатков», отмечают в Счетной палате.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/ezhegodnyy-ushcherb-ot-proezda-tyazhelovesnogo-transporta-po-avtodorogam-otsenivaetsya-v-2-56-trln-r/>

ТАСС; 2020.25.06; СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ НА УЧАСТКЕ ОБХОДА ТОРЖКА НА М-11 ПОВЫСИЛИ ДО 130 КМ/Ч

Скоростной режим на участке обхода Торжка с 208-го по 258-й километр платной трассы М-11 «Нева» повышен до 130 км/ч, говорится в сообщении «Автодора».

«С сегодняшнего дня на участке обхода Торжка с 208-го по 258-й километр дороги М-11 «Нева» в Тверской области разрешено ехать со скоростью до 130 км/час, – отметили в «Автодоре». – Это первый шаг в реализации поэтапного увеличения разрешенной скорости на дороге М-11. Уже скоро такой скоростной режим будет установлен и на участке с 334-го по 546-й километр трассы «Нева» в Тверской и Новгородской областях».

При этом в госкомпании уточнили, что ранее такой скоростной режим был установлен только на обходе Вышневолочка с 258-го по 334-й км.

<https://tass.ru/obschestvo/8815387>

ТАСС; 2020.25.06; ОПРОС: БОЛЕЕ 50% РОДИТЕЛЕЙ ГОТОВЫ ПОСАДИТЬ СВОЕГО РЕБЕНКА ОДНОГО В БЕСПИЛОТНОЕ ТАКСИ

Более 50% родителей готовы посадить своего ребенка в беспилотное такси без сопровождения, если такие автомобили получают госразрешение на работу. Это следует из результатов опроса НТИ «Автонет», имеющих в распоряжении ТАСС.

Опрос проводился с апреля по июнь этого года, участие в нем приняли 23 тыс. российских семей.

Так, 51% опрошенных согласились посадить своего ребенка в беспилотное такси одного. В частности, 20% из них выбрали вариант ответа: «Да, если регулирующие организации проверили надежность беспилотников и гарантируют, что автомобиль доедет без происшествий из пункта А в Б», а 30% – «Да, но не на первом этапе разрешения работы беспилотников без инструкторов. Через 2-3 года после старта массового автоматизированного такси».

По мнению 25% опрошенных россиян, такие поездки на беспилотных такси неприемлемы, поскольку должно пройти много лет, прежде, чем беспилотники станут надежным такси. При этом 19% респондентов доверяют лишь такси с водителем, а 5% и вовсе не готовы сажать ребенка без сопровождения вне зависимости от условий. Также, согласно результатам опроса, 3% родителей отметили, что ребенка можно сажать в такси без сопровождения с 6-7 лет, 8% – с 10-12 лет, 23% – с 14 лет, 30% – с 16 лет и 36% – с 18 лет. «Мы наблюдаем тенденцию, что доверие к беспилотным такси потенциально выше, чем доверие к живым водителям. К сожалению, это может быть связано с вопросами безопасности агрегаторов такси, где нередки случаи нападения на пассажиров. С беспилотными такси это, конечно же, исключено. Однако, данная тенденция будет оставаться положительной только в случае качественной проверки надежности беспилотных транспортных средств на государственном уровне. Это может обеспечить именно сертификация», – прокомментировали результаты в «Автонете». В организации также отметили, что если беспилотные такси появятся на дорогах в ближайшие 1-2 года, то через 3-4 года доверие к ним будет на порядок выше, если искусственный интеллект подтвердит свой профессионализм.

В 2018 году был запущен эксперимент по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в Москве и Татарстане. Сейчас список регионов, где может быть проведено тестирование, расширен до 13 регионов (добавились Владимирская, Ленинградская, Московская, Нижегородская, Новгородская, Самарская области, Санкт-Петербург и др).

<https://tass.ru/obschestvo/8809697>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; УЧЕНЫЙ ЗАЯВИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ УВЕЛИЧЕНИЯ ПАРКА НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА

Парк наземного транспорта в России должен быть увеличен в 2-2,5 раза, чтобы пассажиры могли соблюдать социальную дистанцию, сообщил журналистам научный руководитель Научно-исследовательского института автомобильного транспорта Вадим Донченко.

«Нам, чтобы перевозить существующие пассажиропотоки, надо увеличить парк наземного транспорта в 2-2,5 раза. Тут два возможных сценария: увеличивать численность парка и сокращать интервалы, а второе – сокращать потребность в поездках», – сказал Донченко на презентации доклада, созданного рядом научных организаций по заказу российского отделения Greenpeace.

Он также отметил, что, по статистике департамента транспорта Москвы, около 15-20% поездок жители совершают на расстояние до 10 километров. «Это то расстояние, где можно использовать велосипед. Безусловно, не все переседут, но 5-7% поездок может быть», – считает Донченко.

Снизить нагрузку на общественный транспорт можно также за счет проведения удаленных конференций и совещаний, частичной работы из дома, смещения пиков пассажиропотоков. Кроме того, по мнению Донченко, необходимо пересмотреть схемы развития городов, ввести ограничения на застройку крупных микрорайонов, которые создают слишком большую нагрузку на транспортную сеть.

В подготовке доклада принимали участие специалисты российского отделения Greenpeace, Национального центра транспортных исследований, Московского автодорожного института (МАДИ), Научно-исследовательского института автомобильного транспорта.

<https://ria.ru/20200625/1573469373.html>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.25.06; В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ПЛАНИРУЮТ ПРОДОЛЖИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО МЕТРО

Реализацию инфраструктурных проектов в Нижегородской области обсудили в минувший вторник в ходе рабочей встречи зампреда **Правительства РФ Марат Хуснуллин** и губернатор региона Глеб Никитин.

Как сообщает **пресс-служба** областного правительства, в Нижегородской агломерации идет реализация масштабной комплексной программы трансформации системы общественного транспорта, которая включает в себя внедрение оптимальной мультимодальной маршрутной сети, значительное обновление подвижного состава городского общественного транспорта, а также модернизацию и расширение инфраструктуры наземного электротранспорта.

Кроме того, в ходе встречи Глеб Никитин подчеркнул важность развития в Нижнем Новгороде внеуличных видов транспорта, в том числе, метрополитена.

«Это вызвано необходимостью разгрузки магистральных улиц, насыщенных автомобильным транспортом. Есть планы по развитию метро до станции «Сенная», где действует канатная дорога и возможно создание крупного пересадочного узла, а также до станции «Варя» с выходом к железнодорожной ветке. Это позволило бы обеспечить приоритизацию электротранспорта и дало новый стимул развитию всей системы общественного транспорта», – сообщил губернатор.

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин отметил, что подобных проектов комплексного развития транспортных систем, как в Нижнем Новгороде, по стране не так много. И порекомендовал с «учетом экономических факторов» доработать концепцию, а позднее вернуться к обсуждению этой темы.

https://www.securitymedia.ru/news_one_10900.html

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – СЕВЕРО-ЗАПАД; ЕВГЕНИЯ ЦИНКЛЕР; 2020.25.06; УМНЫЕ ДОРОГИ

Череповец и Вологда получают по 240 миллионов рублей на создание интеллектуальной системы управления дорожным движением.

На средства гранта от **Минтранса** и **Росавтодора** в течение ближайших трех лет в городах установят видеокамеры и детекторы, отслеживающие транспортный поток. Сигнал с датчиков будет обрабатываться по определенному алгоритму, который позволит увеличивать пропускную способность дорог. Например, если на определенном участке прогнозируется пробка, искусственный интеллект откроет там «зеленую волну».

- В городской транспортной логистике открывается новая страница, – говорит мэр города Вадим Германов. – Системы, подобные той, что будет создана в Череповце, работают в Сеуле, Гонконге, Нью-Йорке и Праге.

Тем временем в Вологде анонсировали проект по созданию умных пешеходных переходов. Первый уже появился на Ленинградской улице.

- Мы создали нейросеть, которая идентифицирует автомобили, пешеходов и даже животных на дороге. Как только пешеход подходит к дороге, она распознает его и автоматически загорается светодиодное табло для водителей «Внимание: пешеход!», – объясняет представитель компании-разработчика Анатолий Дианов. – В темное время суток будет включаться дополнительное освещение. Система автономна, не требует подключения к интернету.

<https://rg.ru/2020/06/25/reg-szfo/dorogami-cherepovca-i-vologdy-budet-upravliat-iskusstvennyj-intellekt.html>

BUSINESS CLASS (ПЕРМЬ); КРИСТИНА СУВорова; 2020.25.06; БОЛЬШИЕ ПЕРЕМЕНЫ. ИНТЕРВЬЮ С НАЧАЛЬНИКОМ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА АДМИНИСТРАЦИИ ПЕРМИ

Анатолий Путин развернуто рассказал про обновление общественного транспорта в городе, запуск трамваев по улице Революции, «умных» остановках и реформировании маршрутной сети.

Анатолий Алексеевич, в начале июня МКУ «Гортранс» направило претензии ООО «Автомиг» и ООО «РТ Лайн», поскольку на старте показатели выпуска автобусов на линию были неудовлетворительными. Замечания устранены?

– После выдвинутых нами претензий перевозчики исправились. Если в первые дни самый низкий показатель был 40%, то уже к концу первой недели обе компании обеспечили стопроцентный выпуск автобусов в соответствии с расписанием. Наши претензии удовлетворены, о расторжении контрактов речи теперь нет. Но если из-за провала в первые дни итоговые показатели за месяц окажутся ниже нормативных, перевозчики получают штрафы.

За первую неделю июня в Перми на маршруты вышли 212 автобусов 2019-2020 годов выпуска. Новая техника продолжает поступать?

– Да, число новых автобусов увеличивается. Компания «РТ Лайн» заменила все дизельные арендованные машины, на поступившие с завода «ЛиАЗы». «Автомиг» получил новые автобусы в полном объеме. Следующий большой этап в обновлении подвижного состава произойдет 15 июля. С этого дня «РТ Лайн» выйдет новыми автобусами на маршруты №№ 1, 4 и 67. Кроме того, по всем долгосрочным контрактам перевозчики должны к 15 июля обеспечить 30% парка новой, полностью низкопольной техникой.

«Автомиг» наряду с «МАЗами» эксплуатирует автобусы «Лотос-105». Формально модель соответствует всем требованиям аукционной документации, перевозчиком предоставлен документ о сертификации модели вместимостью 92 пассажира. Но она меньше автобусов «ЛиАЗ», «МАЗ», «НЕФАЗ», «Волгабас» и прочих. Удобно ли это пассажирам на закамском направлении? Ранее рассматривалась возможность машины особо большого класса запустить на этих маршрутах.

– Визуально «Лотос» действительно выглядит меньше привычных для пермяков автобусов. Мы ждем ответа от Росаккредитации о том, уполномочена ли компания, выдавшая сертификат о вместимости автобусов, проводить такие оценки. Если с документами все хорошо, то претензий к перевозчику у нас не будет. Что касается потребности пассажиров, при необходимости мы будем увеличивать количество техники на маршруте.

С 1 июня администрация сконцентрировалась на контроле новых для Перми перевозчиков. Как оценивается работа тех, кто давно работает в городе? Есть ли замечания к ним?

– Мониторинг ведется абсолютно по всем маршрутам. Пермские перевозчики в первую неделю показали результаты гораздо лучше, чем у новичков, сразу обеспечив практически стопроцентный выход техники на линию. И они продолжают держать эту планку. В части контроля за состоянием автобусов, наличием и исправностью дополнительного

оборудования проверки проводятся в соответствии с графиком. За месяц эта работа будет проведена по всем перевозчикам.

За две недели контрольно-ревизорская служба провела 28 проверок и выявила 43 нарушения. Большинство из них – водители курят и разговаривают по телефону на рабочем месте. Какие санкции за это предусмотрены?

– Размер штрафа зависит от цены контракта и составляет 5, 10 или 100 тысяч рублей. Отмечу, что по условиям новых договоров мы можем привлекать перевозчика к ответственности не только когда контролер лично зафиксировал, например, факт курения на рабочем месте, но и по обращению пассажиров. Они сообщают нам номер автобуса и время совершения рейса, и мы запрашиваем у перевозчика видеозапись из салона. Если оказывается, что водитель действительно курил – это штраф, а если видео не предоставлено – тоже штраф.

У администрации есть разногласия с депутатами по поводу системы учета пассажиропотока. Достаточно ли, на ваш взгляд, оснастить датчиками входа-выхода только часть автобусов, чтобы эффективно контролировать сбор выручки?

– Напомню, что Пермь стала пилотной площадкой по внедрению Единой системы оплаты проезда Пермского края (ЕСОП). Впервые начиная с 1 декабря 2019 года мы смогли посчитать пассажиропоток не по бумажным билетам, а с помощью централизованной электронной системы через валидаторы.

Сейчас требования по оснащению автобусов системой мониторинга пассажиропотока дифференцированы. Для заключивших пятилетние контракты оборудование должно быть установлено на 100% техники до конца 2020 года, трехлетние – на 30%. В перспективе мы придем к тому, что датчики появятся на всех автобусах. Требования, предъявленные на нынешнем этапе, – это результат долгих дискуссий с бизнесом, компромиссное решение. Речь идет о достаточно дорогом оборудовании, и в стоимость трехлетних контрактов нами не были заложены затраты на оснащение датчиками всех автобусов.

Мы считаем, что на этапе отладки системы мониторинга будет достаточно того количества датчиков, которое уже предусмотрено. Задача – накопить статистику по поездкам пассажиров по каждому графику. Для ее решения можно запускать автобусы, оборудованные датчиками, поочередно на разных рейсах.

А затем сравнивать эти данные с показателями сбора выручки?

– Да, это позволит выявить кондукторов, которые недобросовестно исполняют свои обязанности. Если в среднем рейсом пользуются в день 1000 человек, а сегодня на нем продано билетов для 500 пассажиров, значит, кондуктора нужно предметно проверять.

По новым контрактам выручка от продажи билетов перечисляется в бюджет города. Но кондукторы пока остаются в штате перевозчиков. Это изменится?

– Все останется как есть до 1 июля 2021 года. После этой даты финансирование на содержание кондукторов в штате контрактами с перевозчиками не предусмотрено. К этому моменту мы должны обеспечить условия для введения бескондукторной системы сбора денег. Во всех транспортных средствах должны быть установлены стационарные валидаторы. Кроме того, необходимо создать службу контроля, сотрудники которой могут составлять протоколы об административных правонарушениях.

Еще одно условие – высокая доля безналичной оплаты в транспорте. Какова она сейчас?

– Сейчас доля безналичной оплаты порядка 60%, к 1 июля 2021 года ее необходимо увеличить минимум до 80%.

Помимо пятилетних и трехлетних контрактов заключены еще короткие – полугодовые. На какой срок разыграют маршруты по их окончанию? Какие требования будут к подвижному составу?

– Сейчас наша задача – пересчитать экономическую модель исходя из экономии, которая сложилась по итогам аукционов по трем- и пятилетним контрактам, а также согласно изменению пассажиропотока. Мы должны принимать во внимание, что даже после снятия

всех ограничений показатель, скорее всего, не вернется к «докоронавирусным» значениям. По прогнозам научных институтов, общее снижение пассажиропотока может составить от 5% до 20%. В связи с тем, что часть работников останется на «удаленке», а также больше людей предпочтут как личный транспорт, так и велосипеды, скутеры, самокаты.

В ходе обсуждения транспортной реформы обсуждалось несколько вариантов корректировки маршрутной сети, предусматривающих снижение объема транспортной работы на 10, 20 и 30%. Какое сокращение получилось в результате с 1 июня? Существенно ли повлияют на итоговые показатели изменения маршрутов №63 и №74?

– В целом сокращение составило около 15%. Локальные корректировки маршрутной сети, которые решено внести по итогам рассмотрения обращений пассажиров, кардинально на этом показателе не отразятся.

Что касается расходов, если говорить, например, про микрорайон Крохалева, то сохранение там маршрутов в прежнем виде в полном объеме – это дополнительно по 150 млн рублей в год на оплату транспортной работы. Продление маршрута №63 до микрорайона Садовый – это около 14 млн рублей в год.

Когда уменьшается объем транспортной работы, значит ли это, что транспорт начинает ходить реже?

– Не обязательно. Ответ кроется в одном из принципов, о котором мы заявили изначально: это сокращение длины маршрутов. На коротком маршруте выше «оборотчиваемость» автобусов, поэтому для пассажира количество отправок транспорта из его микрорайона не уменьшается. Да, для поездки на дальнее расстояние нужно будет сделать бесплатную пересадку, но с точки зрения того, как часто приходит транспорт, ситуация не ухудшается, а для некоторых микрорайонов даже улучшается. Этот факт можно проиллюстрировать на примере автобусного маршрута №80 «ДДК им. Кирова – улица Милиционера Власова»: за счет укорачивания маршрута до улицы Милиционера Власова увеличилась интенсивность движения автобусов по маршруту.

Какая доля поездок сейчас совершается с использованием пересадок? И вырастет ли она в дальнейшем по вашим прогнозам?

– Сейчас доля в среднем по городу составляет около 10%. Думаю, что показатель еще вырастет с 15 июля, когда к системе бесплатных пересадок добавятся последние 12 автобусных маршрутов.

До конца 2020 года мы должны собрать данные и понять структуру пассажиропотока. После проведения этого анализа можно будет вернуться к теме балансировки тарифного меню. В идеальном варианте пассажир должен платить не за поездку, а за время пользования общественным транспортом.

Расскажите о планах по обновлению остановок. Была идея привести их в порядок ускоренными темпами. Насколько это сейчас реально? Появятся ли «умные» остановки с Wi-Fi, медиапанелями, USB-зарядками и прочим?

– Нами подписано соглашение с **министерством транспорта** Пермского края, в рамках которого в 2020-2021 годах на обновление остановочных пунктов в городе будет выделено 200 млн рублей: 150 млн рублей – из регионального бюджета, остальное – из муниципального. Установим павильоны на всех пустующих посадочных площадках, а также заменим старые, не соответствующие пассажиропотоку. Всего планируется 330 новых объектов, в том числе «умные» остановки.

«Умные» остановки появятся в центре города?

– В основном это действительно крупные пересадочные узлы в центре. Но, тем не менее, мы постарались распределить «умные» остановки так, чтобы по несколько штук появилось в каждом районе города.

Помимо обновления остановочных пунктов что еще делается, чтобы совершать пересадки было комфортнее?

– Запланировано создание двух крупномасштабных транспортных узлов – Пермь I и Мотовилиха. Под этим подразумевается капитальное строительство платформ, навесов таким образом, чтобы электричка и трамвай подходили к одной платформе. Пассажиरोоборот этих транспортных узлов исчисляется десятками тысяч человек в сутки. Под этот показатель попадает еще, пожалуй, Центральный рынок, но создание ТПУ там требует комплексного развития всей прилегающей территории.

Пассажиропоток по всем остальным остановочным пунктам в городе не требует капитального строительства. Там планируется установка павильонов, позволяющих вместить всех пассажиров, – до 15 метров длиной. Будут понятная навигация, табло с расписанием. В рамках реконструкции и текущего ремонта дорог будем стараться максимально приближать друг к другу посадочные площадки.

Что касается проездных: ранее хотели сделать, чтобы срок их действия начинался с первой поездки, а не с момента покупки. И еще дать возможность по одной транспортной карте платить сразу за нескольких пассажиров. Когда это будет сделано?

– Функция активизации проездных билетов с первой поездки требует существенной доработки программного обеспечения. Как вы знаете, контракт на создание единой краевой системы учета пассажиропотока и оплаты проезда признан судом недействительным (этот контракт был заключен между министерством информационного развития и связи Пермского края и ЗАО «Золотая корона» – «вс»). Поэтому сейчас глобальные доработки ПО сейчас невозможны. Когда МИРС будет заказывать услуги по разработке или модернизации ЕСОП, мы включим в техническое задание пункт об активации проездных с первой поездки.

Возможность оплаты одной транспортной картой нескольких поездок предусмотрена. Она будет активирована с 15 июля.

Планируется ли дальнейшая закупка трамваев и автобусов для МУП «Пермгорэлектротранс»?

– В ближайшее время мы объявим закупку автобусов среднего класса (21 единица). С этой техникой муниципальное предприятие должно принять участие в торгах по тем маршрутам, которые сейчас разыграны на полгода.

Мы также хотим, чтобы МУП «Пермгорэлектротранс» претендовало на получение федеральных средств, и находимся во взаимодействии с **Минтрансом РФ** в части включения Перми в программу обновления транспорта. Размер субсидии по ней составляет 2 тыс. рублей на одного жителя. Пока окончательного решения министерством не принято.

Программа обновления транспорта также была анонсирована корпорацией ВЭБ.РФ? С ними достигнуты какие-то договоренности? Речь шла не только об автобусах, но и об электротранспорте, строительстве трамвайных путей в рамках концессии.

– Мы находимся с ВЭБ.РФ в тесном контакте. Обсуждаем возможности программ, в которых хотели бы участвовать. Но финансовые параметры пока не сформулированы.

Тем не менее – приобретение новых трамваев планируется?

– Да, в краевом и городском бюджетах на 2020-2022 годы на покупку трамваев предусмотрено порядка 1,5 млрд рублей.

Когда все трамваи будут оформлены в едином стиле?

– На обслуживание трамвайных маршрутов с МУП «ПГЭТ» сейчас заключен полугодовой контракт. Им не установлено требование по оформлению подвижного состава в едином стиле. Связано это с планом по закупке новых вагонов. Чтобы не тратить деньги впустую и не оклеивать старые трамваи, которые будут сняты с маршрутов, мы сначала утвердим, сколько единиц транспорта будет обновлено, а уже затем оформим весь подвижной состав в единой гамме.

Согласно новым контрактам реклама на транспорте запрещена. А на информационных табло в салоне перевозчик может показывать рекламу? Он сам заключает эти договоры, или это будет происходить централизованно?

– Мы движемся в сторону централизации. На краевом уровне будет создана единая система управления контентом как в городских, так и в межмуниципальных автобусах. Пока она не сформирована, перевозчик может самостоятельно размещать на медианеях рекламу. Но по условиям контракта он обязан согласовывать ее размещение с заказчиком и отдавать приоритет тем материалам, которые предоставляет администрация: это информационные ролики, социально значимая информация и т.д. Оставшееся эфирное время можно отдать под коммерцию.

Какие варианты есть по включению нового участка путей по улице Революции в маршрутную сеть трамваев?

– В качестве рабочей версии рассматривается запуск по ул. Революции двух маршрутов. Первый – с ул. Мира в направлении Висима (по улицам Революции, Горького, Уральской). Второе предложение – изменить маршрут №6, чтобы трамвай, спустившись с «Велты», шел по ул. Сибирской, поворачивал налево на ул. Революции и следовал до Перми II.

Сократятся ли текущие расходы бюджета на транспорт в 2020 году? И с чем это связано?

– Изменения в бюджет в части корректировок расходов и доходов вносятся регулярно. Последние наши предложения связаны с влиянием пандемии. Упал пассажиропоток, люди совершали меньше поездок по проездным документам, поэтому меньше будут соответствующие компенсации перевозчикам. В период самоизоляции сократилось количество рейсов, поэтому и на оплату транспортной работы потрачено меньше, чем планировалось. Мы перераспределяем эти средства на необходимые сейчас расходы, но деньги по-прежнему будут потрачены на нужды отрасли. Во-первых, это дезинфекция транспорта, приобретение масок для водителей и кондукторов. Во-вторых, – выплата субсидий перевозчикам в связи с падением пассажиропотока. Изменения сбалансированы. Сейчас еще действует «коронавирусное» расписание или общественный транспорт полностью вернулся к обычному режиму?

– По сравнению с началом действия режима самоизоляции пассажиропоток вырос в разы. Если в первые дни апреля общественный транспорт перевозил по 90 тыс. человек, то сейчас – больше 400 тысяч человек. За две недели с 1 по 15 июня рост составил 25%. Думаю, что в ближайшее время мы выйдем на полное расписание по всем маршрутам. Уже сейчас осталось всего около десятка направлений, где выпуск транспорта сокращен в связи с низким пассажиропотоком.

<https://www.business-class.su/news/2020/06/25/bolshie-peremeny-intervyu-s-nachalnikom-departamenta-transporta-administracii-permi>

На ту же тему:

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5ef474219a7947ac8885ddf4>

ИНТЕРФАКС; 2020.25.06; ЧУВАШИЯ В 2020Г ЖДЕТ 20,5 МЛН РУБ. ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПЕРЕВОДА ТЕХНИКИ НА ГАЗОВОЕ ТОПЛИВО

Чувашия в 2020 году рассчитывает на федеральную субсидию в 20,5 млн рублей для перевода автомобильной техники на газомоторное топливо, сообщила **пресс-служба** главы республики со ссылкой на **министра транспорта** и дорожного хозяйства Чувашии Владимира Осипова.

По его информации, в текущем году переводу на газовое топливо подлежит 595 единиц техники, в следующем году планируется переоборудование 351 автомобиля, на это потребуется 12,1 млн рублей.

Средства на переоборудование транспортных средств будут предоставляться через регионального оператора, эти функции планируется возложить на Центр безопасности и

организации дорожного движения Чувашии, подведомственный региональному **Минтрансу**.

Правительство Чувашии в четверг утвердило правила возмещения части затрат юрлиц и индивидуальных предпринимателей на перевод на газомоторное топливо автомобилей, включая общественный транспорт и коммунальную технику.

REGNUM; 2020.25.06; «ЧУВАШУПРДОР» РЕОРГАНИЗУЮТ, СОЗДАВ ЕЩЁ ОДНО УЧРЕЖДЕНИЕ

В Чувашии будет реорганизовано региональное казенное учреждение «Управление автомобильных дорог Чувашской Республики» («Чувашупрдор») **министерства транспорта** и дорожного хозяйства. Центр организации и безопасности дорожного движения (ЦОБДД), который входит в состав «Чувашупрдора», станет самостоятельной организацией. Как передаёт корреспондент ИА REGNUM, соответствующее решение одобрено сегодня, 25 июня, на заседании чувашского правительства.

ЦОБДД станет казённым учреждением. В **минтрансе** Чувашии заявляют, что реорганизация создаст «оптимальные условия» для осуществления дорожной деятельности и повышения безопасности дорожного движения, делая акцент на фиксации нарушений правил дорожного движения и использовании для этого «кадровых, технических и технологических ресурсов реорганизуемых учреждений».

По словам **министра транспорта** Чувашии Владимира Осипова, основные цели деятельности «Чувашупрдор» – «обеспечение сохранности, развитие благоустройства и улучшение транспортно-эксплуатационного состояния дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения», а также «обеспечение бесперебойного движения транспортных средств по автомобильным дорогам». Предлагаемая штатная численность – 46 единиц.

ЦОБДД будет отвечать за обеспечение безопасности дорожного движения на дорогах регионального, межмуниципального значения. Также на него возложены функции регионального оператора по предоставлению субсидий юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, выполняющим работы по переоборудованию транспортных средств на природный газ. Предлагаемая штатная численность – 57 единиц. Казённые учреждения будут содержаться за счёт средств дорожного фонда республики.

<https://regnum.ru/news/economy/2992505.html>

ПРАЙМ; 2020.25.06; ВОПРОС О ТОЧНОЙ ДАТЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ В КАЛИНИНГРАД НЕ РЕШЕН

Вопрос о точной дате возобновления железнодорожного сообщения с Калининградом, приостановленного из-за ограничений, связанных с коронавирусом, еще не решен, сообщил РИА Новости руководитель **пресс-службы** правительства Калининградской области Дмитрий Лысков.

Ранее сообщалось, что **Минтранс** согласовал возобновление сообщения, РЖД в первых числах июля должны снова приступить к выполнению рейсов поездов до Москвы и Санкт-Петербурга. В ряде СМИ в четверг со ссылкой на губернатора появилась информация, что железнодорожное сообщение возобновится с 1 июля.

«Вопрос о точной дате не решен, **Минтранс** принципиально согласовал, что поезда могут начать курсировать в начале июля, но по-прежнему идут согласования РЖД с Литвой и Белоруссией», – сказал Лысков.

С 6 апреля РЖД временно отменила поезда между городами РФ и Калининградом, следующие транзитом через Белоруссию и Литву.

<https://1prime.ru/business/20200625/831683699.html>

RNS; 2020.25.06; ГУБЕРНАТОР КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НАЗВАЛ ДАТУ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ КУРСИРОВАНИЯ ПОЕЗДОВ В РЕГИОН

Губернатор Калининградской области Антон Алиханов объявил о возобновлении курсирования пассажирских поездов в Калининградскую область из Москвы и Петербурга с 1 июля. Об этом он написал в своем Instagram.

«1 июля возобновляют», – ответил он на вопрос одного из пользователей сервиса по теме движения поездов дальнего следования.

Ранее региональный оперштаб по коронавирусу анонсировал возобновление движения поездов в начале июля.

<https://rns.online/transport/Nazvana-data-vozobnovleniya-kursirovaniya-poezdov-v-Kaliningrad-2020-06-25/>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; ПОМОЖЕТ ЛИ ЗАПУСК ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ СНИЗИТЬ ЦЕНЫ

После запуска грузового железнодорожного сообщения по Крымскому мосту стоимость доставки некоторых видов товаров на полуостров может снизиться вдвое. Об этом сообщает пресс-служба Минтранса РК.

«В зависимости от класса и рода груза процент снижения может колебаться от 27 до 50 (относительно тарифа – ред.) перевозки по Российской Федерации, что позволит дать перспективу развития портов Крыма в части грузовых перевозок», – говорится на официальной странице ведомства в Facebook.

Также в министерстве предупредили, что Крымские порты республики начали подготовку грузовой и железнодорожной инфраструктуры к скорому запуску грузового ж/д сообщения.

С началом курсирования поездов в портах будет осуществляться обработка грузов. В Минтрансе Крыма отметили, что уже сейчас идут переговоры о поставках зерна по железной дороге с юга и из средней полосы, которое в дальнейшем планируется экспортировать в Сирию, Египет, Турцию и страны Европы.

Ранее перевозчики и эксперты в торговле выразили мнение, что снижения цен на продукты питания после открытия грузового железнодорожного сообщения в Крыму не произойдет. Противоположное мнение высказывал глава Крыма Сергей Аксенов. Руководство Крымского УФАС заявляло о возможном снижении цен на топливо. В середине июня спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов сообщал журналистам, что движение по железнодорожной части Крымского моста, скорее всего, начнется в начале июля.

<https://crimea.ria.ru/economy/20200625/1118437293/Pomozhet-li-zapusk-gruzovoy-zhd-chasti-Krymskogo-mosta-snizit-tseny.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; РЖД ЛЕТОМ БУДУТ ПРОДАВАТЬ БИЛЕТЫ ДЛЯ ДЕТЕЙ В ДВУХЭТАЖНЫЕ КУПЕ СО СКИДКОЙ

РЖД летом 2020 года будут продавать билеты для детей от 10 до 17 лет в купе двухэтажных поездов в размере 50% стоимости билета в плацкарте, сообщила компания.

Правительство РФ ранее утвердило скидки в 50% на билеты в купе двухэтажных поездов для детей старше 10 лет. Пониженный тариф действует для школьников и воспитанников общеобразовательных учреждений во время учебного года: с 1 января по 31 мая и с 1 сентября по 31 декабря.

«Для повышения доступности железнодорожного транспорта и популяризации внутреннего туризма холдинг РЖД предоставит скидку детям от 10 до 17 лет на билеты в купейные вагоны двухэтажных поездов. Цена билета для детей в купе двухэтажного вагона будет равна половине стоимости проезда данной категории пассажиров в

плацкартном вагоне. Скидка, предоставляемая холдингом РЖД, будет действовать с 1 июля по 31 августа», – говорится в сообщении РЖД в четверг.

Таким образом, указывает компания, школьники смогут круглогодично путешествовать с 50%-ной скидкой в двухэтажных купейных, плацкартных, общих пассажирских вагонах и вагонах с местами для сидения 2, 3 классов моторвагонного подвижного состава формирования АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД»).

Холдинг с 2016 года на льготных условиях в летний период перевез свыше 10 миллионов детей в пассажирских и скорых поездах дальнего следования, а объем средств, выделенных компанией на предоставление льгот составил почти 12 миллиардов рублей. «Это позволяет значительно сэкономить средства на организацию летнего отдыха семьям с детьми», – сообщает компания.

РЖД напоминают, что на постоянной основе действует «детский тариф» для детей в возрасте от 5 до 10 лет, который составляет 35% от полного «взрослого» тарифа, а дети в возрасте до 5 лет путешествуют бесплатно.

<https://ria.ru/20200625/1573476303.html>

ТАСС; 2020.25.06; В УСТЬ-ЛУГЕ ОТКРЫЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ ТЕРМИНАЛА ПО ПЕРЕВАЛКЕ МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ

Терминал по перевалке минеральных удобрений «Ультрамар» в Морском торговом порту Усть-Луга Ленинградской области начал принимать грузы по специально созданной железной дороге. Первый грузовой состав торжественно встретили в четверг во время церемонии с участием губернатора региона Александра Дрозденко, сообщила **пресс-служба** областного правительства.

«Терминал начинает работу, но развитие комплекса продолжается. Здесь будет построено 34 купольных склада», – сообщили в **пресс-службе**. Представители областного правительства также отметили, что проект позволит полностью обеспечивать экспортную перевалку удобрений в отечественных портах, а также будет способствовать развитию социальной инфраструктуры в районе морского порта.

«Приход в регион «Ультрамара» важен не только с точки зрения налогов. В части развития портовых мощностей терминал позволяет минимизировать воздействие на окружающую среду: вместо отдельных терминалов разных производителей мы получаем «одно окно», причем работающее по технологии закрытой перевалки. Кроме того, «Ультрамар» – надежный партнер для развития Вистино – населенного пункта, где будут проживать сотрудники терминала», – цитирует **пресс-служба** Дрозденко.

Компания «Ультрамар» с 2017 года реализует проект строительства морского терминала и объектов складской и железнодорожной инфраструктуры в морском порту Усть-Луга для перевалки минеральных удобрений объемом 12 млн тонн ежегодно на первом этапе, с расширением до 25 млн тонн на втором этапе.

Во время реализации первого этапа построены 11 км железнодорожных путей и путепровод, возводится складской комплекс на 1 млн тонн единовременного хранения минеральных удобрений. На финальном этапе находится строительство контейнерной площадки и площадки генеральных грузов. Для Морского отгрузочного терминала создан искусственный земельный участок площадью порядка 4 га, заканчивается строительство причальной стенки длиной 280 м с размещением на ней судопогрузочной машины и крана-манипулятора.

<https://tass.ru/v-strane/8813017>

ПРАЙМ; 2020.25.06; РЖД И СТРУКТУРА РОСАТОМА СОЗДАДУТ СИСТЕМУ ИТ-СЕРВИСОВ НА БАЗЕ РОССИЙСКИХ ПРОГРАММ

ОАО «РЖД» и АО «Гринатом», ИТ-интегратор Росатома, заключили договор о развитии системы базовых сервисов внутренней ИТ-инфраструктуры железных дорог России с

использованием отечественных программных продуктов, сообщила железнодорожная монополия.

Договор подписан в целях для реализации плана мероприятий РЖД, направленных на преимущественное использование российского программного обеспечения.

«Внедрение отечественных решений в ИТ-инфраструктуре РЖД – это важнейший шаг к технологической независимости и информационной безопасности. Только сотрудничество российских компаний и разработчиков в создании безопасных, надежных и качественных продуктов позволят нам своевременно решить государственную задачу по импортозамещению ПО», – цитирует компания слова директора РЖД по информационным технологиям Евгения Чаркина.

По словам директора департамента информационных технологий «Росатома» Евгения Абакумова, сотрудничество российских корпораций для решения задач технологической независимости страны – важнейший элемент экосистемы развития информационных технологий. «Проект Гринатома и РЖД – знаковая веха на пути к импортонезависимому ландшафту системообразующих организаций», – приводит компания его слова.

Согласно сообщению, в рамках проекта будет создана единая система базовых информационных сервисов РЖД, основанная на решениях компании «Гринатом» (ПО поддержки сетевых служб, централизованного управления автоматизированными рабочими местами и пр.). В настоящее время в Российских железных дорогах насчитывается порядка 240 тысяч пользователей автоматизированных рабочих мест.

Также в сотрудничестве с компанией «Гринатом» планируется отработать технологию перевода автоматизированных рабочих мест, подключенных к единой внутренней системе ОАО «РЖД», на использование отечественной операционной системы и офисного программного обеспечения, включенных в Единый реестр российских программ для ЭВМ и баз данных Минкомсвязи. На первом этапе запланирован перевод 5 тысяч автоматизированных рабочих мест, что позволит отработать методологию массового внедрения нового российского ПО в РЖД. Итоги пилотного проекта будут подведены в 2021 году.

https://1prime.ru/telecommunications_and_technologies/20200625/831683397.html

ТАСС; 2020.25.06; РЖД И ГЕРМАНСКАЯ KNORR-BREMSE БУДУТ СОВМЕСТНО РАЗРАБАТЫВАТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА

РЖД, «Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта» и германская компания Knorr-Bremse подписали соглашение о сотрудничестве в сфере разработки высокоскоростных поездов, говорится в сообщении российского холдинга.

Документ предполагает совместное осуществление инженерно-консультационных, предпроектных и проектных услуг, разработку конструкторской, эксплуатационной и ремонтной документации для компонентов высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и его производства в России.

«Подписание этого соглашения – новый этап нашего сотрудничества, которое, безусловно, будет способствовать развитию высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации», – считает заместитель гендиректора РЖД Сергей Кобзев, слова которого приводятся в пресс-релизе.

О компаниях

Компания Knorr-Bremse является одним из ведущих мировых экспертов в области производства тормозных систем для железнодорожного транспорта, систем кондиционирования воздуха, наружных пассажирских дверей, электрического и электронного оборудования для высокоскоростного подвижного состава.

«Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта» создан РЖД и холдингом «Синара – Транспортные Машины» для развития компетенций в области проектирования и производства инновационного железнодорожного подвижного состава и объектов

инфраструктуры в России. Пилотным для центра определен проект по разработке и производству в Российской Федерации высокоскоростного подвижного состава со скоростью движения до 400 км/ч.

В апреле 2019 г. **президент РФ Владимир Путин** поддержал идею проектирования ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Стоимость строительства высокоскоростной магистрали предварительно оценивается в 1,5 трлн руб., говорил в июне 2019 г. Максим Акимов, занимавший тогда должность **вице-преьера** РФ.

Ранее глава РЖД Олег Белозеров сообщал журналистам, что РЖД считают целесообразным начать строить в 2020 г. высокоскоростную железнодорожную магистраль Москва – Нижний Новгород, для которой проектная документация уже готова. Строительство всей линии Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород планируется завершить в 2026 г.

<https://tass.ru/ekonomika/8811495>

ТАСС; 2020.25.06; ТМХ ОСЕНЬЮ ПРЕДСТАВИТ МАКЕТЫ НЕКУПЕЙНЫХ ВАГОНОВ С ПРОДОЛЬНЫМИ ПОЛКАМИ И ПОЛКАМИ «ЕЛОЧКОЙ»

«Трансмашхолдинг» планирует осенью 2020 года представить макеты некупейных вагонов, в которых полки расположены продольно и «елочкой», сообщили ТАСС в дирекции по внешним связям и корпоративным коммуникациям компании.

«Осенью планируем представить широкой общественности», – сказали в ТМХ, отвечая на соответствующий вопрос.

ТМХ разработал для Федеральной пассажирской компании три варианта плацкартного вагона нового поколения. Первую концепцию – со шторками, которые позволяют пассажиру создать индивидуальное пространство, и специальными местами для багажа – в виде макета впервые представили в рамках выставки «Транспортная неделя» в середине ноября 2019 года.

Второй вариант предполагает расположение полок продольным образом, третий – «елочкой». В плацкарте нового поколения сохранили все преимущества вагонов, которые ТМХ уже поставляет для ФПК- индивидуальные светильники, дополнительные полочки и розетки USB на 220В. ФПК, как ранее сообщал журналистам генеральный директор компании Петр Иванов, предоставит выбор нового плацкарта пассажирам: они смогут пройти опрос и определить, какая концепция лучшая.

ФПК и Тверской вагоностроительный завод (входит в ТМХ) подписали контракт на сумму 237 млрд рублей на поставку 3730 пассажирских вагонов в течение семи лет. Согласно контракту, ФПК каждый год будет получать вагоны нового модельного ряда.

<https://tass.ru/ekonomika/8816015>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ГОРЕЛИК; 2020.25.06; ПЕТЕРБУРГ НАДЕЕТСЯ НА ВОЗВРАЩЕНИЕ КРУИЗНЫХ СУДОВ К ЗИМЕ

До конца нынешнего года из-за эпидемии коронавируса в Петербург вряд ли придут иностранные круизные суда. Такое мнение высказал председатель городского комитета по развитию туризма Сергей Корнеев в беседе с «Парламентской газетой».

«Крупные круизные компании в очередной раз передвинули начало навигации в мире на 1 августа, – сообщил Корнеев. – Но есть очень серьезные опасения, что в полном объеме навигация летом не возобновится».

По словам чиновника, больше надежд он возлагает на зимнюю навигацию. Город намерен вести переговоры с мировыми судоходными компаниями о включении Петербурга в программу новогодних и рождественских круизов. Кроме того, есть планы «подключения» к арктическим круизным маршрутам.

«Хотя Петербург не Арктика, но это ворота в Арктику», – пояснил Корнеев.

Подобные рейсы пользуются большим спросом в мире. Круизные суда следуют вокруг Скандинавского полуострова, доходят до Мурманска и Архангельска, с которыми у Петербурга есть хорошее транспортное сообщение.

Из 4,9 миллиона иностранных туристов, посетивших Петербург в 2019 году, около 700 тысяч прибыли на круизных судах.

<https://www.pnp.ru/social/peterburg-nadeetsya-na-vozvrashhenie-kruiznykh-sudov-k-zime.html>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2020.25.06; ПАНДЕМИЯ СТАЛА ШАНСОМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ КРУИЗНЫХ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

Вынужденный застой в международном круизном судоходстве открывает новые перспективы для российских судов. Такое заявление сделал **Александр Пошивай**, руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта**.

Слова главы **Росморречфлота** прозвучали в ходе вебинара «От Волги до Енисея: не станет ли белый теплоход на реке ретро-картинкой?», организованного ИАА «ПортНьюс» в партнерстве с Морским инженерным бюро и международной выставкой-конференцией «Нева-2021».

В настоящее время, отметил **А. Пошивай**, из-за эпидемиологической обстановки сотни судов остаются на приколе. Многие круизные лайнеры и вовсе не успели добраться до какого-либо порта и продолжают находиться в море. Экипажи на простаивающих кораблях не сменились.

«На фоне происходящего те возможности, которые открываются для нас, должны быть обязательно использованы. Речные круизы в России получили тот шанс, которого они долго ждали», – уверил руководитель агентства.

<https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/pandemiya-stala-shansom-dlya-razvitiya-kruiznykh-passazhiroperevozok-v-rossii/>

ТАСС; 2020.26.06; ЦЫДЕНОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ПАНДЕМИЯ НЕ ПОВЛИЯЛА НА ТЕМПЫ РАБОТЫ АВИАЗАВОДА В УЛАН-УДЭ

Пандемия коронавируса никак не повлияла на темпы работы Улан-Удэнского авиазавода (У-УАЗ, входит в холдинг «Вертолеты России»), более того, предприятие начало серийное производство арктических вертолетов Ми-8АМТ. Об этом сообщил ТАСС глава Бурятии Алексей Цыденов в пятницу.

Улан-Удэнский авиационный завод – системообразующее предприятие в Бурятии, на котором трудятся около 6 тыс. человек. Предприятие является одним из самых крупных в регионе налогоплательщиков.

«Проблем на авиазаводе у нас нет, все хорошо, запущен очень перспективный проект – производство арктического вертолета Ми-8АМТ, который на сегодня востребован, он может применяться при освоении Арктической зоны, шельфа, это работа на Крайнем Севере, в том числе для нужд МЧС. Вертолет уникальный, у него очень большие перспективы. Для нас это важно – это дополнительный заказ для завода, рабочие места, налоги, зарплата людей», – сказал Цыденов, добавив, что в целом у авиазавода есть несколько проектов, все они реализуются по плану.

Первый Ми-8АМТ готов к передаче в эксплуатацию: завершена программа летных испытаний, прошла процедура приемки независимой инспекции **Росавиации**. Глава Бурятии подчеркнул, что у Ми-8АМТ нет аналогов, он уникален. «В отличие от других вертолетов он может работать в любых погодных условиях, ему не требуется внешний подогрев, он полностью автономен и самодостаточен, его конструкция предусматривает возможность полета в самых суровых условиях», – отметил Цыденов. Кроме того, благодаря дополнительным топливным бакам вертолет способен летать на большие расстояния, что очень важно для малонаселенных северных районов, дальность полета арктического Ми-8АМТ составляет до 1,4 тыс. км.

В марте президент России Владимир Путин подписал указ об основах госполитики России в Арктике до 2035 года. Авиационной составляющей в этом документе уделено особое внимание. Среди основных задач социального развития Арктической зоны названо обеспечение круглогодичных магистральных, межрегиональных и местных авиаперевозок.

<https://tass.ru/ekonomika/8819761>

ТАСС; 2020.24.06; ЛЕВИТИН РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО АВИАСТРОЕНИЕ ВЫЙДЕТ НА ДОКОРОНАВИРУСНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ В 2021 ГОДУ

Российская авиационная отрасль выйдет на показатели, которые были у нее до пандемии коронавируса, в 2021 году. Такое мнение высказал в среду журналистами помощник президента России Игорь Левитин, который прибыл в Казань на самолете, названном в честь татарского поэта и героя Советского Союза Мусы Джалиля.

«Хотел бы также сказать, что очень важно принятие решения президентом по поддержке строительства новых авиационных судов: это 66 вертолетов для национальной службы санитарной авиации, тем более после того, что мы с вами переживаем, это сегодня очень актуально, и 59 самолетов Superjet. Поэтому я думаю, что отрасль выйдет в следующем году уже на свои показатели до вируса», – сказал он.

Значительная компенсация потерь авиационной отрасли должна произойти к четвертому кварталу текущего года при условии загрузки действующих рейсов, сообщил Левитин.

«Я думаю, что если загрузка самолетов будет, как сегодня [прибывший рейс] Москва – Казань, то отрасль к четвертому кварталу должна хотя бы компенсировать значительную часть своих потерь», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/8808681>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; САМОЛЁТ, НАЗВАННЫЙ ИМЕНЕМ МУСЫ ДЖАЛИЛЯ, СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ РЕЙС

Самолёт авиакомпании «Аэрофлот», названный именем татарского поэта, Героя Советского Союза Мусы Джалиля, в среду совершил первый рейс по маршруту «Москва – Казань», передаёт корреспондент РИА Новости.

Руководство Татарстана обратилось к «Аэрофлоту» с предложением рассмотреть возможность присвоить имя известного татарского поэта Мусы Джалиля одному из воздушных судов авиакомпании в целях сохранения исторической памяти, а также в рамках объявленных Года памяти и славы в ознаменование 75-летия Победы в Великой Отечественной войне и Года 100-летия образования Автономной Татарской ССР. В декабре 2019 года правление «Аэрофлота» приняло решение о присвоении имени Джалиля одному из воздушных судов авиакомпании – Airbus A320.

«Муса Джалиль – это не только Татарстан, это герой для всей нашей страны. Его подвиг должен быть вечным, вся Россия должна знать. Игорю Евгеньевичу (Левитину, помощнику президента РФ – ред.) спасибо, Минтрансу спасибо, «Аэрофлот» сразу поддержал... Сегодня, как 75 лет назад, провели парад победителей. Очень важно, что в этот день этот самолёт прибыл сюда. Это воспитание, это наша гордость», – сказал президент Татарстана Рустам Минниханов, встречавший самолёт.

С важным событием поздравил жителей республики и Левитин, прибывший первым рейсом самолёта имени Мусы Джалиля и отметивший полную его загрузку.

<https://ria.ru/20200624/1573431373.html>

ТАСС; 2020.25.06; В ОАК СООБЩИЛИ, ЧТО САМОЛЕТ МС-21 БУДЕТ РАССЧИТАН В ТОМ ЧИСЛЕ И НА ЛОУКОСТЕРЫ

Российский среднемагистральный самолет МС-21 будет рассчитан в том числе и на лоукостеры, говорится в сообщении «Объединенной авиастроительной корпорации» (ОАК).

«Преимущество самолета МС-21 – самый широкий в своем классе фюзеляж. Это позволяет заказчикам выбирать компоновку с увеличенным проходом или с более комфортными креслами. В частности, максимально плотная компоновка салона МС-21-300 рассчитана в первую очередь на авиакомпанию-лоукостеры», – отмечается в сообщении.

Предполагается, что в версии МС-21-300 (базовая версия, которая сейчас разрабатывается) будет от 163 до 211 мест.

Сейчас самолет проходит сертификационные испытания. В программе летных испытаний участвуют четыре самолета. Как сообщалось ранее, сертификация МС-21 в России намечена на 2020 год, а начало поставок – во второй половине 2021 года. Сертифицировать самолет планируется также для европейского рынка.

<https://tass.ru/ekonomika/8814379>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/oak-samolet-ms-21-budet-dostupen-i-loukosteram>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; ГРУЗИЯ ПРОДЛИЛА ЗАПРЕТ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ ДО 31 ИЮЛЯ

Запрет на международное регулярное авиасообщение, введенный из-за пандемии коронавируса, будет действовать в Грузии до 31 июля, сообщило Агентство гражданской авиации страны.

Агентство уже несколько раз продлеvalo введенные в конце марта ограничения, в последний раз – до 30 июня.

«Ограничения на осуществление международного регулярного авиасообщения продлены и действуют до 31 июля 2020 года включительно», – говорится в заявлении Агентства.

Ведомство сообщает, что соответствующая информация уже предоставлена всем авиакомпаниям.

Ранее в четверг министр экономики и устойчивого развития страны Натия Турнава заявила, что восстановление регулярных авиарейсов с разными странами, которое Грузия планировала с 1 июля, с большой вероятностью будет отложено на конец июля исходя из эпидемиологической ситуации в мире.

<https://ria.ru/20200625/1573467922.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; IATA ПРЕДЛАГАЕТ ЗАМЕНИТЬ КАРАНТИН ПРИБЫВШИХ АВИАПАССАЖИРОВ ТЕСТИРОВАНИЕМ

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) просит государства отказаться от карантина для авиапассажиров во время восстановления от пандемии коронавируса и предлагает в качестве альтернативы их обязательное тестирование в странах повышенного риска, заявил глава организации Александр де Жюньяк.

«Введение карантина в отношении прибывающих пассажиров держит страны в изоляции и оставляет сферы перевозок и туризма без работы. К счастью, существуют альтернативы, которые позволят снизить риск импорта инфекции COVID–19 и одновременно сделают возможным возобновление перевозок и туризма, что является ключевым фактором к восстановлению национальных экономик», – заявил глава IATA.

Для снижения риска распространения коронавируса по мере открытия государственных границ организация предлагает «многоуровневые меры». Ключевой из них является недопуск зараженных COVID–19 пассажиров к полету. В частности, предлагают в IATA,

пассажирам в странах повышенного риска следует проходить тест на коронавирус до прибытия в аэропорт, чтобы на борт самолета допускались только те, у кого точно нет вируса.

«Анализ должен быть широкодоступным, крайне точным и быстрым. Результаты тестов должны подлежать независимой проверке, а также признаваться властями. Также должна быть обеспечена возможность их безопасной передачи соответствующим органам», – говорится в опубликованных на сайте организации рекомендациях.

В организации также подчеркивают необходимость соблюдения мер социального дистанцирования, обязательность ношения масок, тщательной дезинфекции, а также отслеживания контактов тех, у кого заболевание было выявлено уже после полета.

«Такой многоуровневый подход делает полеты самым безопасным способом передвижения, а также позволит системе эффективно функционировать. Карантин – это односторонняя мера, она защищает одних и совершенно подводит других», – отмечают в организации, предлагая правительствам на основе предложенных рекомендаций разработать меры, которые позволят «защитить людей и от вируса, и от безработицы».

<https://ria.ru/20200625/1573447700.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.25.06; AVIASALES ЗАФИКСИРОВАЛ ВОЗВРАТ СПРОСА НА ПЕРЕЛЕТЫ ПО РФ НА «ДОКОВИДНЫЙ» УРОВЕНЬ

Метапоисковик Aviasales фиксирует восстановление спроса на перелеты по РФ до уровня марта этого года, когда в стране был введен режим самоизоляции для предотвращения распространения коронавируса.

Такие данные отражает индекс активности российских путешественников Aviasales. Он берет в расчет статистику бронирований через метапоисковик за последние годы, актуальный спрос на авиабилеты и математическую модель, прогнозирующую ситуацию на рынке без COVID-19.

Текущее значение индекса для поездок по стране – 9,2 из 10 баллов. Для путешествий за рубеж значение – пока 1,3.

Первый пик активности путешественников был зафиксирован сразу после того, как президент **Владимир Путин** объявил о продлении нерабочих дней до конца майских праздников. 29 апреля значение индекса для поездок внутри страны выросло с 2,9 до 3,5, отмечает Aviasales. Второй всплеск интереса был отмечен после отмены обязательного режима самоизоляции в Москве. Уже 10 июня индекс показал рекордные 8 баллов для поездок по России.

Россия из-за пандемии коронавируса в конце марта запретила международные пассажирские авиаперевозки. На перелеты внутри страны ограничений не вводилось, но из-за введенного карантина спрос на авиарейсы упал до минимума. В июне на фоне снятия карантина в некоторых регионах РФ фиксируется рост авиаперевозок в аэропортах Москвы и в целом по стране примерно в три раза в сравнении с маем, говорил первый замглавы **Минтранса РФ**, руководитель **Росавиации Александр Нерадько**.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.25.06; В ПЕТЕРБУРГ ПРИХОДЯТ БЮДЖЕТНЫЕ АВИАКОМПАНИИ

Присвоение петербургскому аэропорту Пулково седьмой степени свободы неба уже принесло свои плоды. О работе в России объявила венгерская авиакомпания WizzAir. С 18 сентября она планирует запустить пять новых рейсов: самолёты полетят в Зальцбург, Копенгаген, Осло, Стокгольм и на Мальту. Об этом сообщил «Парламентской газете» председатель городского комитета по развитию туризма Сергей Корнеев.

Седьмая степень свободы даёт аэропорту огромные возможности. До сих пор из Пулково иностранные авиакомпании могли выполнять рейсы только в страны приписки. То есть

немецкие могли летать исключительно в Германию, шведские – в Швецию, голландские – в Нидерланды и так далее. Теперь это ограничение снято.

«Это то, что будет востребовано, – уверен Сергей Корнеев. – Мы вместе с аэропортом уже ведём активные переговоры с международными перевозчиками. С WizzAir мы уже пришли к договорённости. Идёт работа и с другими лоукостерами. Мы близки к результату с ирландской компанией Ryanair».

Лоукостеры, то есть бюджетные авиакомпании, уже двадцать лет пытаются наладить сообщение с Петербургом, однако развернуться в полную силу не давали ограничения по свободе неба. Их фишка – недорогие перелёты, в том числе между странами «не своего флага». Решение о предоставлении Пулково седьмой степени свободы неба принял президент **Владимир Путин**, а соответствующий приказ **Минтранса** вступил в силу с 1 января 2020 года.

<https://www.pnp.ru/social/v-peterburg-prikhodyat-byudzhetye-aviakompanii.html>

ТАСС; 2020.25.06; АЭРОПОРТ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЕТ ВЕРНУТЬСЯ К КРУГЛОСУТОЧНОМУ РЕЖИМУ РАБОТЫ С 1 ИЮЛЯ

Петербургский аэропорт Пулково, который с апреля прекратил круглосуточно обслуживать пассажиров на фоне ситуации с пандемией коронавируса и отменой международных и внутренних рейсов, планирует вернуться к 24-часовому режиму работы с 1 июля. Об этом сообщил журналистам в четверг гендиректор управляющей аэропортом компании «Воздушные Ворота Северной Столицы» Леонид Сергеев.

«Планируется, что с 1 июля аэропорт вернется к круглосуточному режиму работы», – сказал он.

Россия с 27 марта отменила все регулярное и чартерное авиасообщение с другими странами, кроме рейсов, выделенных для возвращения россиян. 10 апреля аэропорт на фоне резкого сокращения числа рейсов ограничил режим работы по ночам – он стал обслуживать рейсы с 8:00 до 23:00. В начале июня сокращенный режим работы был вновь продлен – до конца месяца аэропорт стал обслуживать рейсы с 6:00 до полуночи.

При этом сокращенный режим работы не распространяется на аэронавигационные службы, работу систем связи, светосигнального оборудования Пулково и аварийно-спасательные подразделения аэропорта. Аэродром Пулково продолжает круглосуточную работу в качестве запасного.

<https://tass.ru/ekonomika/8812083>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/aeroport-peterburga-planiruet-vernutsa-k-kruglosutocnomu-rezimu-raboty-s-1-iula>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; ИЗ ВЛАДИВОСТОКА ВПЕРВЫЕ ЗА ДОЛГОЕ ВРЕМЯ ЗАПУСТЯТ РЕЙСЫ В СОЧИ И КРЫМ

Авиакомпания «Россия» в июле запускает первые в современной истории аэропорта Владивостока прямые рейсы на популярные курорты Черноморского побережья – в Сочи и Симферополь, сообщает аэропорт.

«Полеты на данных направлениях будет выполнять авиакомпания «Россия» в партнерстве с туроператором «Библио-Глобус». Первый рейс по маршруту Владивосток – Сочи запланирован на 6 июля 2020 года. Вылеты будут осуществляться два раза в неделю по понедельникам и четвергам. В столицу республики Крым, Симферополь, вылеты планируются по субботам и стартуют уже 11 июля 2020 года. Авиаперевозчик будет выполнять рейсы на воздушных судах Boeing 747-400 с местами бизнес-класса», – говорится в сообщении.

По словам директора по авиационной коммерции аэропорта Владивостока Александра Боброва, сейчас происходит переориентация туристического спроса с международных направлений на внутренние.

«Сочи и Крым для нас являются наиболее привлекательным предложением.... Новые рейсы на регулярной основе позволят удовлетворить растущий спрос на летние путешествия в Сочи и Крым», – сказал Бобров.

<https://ria.ru/20200626/1573495273.html>

ТАСС; 2020.25.06; UTAIR В 5 РАЗ УВЕЛИЧИЛ ЧИСЛО РЕЙСОВ В ИЮНЕ ПОСЛЕ СМЯГЧЕНИЯ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫХ МЕР

Число ежедневных рейсов авиакомпании Utair выросло в июне в пять раз – до 110, сообщает **пресс-служба** перевозчика.

«Utair фиксирует возобновление спроса на пассажирские перевозки после смягчения условий карантина. <...> С конца мая число рейсов увеличилось в пять раз – до 110 в день», – говорится в сообщении.

По данным **пресс-службы**, у авиакомпании в два раза по сравнению с прошлым годом выросла доля проданных детских билетов.

Летом Utair планирует полеты более чем по 140 направлениям в России. Авиакомпания адаптировала маршрутную сеть под запросы регионов, чтобы люди путешествовали по стране прямыми рейсами. Большинство маршрутов свяжут города с популярными летними курортами.

<https://tass.ru/ekonomika/8811713>

ТАСС; 2020.25.06; ДВЕ АВИАКОМПАНИИ ОТМЕНИЛИ РЕЙСЫ ИЗ ХАНТЫ-МАНСЙСКА В КРЫМ И СОЧИ ИЗ-ЗА ПАДЕНИЯ СПРОСА

Авиакомпании «Ямал» и Utair отменили прямые рейсы из Ханты-Мансийска в Симферополь и Сочи из-за падения спроса, сообщила в четверг губернатор Югры Наталья Комарова, отвечая на вопросы жителей в прямом эфире в Instagram. В настоящее время прямых рейсов между данными городами нет, их открытие под вопросом, уточнили ТАСС в справочной местного аэропорта.

«Обе авиакомпании («Ямал» и Utair – прим. ТАСС) заявили, что, изучив спрос и зафиксировав снижение спроса, они отменили полеты из Ханты-Мансийска в Симферополь и Сочи. Вместе с тем, компания Utair с 1 июля 2020 года открывает прямые рейсы по маршруту Ханты-Мансийск – Краснодар и Ханты-Мансийск – Анапа, на которые, по мнению компании, сохраняется устойчивый спрос», – сказала Комарова, отвечая на вопрос, почему авиакомпании «Ямал» и Utair отменили прямые рейсы в Симферополь и Сочи из Ханты-Мансийска на фоне снятия запрета на въезд в Крым и Краснодарский край для жителей других российских регионов.

Связано ли падение спроса с ситуацией с коронавирусом в Югре, глава региона не уточнила.

В свою очередь в справочной международного аэропорта Ханты-Мансийска ТАСС сообщили, что в настоящее время прямых рейсов из столицы Югры в Симферополь и Сочи нет. «На Сочи нет рейсов и не будет, в Симферополь тоже нет рейсов, их открытие под вопросом», – сказал собеседник агентства.

<https://tass.ru/ural-news/8811155>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.06; В КРЫМУ РАССКАЗАЛИ, ПОЧЕМУ НЕТ СМЫСЛА ТЕСТИРОВАТЬ НА COVID-19 В АЭРОПОРТУ

Глава крымского управления Роспотребнадзора Наталья Пеньковская заявила, что не видит смысла тестировать пребывающих в аэропорту Симферополя на наличие коронавируса.

«Бесполезно проводить тестирование в аэропорту, так как слизистая после перелета не позволит объективно найти вирус, даже если он там находится. Поэтому это только

лишние финансовые траты, которые лягут на субъект», – сказала Пеньковская в рамках онлайн-форума «Крым. Севастополь. Сезон 2020».

<https://ria.ru/20200625/1573474392.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПРИЕМСКАЯ; 2020.26.06; ДВА ГОДА ЖДУТ: В АЛТАЙСКОМ КРАЕ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА ЗАДЕРЖКИ С ВЫПЛАТАМИ КОМПЕНСАЦИЙ ПОСТРАДАВШИМ ОТ ЧС; ЧИНОВНИКИ ОБЪЯСНИЛИ ЭТО НЕТОЧНОСТЯМИ В СУДЕБНЫХ ДОКУМЕНТАХ

Часть жителей Алтайского края, пострадавших при паводке 2018 года, до сих пор не получили положенных им компенсаций. Об этом в четверг, 25 июня, сообщили региональные СМИ со ссылкой на письмо **замминистра** социальной защиты края, адресованное одному из пострадавших. Проблема может быть связана с неточностями в оформлении документов, из-за которых деньги не были перечислены своевременно, теперь свободных средств у края нет. Подробнее о ситуации и о том, могут ли в принципе бюрократические сложности помешать пострадавшим от ЧС получить положенные компенсации, – в материале «Известий».

После паводка

Сильный паводок пришел в Алтайский край весной 2018 года. Это был уже второе природное бедствие подобной силы за несколько лет – предыдущий паводок, один из самых сильных, край пережил в 2014 году. С 27 марта по 23 апреля в регионе действовал режим ЧС – он в том числе позволяет привлекать федеральные ресурсы на борьбу со стихией.

В апреле 2018-го губернатор Александр Карлин заявил, что по силе паводок 2018 года оказался сравним с 2014-м, а в чем-то даже превзошел его. Всего из-за непогоды пострадали больше 20 тыс. человек.

«Стихия в этом году наступала на нас более широким фронтом, действовала более динамично. Если сравнивать данные на 17 апреля паводков 2014 и 2018 годов, то подтопление в этом году попали 37 сельских районов и городских округов против 25 в 2014 году. Подтопления в этом году были в 217 населенных пунктах, тогда как в 2014-м – в 107 поселениях. Если сравнивать число жителей, которых затронула стихия, то в 2014-м было 39 тысяч 619 человек, в 2018-м – 21 289», – цитировала слова чиновника его **пресс-служба** весной 2018 года.

Тогда же губернатор заявил, что в крае сформированы пакеты документов в федеральные ведомства для оказания помощи пострадавшим. Помогать тем, у кого погиб скот, должен был Минсельхоз России, документы на помощь в ремонте дорог были поданы в **Минтранс**, «вопросы выделения субсидий для оказания помощи населению», как рассказал Карлин, решались через МЧС России. Средства для помощи выделялись из резервного фонда правительства РФ.

Порядок выделения средств на помощь людям, пострадавшим в результате стихийных бедствий, до января 2020 года определялся постановлением правительства от 2014 года. По нему, люди могли претендовать на разовые выплаты в 10 тыс. рублей и 50 тыс. или 100 тыс. рублей – при частичной или полной потере имущества первой необходимости.

В конце мая в правительстве России выделили 400 млн рублей на помощь пострадавшим. Об этом заявили в **пресс-службе** региона.

«Средства будут направлены на выплаты гражданам, пострадавшим от паводка в марте 2018 года. По 10 тыс. рублей выплатят гражданам как единовременную материальную помощь, по 50 тыс. рублей – в связи с частичной утратой имущества, по 100 тыс. рублей – в связи с полной утратой имущества», – говорилось в сообщении.

Помощь через суд

По закону получить помощь могут те, кто готов подтвердить, что постоянно проживал в пострадавшей местности. В случае если у людей нет документов на руках – например,

если речь идет о месте их фактического проживания на момент ЧС, – попасть в список можно на основании судебного постановления, подтверждающего факт проживания по указанному адресу.

В 2018 году в Алтайском крае в общей сложности речь шла о выплатах компенсаций примерно 18 тыс. пострадавших. Большая часть из них, по данным Министерства социальной защиты населения края, была получена уже к 2019 году. Выплаты делались за счет федеральных средств.

Однако тогда же выяснилось, что в некоторых районах часть жителей компенсации по-прежнему не получили. По данным регионального телеканала, к апрелю 2019 года, то есть через год после затопления, компенсаций по-прежнему ждали около 1,5 тыс. человек.

В Министерстве социальной защиты тогда пояснили, что речь идет о людях, которым приходилось подтверждать факт проживания в подтопленных районах в момент паводка. «Сложности с выплатами возникли у тех людей, которые не проживали в зоне подтопления и им пришлось доказывать свой факт проживания в судебном порядке. В момент паводка. То есть люди в домах находились, но по факту не были прописаны в домах, где они проживают, вот у этих людей и возникли проблемы. Это чуть более 1,5 тыс. человек», – заявила тогда журналистам **заместитель министра** социальной защиты Алтайского края, начальник управления по социальной политике Ирина Беседина.

Выделенные ранее средства были израсходованы – чиновники сообщили, что краю не хватает еще около 32 млн рублей на осуществление выплат. С просьбой выделить их они, как рассказали в министерстве, обратились в МЧС РФ.

Не соответствует требованиям

Однако в июне 2020-го региональные СМИ сообщили, что часть жителей края по-прежнему ждут компенсаций. Речь, в частности, идет о жителях Краснощековского района Алтайского края. Из документов, опубликованных на сайте районного суда, следует, что еще в декабре 2019 года районная прокуратура обращалась в суд от имени одного из пострадавших с просьбой о выделении ему положенных средств.

Из материалов, указанных в постановлении, следует, что житель района до этого смог подтвердить свое право претендовать на компенсацию через суд, но компенсация выплачена так и не была. В ответе МЧС РФ, который приводится в постановлении, объясняется, что причиной стало неправильно составленное решение суда: в нем подтверждался факт проживания человека в местности, пострадавшей от ЧС, но не указывалось, что он числится в списках граждан, претендующих на получение помощи, а также не уточнялись объем помощи, на которую он претендует, и источник финансирования.

«Вынесенное в отношении истцов судебное решение об установлении юридического факта проживания в зоне ЧС не соответствует вышеуказанным требованиям. В связи с чем денежные средства истцам не выделены», – цитирует суд сообщение министерства.

Суд встал на сторону истца, постановив удовлетворить его иски и требования и подтвердив право претендовать на компенсацию. Суд также потребовал от районной администрации включить истца в список граждан, «нуждающихся в оказании единовременной материальной помощи в результате чрезвычайной ситуации на территории Алтайского края в результате паводка, вызванного сильными дождями, прошедшими с 23 по 31 марта 2018 года на территории Алтайского края». Но, как следует из письма, написанного от имени **замминистра** социальной защиты края Юлии Ковалёвой, выплаты до сих пор не были осуществлены, поскольку средства из резервного фонда в край не поступали. Официального подтверждения этой информации нет, скан письма был опубликован в региональном telegram-канале.

Вопрос корректности

Согласно постановлению правительства, суд должен подтвердить факт проживания человека в зоне, пострадавшей от ЧС. При этом границы этой территории, как и размер

помощи, на которую может претендовать человек, не входят в компетенцию суда, поэтому основные требования были выполнены изначально, полагает адвокат бюро «Малов и партнеры» Светлана Дубровина.

– Суд в данном случае вынес то решение, которое он мог вынести. Объемы компенсаций, формирование списков пострадавших и определение зон, которые относятся к пострадавшим от ЧС, как правило, проводятся как раз совместно силами администрации и экстренных служб, поэтому все эти сведения, вероятнее всего, должны были быть у них, – отметила юрист.

Речь идет о бюрократических расхождениях, жертвами которых стали пострадавшие, отмечает адвокат АК «Гражданские компенсации» Ирина Фаст.

– Изначально суд (в случае с постановлением, указанным выше. – «Известия») удовлетворил те требования, которые были заявлены пострадавшими. Простой человек не может знать о детальных требованиях и формулировках, тем более знать источник финансирования этих выплат. Люди остались без денег, потому что ни они сами (либо их представитель), ни суд, ни ответчик не уточнили детально процедуру. Что касается чиновников МЧС, то они лишь соблюдают инструкции, несмотря на людей и ситуации, – пояснила она «Известиям».

При этом ранее в своей практике с подобными ситуациями, когда отказ в выплатах компенсации после ЧС был связан с некорректностью формулировок, она не сталкивалась, отметила собеседница издания.

После того как разночтения в документах будут сняты, компенсации, по ее мнению, все-таки будут выплачены, но с дополнительной задержкой.

– Компенсации, я полагаю, будут выплачены, если вынесено решение с необходимыми формулировками. Задержки сейчас связаны с необходимостью формирования бюджета для таких заявок, а это нельзя сделать быстро, – считает Ирина Фаст.

Если деньги не поступят в ближайшее время, люди смогут истребовать положенные средства в исковом порядке через районные суды – срок давности по таким делам составляет три года, то есть время у пострадавших еще есть, подчеркнула Светлана Дубровина.

«Известиям» не удалось получить оперативный комментарий от администрации Краснощекинского района о том, сколько жителей района на данный момент по-прежнему претендуют на получение компенсаций. Издание также обратилось с запросом в министерство социальной защиты края с просьбой официально подтвердить информацию о том, что часть жителей края не могут получить компенсации, а также уточнить количество людей, не получивших компенсацию, и причины, по которым средства до сих пор не были выплачены. В МЧС РФ «Известия» направили официальный запрос с просьбой подтвердить факт обращения регионального министерства за выделением дополнительных средств, а также уточнить, в какой стадии находится рассмотрение вопроса.

<https://iz.ru/1027938/evgeniia-priemskaja/dva-goda-zhdut-v-altaiskom-krae-pozhalovalis-na-zaderzhki-s-vyplatami-kompensacii-postradavshim-ot>

РБК; ЮЛИЯ КОШКИНА; 2020.26.06; РОССИЙСКИЕ БАНКИ ВЕРНУЛИСЬ К НАРАЩИВАНИЮ ЗАПАСОВ ЗОЛОТА

В мае российские банки впервые за полгода нарастили запасы драгметаллов на балансе – на 6,2 т в пересчете на золото. Смену тактики эксперты объясняют скачком цен на фьючерсы из-за пандемии и опасениями второй волны заражений

Российские банки начали увеличивать запасы золота после длительного перерыва. В мае объем драгоценных металлов на их балансе вырос на 15,79 млрд руб., или на 5,3% по сравнению с предыдущим месяцем, следует из статистики ЦБ. На 1 июня показатель достиг 312,36 млрд руб. В пересчете на золото прирост за прошлый месяц составил 6,2 т,

или 8,45% по сравнению с апрелем, рассчитал по просьбе РБК аналитик банка БКФ Максим Осадчий. Увеличение запасов в тоннах произошло впервые после шести месяцев сокращения.

Пока рост запасов золота в российских банках можно считать незначительным. «За ноябрь–апрель запасы драгметаллов в российских банках сократились на 35,7 т, или на 32,75% с исторического максимума 109,1 т на 1 ноября 2019 года», – отметил Осадчий. На 1 июня драгметаллов в пересчете на золото хранилось в банках 79,57 т.

Как изменились запасы золота в крупных банках

В мае лидером роста запасов в пересчете на золото стал ВТБ. Банк увеличил запас драгметаллов на 5,4 т, отмечает Осадчий, ссылаясь на оборотную ведомость организации. Запасы золота также нарастили Совкомбанк (на 1,4 т) и Газпромбанк (на 654,1 кг).

Однако Сбербанк в мае сократил запасы драгметаллов на балансе – на 1,5 т, до 7,6 т на 1 июня. Из оборотной ведомости банка на последнюю отчетную дату следует, что он в основном экспортировал металл. Поставки золота за рубеж составили 1,3 т.

Представители Сбербанка и ВТБ отказались пояснить, чем обусловлена динамика их запасов. Совкомбанк в полтора раза увеличил покупки золота в слитках год к году, но активно продавал металл на экспорт, сообщила руководитель департамента по операциям с драгоценными металлами банка Елена Магера. В Газпромбанке не ответили на запрос РБК.

Что происходило на рынке золота

У кредитных организаций традиционно есть два основных канала продажи драгметалла: на внутреннем рынке его приобретает Банк России для пополнения золотовалютных запасов, на внешний рынок банки могут поставлять золото в интересах своих корпоративных клиентов, золотодобывающих компаний и аффинажных заводов или же в собственных.

С 1 апреля ЦБ приостановил покупку золота на внутреннем рынке на неопределенный срок. Необходимость наращивать экспорт поставила банки в затруднительное положение – из-за пандемии коронавируса у них возникли сложности с доставкой грузов. К середине месяца проблема частично была решена, говорил РБК президент Национальной финансовой ассоциации Василий Заболоцкий: **Минтранс** расширил перечень бортов, которые могут перевозить подобные грузы.

В апреле также изменились правила вывоза золота за рубеж – золотодобытчики и аффинажные заводы были уравнены в экспортных правах с банками. Согласно новому постановлению правительства они, как и кредитные организации, могут рассчитывать на получение генеральных лицензий на поставки золота за границу. До этого промышленники получали только разовые лицензии.

Как повели себя банки

«Возможно, банки в условиях появившейся конкуренции со стороны золотопромышленников пополнили запасы на случай всплеска спроса во время второй волны пандемии», – предполагает управляющий директор рейтингового агентства НКР Станислав Волков. Он, однако, считает это временным явлением, поскольку кредитные организации не склонны создавать очень большие запасы золота.

Представители Сбербанка и ВТБ заявили, что конкуренция с недропользователями никак не повлияла на динамику их запасов в мае. Вице-президент банка «Открытие» Алексей Зайцев тоже утверждает, что изменения в этом секторе пока не заметны. «Есть ряд факторов, которые делают продажу российским банкам золота более предпочтительной, чем самостоятельное использование компаниями генеральных лицензий на экспорт», – отметил он, не описав деталей. По словам Зайцева, в мае банки могли замедлить поставки золота за рубеж из-за длинных праздников, поэтому запасы выросли. Елена Магера отметила, что пока Совкомбанк имеет возможность активно вывозить драгметалл, купленный у промышленников в начале года по долгосрочным договорам.

Получение компаниями генеральных лицензий на вывоз золота еще не сказалось на договоренностях с банками, считает председатель Союза золотопромышленников России Сергей Кашуба. Возможно, рост запасов в банках связан с сезонным ростом добычи золота, пояснил он, банки также могли «придержать объемы» на балансах в ожидании роста цен. «Хотя банк покупает золото у промышленников по фиксированной спотовой цене, казначейство может выделять какие-то лимиты на фьючерсные сделки», – говорит Кашуба.

Фактор цены, действительно, мог повлиять на политику банков, думает старший аналитик рейтингового агентства Moody's Семен Исаков: «В условиях эпидемии коронавируса, когда [нарушились] логистические цепочки, ювелирные дома и монетные дворы приостановили работу, а спрос на золото как на защитный актив резко вырос, на рынке образовалась ситуация, когда фьючерс на золото с поставкой через несколько месяцев торговался значительно дороже, чем золото на спотовом рынке». Банки могли воспользоваться этим с учетом почти нулевых ставок в валюте, но сейчас такой возможности уже нет. «Мы ожидаем, что накопленные объемы золота на балансе банков быстро вернуться к традиционным уровням», – заключил Исаков.

<https://www.rbc.ru/finances/26/06/2020/5ef47a5a9a7947b03ba826a7>

[Вернуться в оглавление](#)