



Ежедневный мониторинг СМИ

6 ИЮЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2020.04.07; ДОБРАТЬСЯ НА МАШИНЕ ДО ЮГА РОССИИ ИЗ ЦЕНТРАЛЬНЫХ РЕГИОНОВ ТЕПЕРЬ МОЖНО БЫСТРЕЕ	5
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; АЛЕКСАНДР РЕВУНОВ, АНДРЕЙ КУНЦОВ И МИХАИЛ ШУМ; 2020.04.07; НОВЫЙ УЧАСТОК ТРАССЫ «ДОН»	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ТКАЧЁВА; 2020.06.07; В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПОПРОЩАЛИСЬ С «ГЛАВНОЙ ПРОБКЕЙ СТРАНЫ»	6
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; СМЕРТИН ВЛАД; 2020.06.07; РОССИЯНАМ ПРЕДЛОЖАТ СКИНУТЬСЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ДОРОГ	7
РИА НОВОСТИ; 2020.04.07; МИНТРАНС ХОЧЕТ ПРИВЛЕКАТЬ «НАРОДНЫЕ» ОБЛИГАЦИИ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ	8
РИА НОВОСТИ; 2020.04.07; ТРАССУ ДЖУБГА – СОЧИ ВКЛЮЧАТ В ОПОРНУЮ СЕТЬ РОССИЙСКИХ ДОРОГ	9
РИА НОВОСТИ; 2020.04.07; «АВТОДОР» ПРЕДЛОЖИЛ ПОДНЯТЬ СКОРОСТНОЙ ЛИМИТ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ	10
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН РОЩЕПИЙ; 2020.04.07; ЭКСПЕРТ: ОТ ИЗБЫТОЧНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СКОРОСТИ НА ДОРОГАХ НУЖНО ОТКАЗАТЬСЯ	10
ТАСС; 2020.04.07; КАБМИН ОДОБИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОПРАВКАХ В БЮДЖЕТНЫЙ КОДЕКС РФ	11
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.06.07; ПРАВИТЕЛЬСТВУ И ГРУППЕ «АЭРОФЛОТ» НЕ НУЖНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ SSJ100 ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ХОТЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ ПОРУЧАЛ ВЛАДИМИР ПУТИН	11
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, АСЯ САФИУЛЛИНА; 2020.06.07; ВЛАСТИ ОТВЕРГЛИ ИДЕЮ ОТПУСТИТЬ ЦЕНЫ НА БЕНЗИН; РАНЕЕ О ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ РЫНКА ПРОСИЛИ ВЛАДЕЛЬЦЫ НЕЗАВИСИМЫХ АЗС	13
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.06.07; СЕКРЕТ ВАЖНЕЕ ДЕНЕГ; СИСТЕМООБРАЗУЮЩИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ НЕ СПЕШАТ ПОЛУЧАТЬ ПОМОЩЬ ОТ ГОСУДАРСТВА	14
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.06.07; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ВЫВОЗЯТ К ЧЕРНОМУ МОРЮ; ПЕРЕВОЗЧИКИ ПЫТАЮТСЯ НАЙТИ ПРИМЕНЕНИЕ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫМ СУДАМ	15
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.06.07; РСПН ПОЛУВАГОНЫ ТОЛКАЮТ ПОД КОНТЕЙНЕРЫ; ПРЕДЛАГАЕТ ОТМЕНИТЬ ЗАПРЕТ НА ТАКИЕ ПЕРЕВОЗКИ	17
ЭКСПЕРТ; ЛАБЫКИН АЛЕКСАНДР; 2020.06.07; КАРАНТИН УСКОРИЛ ВНУТРЕННИЙ ТУРИЗМ	18
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИЛОНЕНКО ВАЛЕРИЙ; 2020.06.07; КУДРИН РАССКАЖЕТ, ЧТО ОБЩЕГО МЕЖДУ КУОРТОРАМИ И АЭРОПОРТАМИ	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.05.07; ФЛОТ СТАРЕЕТ СЛИШКОМ БЫСТРО; МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАТУС ФЛАГА НА РОССИЙСКИХ СУДАХ МОЖЕТ БЫТЬ ПОНИЖЕН	24

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2020.04.07; ЯРОВАЯ ПРЕДЛОЖИЛА СОЗДАТЬ ИНФОРМАЦИОННУЮ БАЗУ ДЛЯ ПОКУПКИ СУБСИДИРОВАННЫХ АВИАБИЛЕТОВ НА КАМЧАТКЕ.....	25
КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.03.07; РОСАВИАЦИЯ ПРОДЛИЛА ЗАПРЕТ; СТОИТ ЛИ БРАТЬ БИЛЕТЫ ЗА ГРАНИЦУ НА КОНЕЦ ЛЕТА	25
ПРАЙМ; ВАЛЕРИЯ КУЗНЕЦОВА; 2020.03.07; ЗАКРЫТЫЕ ГРАНИЦЫ СТАВЯТ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ НА ГРАНЬ ВЫЖИВАНИЯ.....	27
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.03.07; «АЭРОФЛОТ» ПРЕКРАТИЛ ПРОГРАММУ МОТИВАЦИИ ДИРЕКТОРОВ ИЗ-ЗА ГОСПОДДЕРЖКИ	28
РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ, НАТАЛИЯ АНИСИМОВА; 2020.03.07; ВЛАСТИ ОБВИНИЛИ АЭРОПОРТЫ И ПАССАЖИРОВ В НЕСОБЛЮДЕНИИ КАРАНТИННЫХ МЕР	30
ПРАЙМ; 2020.06.07; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА УСТРАНИЛ САНИТАРНЫЕ НЕДОЧЕТЫ, НАЙДЕННЫЕ ВЛАСТЯМИ – ПРЕДСТАВИТЕЛЬ	31
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.03.07; АВИАКОМПАНИЯ «ИРАЭРО» УСТРАНИЛА ВСЕ ЗАМЕЧАНИЯ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ САНИТАРНЫХ НОРМ	31
ТАСС; 2020.03.07; РОСАВИАЦИЯ: АВИАКОМПАНИИ И АЭРОПОРТЫ В ОСНОВНОМ УСТРАНИЛИ НАРУШЕНИЯ САНИТАРНЫХ НОРМ.....	32
ФОНТАНКА.РУ; ГАЛИНА БОЯРКОВА; 2020.03.07; ИГРА НА ВЫЛЕТ. КАК ПАССАЖИРЫ СТАНОВЯТСЯ НЕВОЛЬНЫМИ КРЕДИТОРАМИ АВИАКОМПАНИЙ	33
ПРАЙМ; 2020.03.07; ПЕСКОВ: РОССИЯ ВЕДЕТ ДИАЛОГ ОБ ОТКРЫТИИ ГРАНИЦ С РЯДОМ СТРАН	35
ТАСС; 2020.03.07; РФ И ТУРЦИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В РАЗВИТИИ ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ ПОРТОВ СОЧИ И СТАМБУЛА	35
ИНТЕРФАКС; 2020.03.07; ПРИНИМАТЬ РЕШЕНИЕ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ НУЖНО СОВМЕСТНО С ДРУГИМИ СТРАНАМИ И УЧИТЫВАЯ ЭПИДСИТУАЦИЮ – МУРАШКО	35
ИНТЕРФАКС; 2020.03.07; МИНТРАНС РФ НЕ ОЖИДАЕТ ПАДЕНИЯ ГРУЗОБОРОТА МОРСКИХ ПОРТОВ ПО ИТОГАМ 2020Г.....	36
ИНТЕРФАКС; 2020.03.07; МИНТРАНС РФ ВИДИТ РИСК ОТМЕНЫ ПОДПИСАНИЯ СОГЛАШЕНИЯ ПО ПОРТУ ТАМАНЬ	36
ТАСС; 2020.03.07; НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ВЕРФИ «ЗВЕЗДА» ПЛАНИРУЮТ РАСШИРИТЬ ЛИНЕЙКУ СТРОЯЩИХСЯ ЛЕДОКОЛОВ.....	37
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.03.07; ПРО ДВИЖЕНИЕ; ГЛАВНЫЙ АВТОИНСПЕКТОР РОССИИ РАССКАЗАЛ О ТОМ, ЧТО ЖДЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ В СКОРОМ БУДУЩЕМ.....	37
ТАСС; 2020.04.07; ГЛАВА ГИБДД СЧИТАЕТ, ЧТО СМЕРТНОСТЬ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ В РОССИИ К 2024 ГОДУ ДОСТИГНЕТ НУЛЯ	43
ТАСС; 2020.03.07; ИНФОГРАФИКА: ЧТО ДЕЛАЕТ ДОРОГИ БЕЗОПАСНЫМИ....	44
ТАСС; 2020.03.07; ПОДЪЕЗД К ПОСЕЛКАМ ОРГАКИН И МАГНА В КАЛМЫКИИ СТАНЕТ КОМФОРТНЕЕ.....	44
ТАСС; 2020.03.07; НА САХАЛИНЕ НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОРОГИ К ГЛАВНОМУ АЭРОПОРТУ РЕГИОНА	45
ТАСС; 2020.03.07; БОЛЕЕ 300 УЧАСТКОВ СВЕРДЛОВСКИХ ДОРОГ ОБОРУДУЮТ КАМЕРАМИ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ДО 2024 ГОДА	45
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2020.06.07; К ИЮЛЮ ПРОДАЖИ АВИА- И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ БИЛЕТОВ ПОЧТИ ВОССТАНОВИЛИСЬ.....	46
ТАСС; 2020.03.07; В ЧЕЧНЕ ВОЗОБНОВИЛИ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ПОЕЗДКИ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ РЕГИОНА	46

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ОЧЕРЕДНОЙ РЕЙС ВЫВЕЗ РОССИЯН ИЗ НЬЮ-ЙОРКА В МОСКВУ	46
ТАСС; 2020.05.07; В УФУ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ ШАНХАЯ ПРИБЫЛИ БОЛЕЕ 40 ЖИТЕЛЕЙ БАШКИРИИ И СОСЕДНИХ РЕГИОНОВ	47
РИА НОВОСТИ; 2020.05.07; РЕЙС «ЭМИРЕЙТС» ВЫВЕЗ ИЗ ДУБАЯ 291 РОССИЯНИНА	47
РИА НОВОСТИ; 2020.05.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ДОСТАВИТ 61 РОССИЯНИНА ИЗ ТАШКЕНТА В РОСТОВ-НА-ДОНУ	47
РИА НОВОСТИ; 2020.05.07; БОЛЕЕ СТА РОССИЯН ВЫЛЕТЕЛИ ЧАРТЕРНЫМ РЕЙСОМ ИЗ БИШКЕКА В МОСКВУ	48
ТАСС; 2020.04.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС «АЭРОФЛОТА» СО 167 ПАССАЖИРАМИ ВЫЛЕТЕЛ ИЗ ФРАНКФУРТА-НА-МАЙНЕ В МОСКВУ	48
РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; ПОСОЛЬСТВО ОРГАНИЗОВАЛО ВЫЕЗД НА РОДИНУ 47 РОССИЯН ИЗ ФИНЛЯНДИИ	48
РИА НОВОСТИ; 2020.04.07; УЗБЕКИСТАН ОРГАНИЗУЕТ ЕЩЕ ДЕВЯТЬ ВЫВОЗНЫХ СПЕЦРЕЙСОВ ИЗ РОССИИ	49
ПРАЙМ; 2020.03.07; ДИПЛОМАТЫ РФ В ХОШИМИНЕ ПРОРАБАТЫВАЮТ СТЫКОВКУ РЕГУЛЯРНЫХ ИНОСТРАННЫХ РЕЙСОВ С ВЫВОЗНЫМИ	49
РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; МИНКОМСВЯЗЬ СООБЩИЛА О ПЕРЕНОСЕ ВЫВОЗНОГО РЕЙСА ИЗ ТАДЖИКИСТАНА В РОССИЮ	50
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.03.07; ВУЗЫ ПРИХОДЯТ К АБИТУРИЕНТАМ	50
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.03.07; УНИВЕРСИТЕТЫ ИЗ СПИСКА FORBES	52
ИНТЕРФАКС; 2020.03.07; ГОСДУМА ПРЕДЛАГАЕТ РАЗРАБОТАТЬ ПРОГРАММУ ОБНОВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПАРКА ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПРЕДПРИЯТИЯМИ МСП	53
ТАСС; 2020.03.07; В УЛАН-УДЭ ПОСЛЕ ГОЛОСОВАНИЯ ПО «НАРОДНОМУ БЮДЖЕТУ» ПРИОБРЕТУТ 20 АВТОБУСОВ	53
ТАСС; 2020.03.07; УЛЬЯНОВСКИЕ ВЛАСТИ ЗАКУПЯТ 70 АВТОБУСОВ КОМПАНИИ «СИМАЗ»	54
РБК ПЕРМЬ; 2020.03.07; ППК ПОРУЧИЛИ ОЦЕНИТЬ ВОСТРЕБОВАННОСТЬ «ЛАСТОЧЕК» ИЗ ПЕРМИ В КРАСНОКАМСК	54
КОММЕРСАНТЪ; 2020.03.07; СУД НЕ СТАЛ ОТМЕНЯТЬ ПРИКАЗ О ЗАКРЫТИИ ДВИЖЕНИЯ МЕЖДУ ПЕРМЬ I И ПЕРМЬ II	56
RNS; 2020.03.07; РЖД УТВЕРДИЛИ ПЛАН ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ	56
ТАСС; 2020.03.07; НЕДОПОЛУЧЕННАЯ ВЫРУЧКА РЖД И Ж/Д ОПЕРАТОРОВ В МАРТЕ – ИЮНЕ МОГЛА ПРЕВЫСИТЬ 73,2 МЛРД РУБ	57
РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; РЖД ВВЕЛИ НОВЫЙ ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ	57
ТАСС; 2020.03.07; В ЕВПАТОРИЮ ПРИБЫЛ ПЕРВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ПОЕЗД ИЗ ПЕТЕРБУРГА	58
ТАСС; 2020.03.07; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД ОТПРАВИТСЯ ИЗ СИМФЕРОПОЛЯ В ВОЛОГДУ 20 ИЮЛЯ	58
ТАСС; 2020.03.07; ПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» МОСКВА – СМОЛЕНСК С 3 ИЮЛЯ ВОЗОБНОВИЛ КУРСИРОВАНИЕ	58
ТАСС; 2020.03.07; МЕЖДУ РОСТОВОМ-НА-ДОНУ И ЧЕРНОМОРСКИМ ПОБЕРЕЖЬЕМ НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА»	59
ТАСС; 2020.03.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В АРХАНГЕЛЬСКЕ НАЧНЕТСЯ ДО КОНЦА ГОДА	59
ТАСС; 2020.03.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В УЛАН-УДЭ ЗАВЕРШИТСЯ В АВГУСТЕ 2020 ГОДА	60

РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; В НАХОДКЕ ЗАДЕРЖАЛИ ИНОСТРАННОЕ СУДНО ИЗ-ЗА ДОЛГОВ ПЕРЕД МОРЯКАМИ.....	60
ВЕСТИ; 2020.03.07; СРЕДНИЙ ЧЕК НА АВИАБИЛЕТЫ В РОССИИ СНИЗИЛСЯ В 3,5 РАЗА	61
РИА НОВОСТИ; ЮЛИЯ НАСУЛИНА; 2020.04.07; РОСАВИАЦИЯ ЗАВЕРШИЛА РАССЛЕДОВАНИЕ ИНЦИДЕНТА С САМОЛЕТАМИ НАД РОСТОВОМ.....	62
РИА НОВОСТИ; 2020.04.07; FINNAIR ОСТАВИЛА БРОНИРОВАНИЕ РЕЙСОВ НА АВГУСТ ТОЛЬКО В ПЕТЕРБУРГ	62
ТАСС; 2020.03.07; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЕРЕВЕЗЛИ В ИЮНЕ НА ЭВАКУАЦИОННЫХ РЕЙСАХ БОЛЕЕ ТЫСЯЧИ ПАССАЖИРОВ	62
ТАСС; 2020.03.07; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ЗАПУСТИЛА НОВЫЙ РЕЙС ИЗ МУРМАНСКА В СОЧИ	63
ТАСС; 2020.03.07; АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» ОБЪЯВИЛА О ЗАПУСКЕ ПРЯМОГО РЕЙСА МЕЖДУ ВЛАДИВОСТОКОМ И КРАСНОЯРСКОМ	63
ТАСС; 2020.03.07; НА АЛТАЕ ОТКРЫЛИСЬ РЕЙСЫ ГОРНО-АЛТАЙСК – КУРОРТ БЕЛОКУРИХА	63
ТАСС; 2020.02.07; «АЭРОФЛОТ» НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКВЫ В ЯРОСЛАВЛЬ В АВГУСТЕ	64
ТАСС; 2020.03.07; ПЕРМСКИЙ АЭРОПОРТ С 4 ИЮЛЯ ОГРАНИЧИТ РАБОТУ ИЗ-ЗА РЕКОНСТРУКЦИИ.....	65
РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; В РОССИИ СОЗДАЛИ ДРОН-ДАЛЬНОБОЙЩИК.....	65

ПУБЛИКАЦИИ

1 КАНАЛ # ВРЕМЯ; 2020.04.07; ДОБРАТЬСЯ НА МАШИНЕ ДО ЮГА РОССИИ ИЗ ЦЕНТРАЛЬНЫХ РЕГИОНОВ ТЕПЕРЬ МОЖНО БЫСТРЕЕ

ВЕДУЩИЙ: Подарок автомобилистам к отпускному сезону. Добраться на машине до юга России из центральных регионов теперь можно быстрее. На трассе М-4 «Дон» в Воронежской области открыт новый скоростной платный участок. Это 85 километров. В него входят обходы Павловска и села Лосево. Раньше там стояли часами. А те, кто пытался объехать, штурмовали бездорожье или делали солидные крюки. Строители заявляют, что новое дорожное покрытие долговечное, применяли прогрессивную технологию. Трасса оборудована в соответствии с самыми высокими мировыми стандартами.

Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ: Это дороги, которые освещены в большинстве своем на всем протяжении. То есть мы хотим, чтобы наши жители, оплачивая проезд, понимали, за что они платят. Они платят за качество и безопасность. Те задачи, которые ставятся президентом страны перед федеральными властями, перед региональными властями, при помощи новых трасс решаются гораздо проще и быстрее.

ВЕДУЩИЙ: Добавлю, на новом отрезке по две полосы в каждую сторону. Разрешенная скорость – 110 километров в час. Стало известно, что на платных дорогах в России могут увеличить скоростной лимит до 150 километров в час. Главное – безаварийная езда.

<https://www.1tv.ru/news/2020-07-04/388847->

[v voronezhskoy oblasti otkryt novyy uchastok trassy don](#)

<https://www.1tv.ru/news/2020-07-04/388836->

[zapuscheno dvizhenie esche po odnomu uchastku federalnoy trassy m 4 don](#)

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ; АЛЕКСАНДР РЕВУНОВ, АНДРЕЙ КУНЦОВ И МИХАИЛ ШУМ; 2020.04.07; НОВЫЙ УЧАСТОК ТРАССЫ «ДОН»

В.: Вы смотрите выпуск «Вестей», мы продолжаем. Важная новость для тех, кто собирается на машине на юг: в Воронежской области открылся новый участок трассы «Дон». объезд города Павловск протяженностью 85 километров поможет объехать пробку, которая снискала, ну, буквально всероссийскую дурную славу. Машины там стояли и днем, и ночью. Репортаж нашего корреспондента Александра Ревунова.

КОРР.: Дорога от столицы до черноморского побережья станет быстрее и комфортнее. В прошлое уйдут многокилометровые пробки рядом с населенными пунктами Лосево и Павловск. 85 километров этой трассы были построены всего лишь за четыре года.

(ВИДЕОФРАГМЕНТ)

КОРР.: Этот участок решит проблему многокилометровой сезонной пробки. Из-за сужения полотна, светофоров, пешеходных переходов транспортный поток в сторону юга двигался с черепашьей скоростью.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ (МИНИСТР ТРАНСПОРТ РФ): В преддверии открытия курортов черноморских, на которые люди, уверен, активно поедут на машинах, автомобильным транспортом, это огромный подарок всем нашим автомобилистам.

КОРР.: Четырехполосная магистраль протяженностью 85 километров была построена за три года – на полгода раньше срока сдали в эксплуатацию. За это время дорожники изменили местный ландшафт: срезали холмы, засыпали овраги. Два миллиона кубометров асфальта, по заверению строителей, продержатся без капремонта 30 лет. На протяжении всего платного участка расположены мачты искусственного освещения. Стоимость проезда – 200 рублей для легкового транспорта. Скидки на проезд предусмотрены для

владельцев транспондера. Максимальная допустимая скорость – 110 километров в час. За движением машин наблюдают сотни камер. Картинка выводится на мониторы операторов. СВЕТЛАНА ПОЖАРСКАЯ (ДИСПЕТЧЕР): Информировем, если вдруг резко дождь, снег, наледь, все что угодно. То есть, даже о сильном ветре предупреждаем.

КОРР.: В случае непредвиденной ситуации – сломалась машина, закончился бензин, до островка безопасности помогут добраться аварийные комиссары. Ну, и стоит добавить, что пропускная, максимальная пропускная способность этого участка трассы М4 «Дон» составляет 80 тысяч машин в сутки.

Александр Ревунов, Андрей Кунцов и Михаил Шум, «Вести», Воронежская область.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/845903/cid/1/>

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3278517>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ТКАЧЁВА; 2020.06.07; В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ ПОПРОЩАЛИСЬ С «ГЛАВНОЙ ПРОБКЕЙ СТРАНЫ»

Новый участок федеральной трассы М-4 «Дон» открыли для движения в Павловском районе. Благодаря этому доехать на юг от Санкт-Петербурга и Москвы можно будет быстрее на час-полтора. Дорога огибает село Лосево, ставшее знаменитым благодаря многокилометровым летним пробкам.

Реконструкция отрезка с 633-го по 715 километр шла три года, с мая 2017-го. Теперь вместо двухполосной дороги через Лосево и Павловск автомобилистам предлагается платный объезд по современной четырехполосной магистрали. На старом участке в сезон отпусков можно было застрять на шесть-восемь часов. На новом, по расчетам специалистов, заторов быть не должно, его пропускная способность – 10-12 тысяч автомобилей в сутки.

- Разрешенная скорость – 110 километров в час, но мы уверены, что в перспективе ее можно будет увеличить до 130, как на обходе Воронежа, без ущерба для безопасности движения, – отметил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. – Дорогу сдали на полгода раньше срока. В преддверии открытия черноморских курортов это огромный подарок для автомобилистов. Еще недавно тут было узкое место, приходилось вводить ограничения – «разводить» потоки легкового и грузового транспорта.

Платный участок трассы «Дон» на юге Воронежской области длиной чуть более 85 километров проходит по территории Бобровского, Павловского и Верхнемамонского районов. Он соответствует технической категории 1Б. Здесь разделены встречные потоки, устроены развязки в разных уровнях, налажено освещение, метеонаблюдение и видеоконтроль. Автоматизированная система управления дорожным движением поможет водителям избежать неприятностей. В случае ЧП аварийная служба прибудет на место за шесть-семь минут, рассказали в ситуационном центре «Автодора».

Развязка на 634-м километре позволит водителям свернуть на Россошь и Белгород, а также к Бутурлиновке. Те, кому нужно в Павловск, смогут сделать это на 673 километре. На 708-м устроено примыкание к дорогам на Лозовое и Верхний Мамон. Далее сделаны съезды в сторону Русской Журавки, Осетровки, а также на бесплатный участок М-4.

Как пояснил начальник главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников, обход Лосева и Павловска позволит уменьшить вероятность ДТП на трассе «Дон»:

- На платных участках у нас самая низкая аварийность и смертность. К 2024-му, надеюсь, смертность там будет нулевой. Улучшится ситуация и на старом отрезке дороги. В Лосеве люди по семь часов стояли, разбивали обочины, в итоге рос риск ДТП. Я вырос в селе неподалеку и не сомневаюсь, что местные жители по достоинству оценят новые возможности М-4.

Цена комфорта для легковушек – 200 рублей при оплате наличными, 160 при использовании транспондера (сумма варьируется в зависимости от времени суток, дня

недели, точки входа и выхода с платной трассы). Базовый тариф для двухосных автобусов и грузовых машин – 300 рублей, для более крупного транспорта – 580.

На участке предусмотрено два пункта взимания платы. Один – на 636 километре с 16 полосами оплаты проезда, шесть из которых могут работать в реверсивном режиме. Машины с транспондерами смогут проезжать там без остановки со скоростью до 30 километров в час. Другой пункт, с четырьмя гейтами (по два в каждом направлении) расположили на 672 километре М-4 – на съезде в Павловск.

- Система взимания платы оптимизирована. Табло оформлены в едином стиле, транспондерные полосы всегда слева, грузовики справа, оплата наличными – посередине. Люди понимают этот стандарт, используют его – и пробки на пунктах оплаты уменьшаются, – подчеркнул **Дитрих**.

Обход Лосево и Павловска построен в рамках долгосрочного инвестиционного соглашения между «Автодором» и ООО «Трансстроймеханизация». Работы осложняло качество почвы – кругом меловые горы, такой грунт неустойчив к воде. Чтобы дорога «не поехала», ее основание укрепили цементобетонной смесью, а откосы и склоны – габионными конструкциями. Строителям также пришлось делать большие насыпи, выравнивать отдельные участки и переносить газопровод. Верхние слои дорожного покрытия выполнены из щебеночно-мастичного асфальтобетона с добавками модифицированных полимерных битумов. Это значительно повысит срок службы полотна, пояснили в «Автодоре».

- Без сложностей не обошлось, но мы их вместе преодолели. Миллионы автомобилистов России, двигаясь на юг к курортам, испытывали неудобство и раздражение при проезде через Лосево. Теперь они смогут ехать безопасно и комфортно, экономя время. Можно сказать, что они будут двигаться с той же скоростью, с которой в последнее десятилетие развивается наша область, – добавил воронежский губернатор Александр Гусев.

Расширять только что открытую дорогу не потребуется около 20 лет, уверен председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко. Зато через пару месяцев начнется реконструкция на следующем отрезке, с 715 до 877-го километра. В результате вся трасса «Дон» на территории Воронежской области будет иметь первую техническую категорию.

<https://rg.ru/2020/07/04/reg-cfo/v-voronezhskoj-oblasti-poproshchalis-s-glavnoj-probkoi-strany.html>

На ту же тему:

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-voronezhskoj-oblasti-otkryli-dvizenie-po-novoj-doroge-v-obhod-losevo-i-pavlovska>

<https://tass.ru/ekonomika/8885571>

<https://riavr.ru/news/bolshoy-podarok-v-voronezhskoy-oblasti-otkryli-dorogu-v-obkhod-losevo-i-pavlovska/>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; СМЕРТИН ВЛАД; 2020.06.07; РОССИЯНАМ ПРЕДЛОЖАТ СКИНУТЬСЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ДОРОГ

Министерство транспорта РФ задумалось о выпуске облигаций, чтобы привлечь деньги компаний и людей на строительство дорог. Об этом заявил министр **Евгений Дитрих**.

- Вполне возможно, это реальный механизм для большинства наших транспортных компаний, транспортный строителей, – считает **глава Минтранса**. – Также нам бы хотелось попробовать использовать механизмы, которые применяет в жилищном строительстве Минстрой. То есть привлечение средств массового пользователя. Вполне возможно, наши граждане захотят поучаствовать в финансировании строительства тех или иных транспортных объектов.

Конкретные варианты народного финансирования проектов ведомство обещает представить до конца июля. Ранее глава «Автодора» Вячеслав Петушенко говорил о том,

что госкомпания может выпустить бессрочные облигации. Помимо бюджетного финансирования, «Автодор» нуждается в 400 млрд рублей до 2024 года.

ЧТО ЭТО ЗНАЧИТ?

Облигации – это распространенный способ привлечь финансирование. Компания или, как в нашем случае, государство как бы заявляет, что готово взять в долг определенную сумму. Под процент, разумеется. Это как банковский кредит, только в этом случае человек кредитор, а не заемщик.

В последние годы в России неплохо разошлись так называемые «народные облигации» Минфина. Чтобы одолжить государству немного денег и почувствовать себя инвестором, нужно всего лишь открыть специальный брокерский счет. По данным Минфина, 5 выпусков «народных облигаций» принесли казне 75 млрд рублей.

А вот механизм инфраструктурных облигаций, о которых говорит министр **Дитрих**, у нас пока не приживается. Такие ценные бумаги предполагают, что человек дает в долг не просто государству, а вкладывает деньги в конкретный проект, будь то строительство моста или скоростной трассы.

Опыт Минстроя, о котором говорит **Дитрих**, немного другой. Напрямую денег на строительство министерство ни у кого не просит. Но оно выпускает ипотечные облигации, которые позволяют банкам «упаковать» выданные ипотечные займы в ценные бумаги и продать их инвесторам.

ЭТО ВЫГОДНО?

С одной стороны, снижение ключевой ставки ЦБ толкает вниз и проценты по вкладам. Держать деньги на банковских счетах может стать просто невыгодно. К тому же 13-процентным налогом обложили вклады больше миллиона рублей. Эксперты ожидают, что все это заставит многих людей, далеких от финансового мира, присмотреться к рынку ценных бумаг.

И облигации тут могут оказаться как нельзя кстати. Это не акции, цена которых зависит от положения дел на бирже. Доход тут гарантирован, и в этом их плюс. Все-таки что-то очень плохое должно случиться, чтобы государство отказалось платить по счетам или оказалось не в состоянии это сделать.

С другой стороны, облигации могут принести своим обладателям проценты, сравнимые с прибылью от банковских вкладов. Но, например, если человек решит забрать свои деньги раньше, то может потерять часть дохода. Так что тут все зависит от условий по конкретным выпускам облигаций.

<https://www.kp.ru/daily/27151.5/4247844/>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.07; МИНТРАНС ХОЧЕТ ПРИВЛЕКАТЬ «НАРОДНЫЕ» ОБЛИГАЦИИ ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ

Минтранс РФ хочет попробовать использовать «народные» облигации для строительства транспортных объектов, результаты проработки этого вопроса будут готовы позже в июле, заявил журналистам глава ведомства **Евгений Дитрих**.

«Нам бы хотелось попробовать использовать те механизмы, которые сейчас Минстрой в жилищном строительстве применяет. Это привлечение средств с рынка, привлечение средств массового пользователя. Вполне возможно, наши граждане захотят поучаствовать в финансировании строительства тех или иных транспортных объектов. Разные механизмы мы прорабатываем и в июле будем готовы их доложить», – сказал **Дитрих**.

По его словам, на днях в **Минтрансе** состоялся координационный совет, где представители всех отраслей имели возможность высказаться в отношении механизмов привлечения инвестиций, при этом подробно обсуждались и инфраструктурные облигации – возможно, они станут реальным механизмом в деятельности большинства транспортных компаний и транспортных строителей.

Чиновник также считает, что «вечные» бонды РЖД – особенный инструмент, и их особенность в том, что это деньги, которые доверяют конкретной компании. «Таким уровнем доверия, каким пользуются сейчас РЖД, размещая «вечные» облигации, наверное, не многие компании в РФ обладают. Поэтому мы прорабатываем не только «вечные» облигации госкомпании «Автодор», мы прорабатываем и проектные облигации», – подчеркнул министр.

Несколько лет назад РЖД высказывали идею о привлечении средств на проекты высокоскоростных магистралей (ВСМ) через «народные» облигации. Однако глава компании Олег Белозеров осенью 2019 года сообщал, что для обсуждаемой тогда ВСМ из Санкт-Петербурга в Нижний Новгород этот инструмент не рассматривали.

Общенациональный план восстановления российской экономики после пандемии коронавируса включает в себя пункт, предполагающий содействие росту долгосрочных сбережений населения и «длинных денег» для экономики за счет расширения продаж «народных» облигаций путем распространения на финансовые платформы механизма индивидуальных инвестиционных счетов.

<https://ria.ru/20200704/1573890723.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8886427>

https://1prime.ru/Financial_market/20200704/831726103.html

<https://rns.online/transport/Mintrans-planiruet-predlozhit-rossijanam-investirovat-v-stroitelstvo-infrastrukturi-2020-07-04/>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/rossijanam-predlozhat-vlozhitsja-v-stroitelstvo-infrastruktury/>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.07; ТРАССУ ДЖУБГА – СОЧИ ВКЛЮЧАТ В ОПОРНУЮ СЕТЬ РОССИЙСКИХ ДОРОГ

Новая трасса от Джубги до Сочи на юге Краснодарского края будет включена в опорную сеть автодорог России, которую сформируют этим летом, заявил журналистам **глава Минтранса РФ Евгений Дитрих**.

«Этот проект (новая трасса Джубга – Сочи – ред.) сейчас как раз формируется. Правительством поставлена задача о формировании опорной сети автомобильных дорог РФ. Мы в эту опорную сеть включаем федеральные трассы, магистральные федеральные трассы и подъезды к различным важным объектам, крупнейшие важнейшие региональные трассы, которые тоже будут включены в эту опорную сеть», – сказал **Дитрих**.

«Естественно, туда входит дорога от Джубги до Сочи по черноморскому побережью. Туда входят дороги, которые соединяют дорогу М4 «Дон» от Новороссийска до Анапы с Крымским мостом. Мы активно работаем на то, чтобы эта сеть была в едином качестве, в едином формате, так вот сейчас мы видим эту замечательную трассу. Эта сеть будет сформирована, думаю, к осени этого года», – продолжил он.

Минтранс хотел приступить к структурированию проекта новой трассы от Джубги до Сочи в декабре, а в январе уже начать обсуждение подходов к строительству объекта. **Дитрих** характеризовал этот проект тогда больше как бизнес-идею, которая является следствием потребности граждан в нормальном передвижении.

По мнению министра, начать можно было бы с «расшивки» самых трудных мест на существующей дороге, построив третий этап обхода Сочи и обход Туапсе, поскольку они не настолько капиталоемкие, как весь проект целиком (оценен примерно в 1,6 триллиона рублей), но в последующем смогли бы составить основу дублера существующей дороги.

В июле прошлого года предправления «Автодора» Вячеслав Петушенко говорил, что стоит задача обеспечить максимально быстрый проезд к Черному морю, к Сочи, для чего необходимо создать дорогу, которая, например, позволит преодолевать участок от Джубги до Сочи не за пять-восемь часов, а за полтора. Существующая дорога перегружена,

пробки растягиваются на километры. Тем не менее **Минтранс** считал строительство новой четырехполосной трассы длиной 119 километров нецелесообразным: слишком высока цена – 1,6 триллиона рублей, а проект технически сложный.

<https://ria.ru/20200704/1573891605.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8886393>

<https://1prime.ru/business/20200704/831726178.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.07; «АВТОДОР» ПРЕДЛОЖИЛ ПОДНЯТЬ СКОРОСТНОЙ ЛИМИТ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ

«Автодор» планирует постепенно поднять скоростной лимит на платных трассах, находящихся в его ведении, до 150 км/ч, рассказал журналистам предправления этой госкомпании Вячеслав Петушенко.

«Мы уже сегодня на М11 имеем 130 км/ч разрешенную (скорость – ред.), плюс допуски, которые законодательством есть, это уже получается эта скорость (150 км/ч – ред.). Но мы вышли с предложением, чтобы там выставлять именно 150 километров в час, потому что такая великая страна, как наша, имеет право иметь дороги, где разрешенная скорость 150 километров в час», – сказал Петушенко.

Он также подтвердил планы повысить скоростной лимит до тех же 150 км/ч на Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) в Подмосковье и добавил, что на обходе Лосево и Павловска сначала будет режим 110 км/ч, а затем, когда водители привыкнут к новой дороге, скоростной лимит будет расширен до 130 км/ч и после этого – до 150 км/ч, причем не только на этом участке, но и на других отрезках платной трассы М4 «Дон».

В конце июня глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих** говорил, что вопрос увеличения допустимой скорости проезда по ЦКАДу с предварительно согласованных 130 км/ч до 150 км/ч будет решен до конца года.

<https://ria.ru/20200704/1573889424.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8886401>

<https://1prime.ru/News/20200704/831726162.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН РОЩЕПИЙ; 2020.04.07; ЭКСПЕРТ: ОТ ИЗБЫТОЧНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СКОРОСТИ НА ДОРОГАХ НУЖНО ОТКАЗАТЬСЯ

Безопасность на дорогах напрямую зависит от внимания водителя. При этом за рулём сложно сохранять концентрацию, постоянно отвлекаясь на знаки, заявил телеканалу «360» координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов.

«Очень важно, чтобы внимание водителя было сосредоточено на дороге. Если водитель настолько запуган камерами, ограничениями, знаками, то водитель перестает смотреть на дорогу и начинает смотреть на столбы, знаки и навигаторы. И в результате аварийность возрастает», – отметил эксперт

По его словам, сверхизбыточное регулирование не только не делает ситуацию с аварийностью лучше, а даже наносит вред. «У нас организаторы дорожного движения исходят из принципа «как бы ничего не случилось, а вдруг война». И в итоге начинается история с заниженными скоростными режимами. А дальше классика: появляются гаишники, камеры», – сказал Шкуматов.

Специалист подчеркнул, что очень странно, когда дорогу проектирует под ограничение скоростного лимита в 150 километров в час, а в итоге на некоторых участках ставят ограничение 90 километров в час. «Это были издевательские скоростные режимы, и, естественно, люди нарушали», – констатировал он.

Ранее министр транспорта Евгений Дитрих заявил, что допустимая скорость на Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) может быть увеличена до 150 километров в час. Изменение может также коснуться М11 «Нева» и М4 «Дон».

<https://www.pnp.ru/social/ekspert-ot-izbytochnogo-regulirovaniya-skorosti-na-dorogakh-nuzhno-otkazatsya.html>

ТАСС; 2020.04.07; КАБМИН ОДОБРИЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОПРАВКАХ В БЮДЖЕТНЫЙ КОДЕКС РФ

Правительство РФ одобрило проект поправок к проекту федерального закона «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации». Об этом сообщается в субботу на официальном сайте кабмина.

Поправки, как заявил премьер-министр РФ Михаил Мишустин в четверг на заседании правительства, подготовлены в связи с принятыми изменениями в законодательстве. Они дополняют законопроект нормами первоочередного характера, а также нормами, учитывающими требования Счетной палаты. Уточняется, что рассмотрение данного вопроса перенесено на 7 июля 2020 года.

Как говорится в решении правительства, министру финансов Антону Силуанову и министру транспорта Евгению Дитриху необходимо «дополнительно проработать положения поправок с целью возможности установления сроков распределения иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации и заключения соглашений по ним после 1 января текущего финансового года».

Ранее замминистра финансов РФ Владимир Колычев уже говорил о возможности внесения дополнительных поправок, а также о том, что часть поправок в Бюджетный кодекс, которые были приняты в марте, «касались возможности увеличивать расходы на дополнительные разовые доходы в этом году, которые связаны с перечислением прибыли ЦБ. Также еще часть будет зафиксирована законодательством «как временная мера на этот год – по поводу возможности увеличивать расходы на определенную сумму».

В итоговом докладе «Об основных результатах деятельности Минфина РФ в 2019 году и задачах органов финансовой системы РФ на 2020 год» сообщалось, что Минфин РФ планирует представить новую редакцию Бюджетного кодекса в текущем году. Предполагается, что законопроект будет внесен в Госдуму не позднее 30 сентября 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/8885977>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.06.07; ПРАВИТЕЛЬСТВУ И ГРУППЕ «АЭРОФЛОТ» НЕ НУЖНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ SSJ100 ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ХОТЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНЕ ПОРУЧАЛ ВЛАДИМИР ПУТИН

Минтранс в конце июня разослал другим федеральным министерствам, правительству Сахалинской области, «Аэрофлоту» и его «дочке» – авиакомпании «Аврора» дорожную карту по созданию новой дальневосточной авиакомпании, рассказали «Ведомостям» сотрудники двух авиакомпаний из Дальневосточного округа и подтвердили два федеральных чиновника. Президент Владимир Путин еще в январе поручил правительству внести предложения по созданию авиакомпании, которая на российских самолетах будет возить пассажиров по Дальневосточному федеральному округу (ДФО).

Порезали SSJ100

Как следует из документа Минтранса, во исполнение президентского поручения новую авиакомпанию планируется не создавать с нуля, а развивать перевозки с использованием бюджетных субсидий на базе «Авроры». «Аврора» – крупнейшая авиакомпания в ДФО (1,9 млн пассажиров в 2019 г.), на 51% принадлежит «Аэрофлоту», на 49% – Сахалинской области. «Аврора» же по заданию правительства и совместно с региональными

администрациями готовила концепцию развития перевозок на Дальнем Востоке. Концепция завершена в июне и также разослана для ознакомления.

Авиапром воспринимал поручение **Путина** как возможность получить нового клиента для единственного российского самолета – SSJ100. Этот ближнемагистральный лайнер выпускает входящая в «Ростех» Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК). В дальневосточную авиакомпанию может быть поставлено 20 SSJ100, предвкушал в марте министр промышленности Денис Мантуров. Но «Аврора» другого мнения: дополнительно для проекта потребуется пять «Суперджетов», говорится в представленной концепции.

SSJ100 действительно плохо подходит для региональных перевозок на Дальнем Востоке, рассказывали сотрудники авиакомпаний и федеральные чиновники: для небольшого регионального трафика его вместимость избыточна (до 103 кресел) – на полеты такого большого лайнера потребуется больше бюджетных субсидий. SSJ100 может быть эффективен только на маршрутах между крупнейшими городами округа, а на многие аэродромы небольших городов он просто не в состоянии приземляться.

Основу региональных перевозок в ДФО составляют выпущенные еще в СССР турбовинтовые Ан-24/26 (по 50 мест) и «кукурузники» Ан-2 (9 мест) – всем этим судам свыше 40 лет, современные российские аналоги только разрабатываются и появятся на рынке через несколько лет.

Поддержка авиапрома из проекта, по сути, ушла, вздыхает человек, близкий к ОАК. При этом «Аврора» предполагает широко использовать среднемагистральные Airbus 320, которые еще меньше подходят для региональных перевозок: их вместимость составляет около 160 пассажиров и требования к взлетно-посадочной полосе более высокие. Будущая дальневосточная авиакомпания будет возить на SSJ100 по 800 000 человек в год, а на Airbus 320 – по 1,6 млн, говорится в концепции.

Представитель «Аэрофлота» от комментариев отказался, представители **Минтранса**, Минвостокразвития, Минфина и Минэкономразвития не ответили на запросы. Концепция еще не утверждена и подлежит обсуждению, отмечают два федеральных чиновника. Запускать проект дальневосточной авиакомпании можно и с SSJ100, а потом развивать его по мере появления других российских моделей, но неправильно субсидировать из бюджета полеты иностранных судов, а региональные перевозки на Дальнем Востоке без субсидий невозможны, говорит другой федеральный чиновник.

Восемь авиакомпаний

Сама «Аврора» летает только на иностранных судах: среднемагистральных Airbus 319 (10 шт.) и турбовинтовых региональных DHC-6 Twin Otter и Bombardier различных моделей (13 шт. вместимостью от 19 до 70 кресел). Еще в марте стало известно, что «Аэрофлот» не будет принимать участия в дальневосточном проекте – в том числе потому, что для него нет подходящих отечественных судов. «Аэрофлот» и Росимущество проведут рыночную оценку 51% акций «Авроры» и этот пакет выкупит Сахалинская область (консолидировав таким образом 100%), сказано в дорожной карте.

После этого «Аврора» и субъекты РФ должны предложить правительству новые организационные модели дальневосточной авиакомпании, говорится в документе без дальнейших подробностей. Имеется в виду, что миноритарными акционерами «Авроры» могут стать другие регионы, а также что к развитию перевозок в ДФО могут быть привлечены другие региональные авиакомпании, пояснили сотрудники двух авиакомпаний и человек, близкий к **Минтрансу**. Развивать пассажиропоток в ДФО также будут авиакомпании «Якутия» и ее «дочка» «Полярные авиалинии», «Камчатское авиапредприятие», «Чукотавиа» и «Хабаровские авиалинии» (все принадлежат соответствующим регионам), а также частные вертолетные операторы «Витязь-аэро» и «Авиашельф», указано в концепции. Все эти перевозчики назначат «Аврору» своей управляющей компанией, и она сможет формировать единое расписание, единую систему тарифов и продаж билетов и единую систему закупок, следует из документа.

Принадлежащие регионам авиакомпании неэффективны и живут за счет вливаний из региональных бюджетов, говорят сотрудники двух авиакомпаний и человек, близкий к **Минтрансу**. Хуже всего дела у «Якутии», второй крупнейшей авиакомпании в ДФО (713 000 пассажиров в 2019 г.). «Якутия» глубоко убыточна, республике надоело ее содержать, поэтому республика готова не просто отдать свою авиакомпанию в управление, но и избавиться от ее акций, с таким предложением выступает и гендиректор «Якутии» Владимир Горбунов, продолжают собеседники «Ведомостей». Горбунов на запрос «Ведомостей» в воскресенье не ответил.

«Сейчас отечественный авиапром кроме SSJ100 ничего не может предложить, и эта ситуация не изменится в ближайшие 2–3 года. Но дальневосточная авиакомпания могла бы поддержать авиапром, разместив заказ на разрабатываемые российские самолеты Ил-114 и Л-610, а пока использовать имеющиеся советские и иностранные суда», – говорит директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/07/05/834007-pravitelstvu-aeroflot>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, АСЯ САФИУЛЛИНА; 2020.06.07; ВЛАСТИ ОТВЕРГЛИ ИДЕЮ ОТПУСТИТЬ ЦЕНЫ НА БЕНЗИН; РАНЕЕ О ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ РЫНКА ПРОСИЛИ ВЛАДЕЛЬЦЫ НЕЗАВИСИМЫХ АЗС

В письме Минэнерго от 30 июня главе Независимого топливного союза (НТС; объединяет АЗС, не входящие в вертикально-интегрированные нефтяные компании, ВИНК) Павлу Баженову говорится, что предложения, направленные НТС в Минэнерго и ФАС, обсуждались совместно с Минфином, Минэкономразвития и **Минтрансом**, что позволило сформировать консолидированную позицию. Профильные ведомства отвергли предложения НТС. «Ведомости» ознакомились с копией документа, его подлинность подтвердил представитель НТС.

В частности, в документе говорится о нецелесообразности приостановки до конца года действия демпфера. Он позволяет правительству косвенно влиять на цены горючего на АЗС: нефтяники платят в бюджет часть прибыли, если оптовые цены на бензин и дизель в стране превышают среднюю экспортную цену. В обратной ситуации им доплачивают разницу из бюджета, чтобы избежать резкого наращивания экспорта. Демпфер позволяет не повышать цены внутри страны, когда они растут за рубежом. Но также не дает им снижаться, даже если во всем мире стоимость топлива идет вниз.

В 2019 г., по данным Минфина, для поддержания стабильных цен на топливо нефтяники получили около 300 млрд руб., говорится в письме Минэнерго. В документе подчеркивается, что демпфирующий механизм позволяет стабилизировать цены для конечных потребителей на АЗС.

В Минфине ранее неоднократно высказывались за сохранение демпфера. Представитель министерства подтвердил «Ведомостям», что позиция ведомства не изменилась. При снижении цен на нефть, как это происходит сейчас, доходы от демпфера дают возможность финансировать расходы бюджета, в том числе социальные, добавили в Минфине.

В Минэнерго, Минэкономразвития и ФАС на запросы «Ведомостей» не ответили. В **Минтрансе** сообщили, что направили свою позицию в Минэнерго (подробности не раскрыли).

Также невозможна либерализация цен в рознице, следует из письма Минэнерго: формально государство не устанавливает конечные цены бензина и дизеля. Регулирование происходит за счет демпфирующего механизма, а конечные цены зависят от соотношения спроса и предложения. При этом ФАС работает с ВИНК, с тем чтобы не допускать колебания цен и ажиотажа, а также проводит мониторинг стоимости топлива в рознице и еженедельные заседания биржевого комитета с участием всех участников рынка, следует из июньского письма ФАС в Минэнерго (копия есть у «Ведомостей»).

В мае НТС обратился в Минэнерго и ФАС с просьбой приостановить действие демпфера и отпустить цены на заправках, а также отменить запрет на импорт топлива в страну (введен в качестве временной меры до 1 октября). Это помогло бы сдержать рост оптовых цен на топливо и восстановить баланс спроса и предложения, нарушенный из-за пандемии коронавируса, – таково мнение владельцев независимых АЗС (в НТС включено 35 компаний; участниками проектов НТС являются 139 компаний с сетью порядка 6000 АЗС).

На фоне смягчения карантина спрос на бензин в стране начал расти, что привело к резкому увеличению стоимости в опте. Так, в мае бензин марки Аи-92 на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже (СПбМТСБ) подорожал на 23,6% до 49 600 руб./т, Аи-95 – на 27,4% до 51 900 руб./т. К 3 июля стоимость 1 т 92-го составляла уже 51 100 руб., 95-го – 59 600 руб. В то же время на АЗС, по данным ЦДУ ТЭК, с мая по июль Аи-92 и Аи-95 подорожали в среднем всего на 0,02 руб./л. Рост цен в опте привел к снижению рентабельности автозаправочного бизнеса. По данным НТС, средняя маржинальность российских АЗС по Аи-92 составляет сегодня 1,56 руб./л (3,65%), по Аи-95 – 1,08 руб./л (2,32%), по дизтопливу – 3,20 руб./л (6,66%).

При этом среднесуточная реализация автобензинов на бирже в июне выросла на 11% к маю. Возникли проблемы с отгрузками топлива по заявкам независимых АЗС. С наибольшими трудностями столкнулись Тульская, Самарская, Тверская, Рязанская и Саратовская области, Башкортостан, говорилось в майском письме Баженова в Минэнерго и ФАС.

Дальнейший рост стоимости нефтепродуктов в мелком опте и сокращение маржинальности грозят топливным кризисом – подобным тому, с которым Россия столкнулась весной – осенью 2018 г., считает Баженов. Средние и крупные независимые сети АЗС имеют небольшой запас горючего и не смогут выдержать текущие ценовые условия более 2–3 месяцев, добавил он.

Рост спроса на Аи-95 действительно был более резким, чем ожидалось, – по данным ритейлеров, в ряде регионов он уже выходит на докризисный уровень, а восстановление производства отстает, сказал «Ведомостям» главный экономист Vygon Consulting Сергей Ежов. По 92-му бензину ситуация лучше: котировки в допустимом диапазоне и значительно ниже максимальных уровней 2018 г. Ежов признает, что реализация Аи-95 в рознице сегодня убыточна. Но по Аи-92 и дизелю текущая рентабельность позволяет независимым АЗС держаться на плаву. Баланс на рынке должен восстановиться в течение месяца, полагает он. О том, что спрос на моторное топливо начал стабилизироваться, 2 июля также заявлял начальник управления регулирования ТЭКа и химической промышленности ФАС Армен Ханян. Впрочем, Ежов не исключил, что в долгосрочной перспективе, когда потребление превысит докризисный уровень, ситуация с дефицитом бензина может повториться: нефтяники сегодня экономически не заинтересованы в наращивании мощностей НПЗ.

В «Роснефти», «Сургутнефтегазе», «Лукойле», «Газпром нефти» и «Татнефти» не ответили на запросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/07/06/833997-vlasti-benzin>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.06.07; СЕКРЕТ ВАЖНЕЕ ДЕНЕГ; СИСТЕМООБРАЗУЮЩИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ НЕ СПЕШАТ ПОЛУЧАТЬ ПОМОЩЬ ОТ ГОСУДАРСТВА

Максим Решетников

министр экономического развития РФ:

Предприятия, включенные в список системообразующих, считают процедуру получения обещанной государством антикризисной помощи слишком жесткой, а, в частности,

требования к отчетности, которую запрашивают контролирующие органы, – избыточными и часто невыполнимыми. Из-за этого система их поддержки фактически не работает.

В список системообразующих предприятий включено свыше 1330 организаций (больше всего – 43% – промышленных, 14% – транспортных, 8% – энергетических). Они могут претендовать на отсрочки по налогам, субсидии на возмещение затрат, льготные кредиты и госгарантии. Однако на сегодня помощь от государства получили всего порядка 100 компаний, сообщил на прошлой неделе президент Российского союза промышленников и предпринимателей Александр Шохин.

Государство готово оказывать помощь системообразующим предприятиям, если по результатам финансовой отчетности и стресс-тестов они оказываются в зоне риска. В частности, одно из ключевых условий – снижение выручки во II квартале 2020 г. на 30% и более по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Есть, однако, и другие требования.

«Чтобы получить помощь, нужно пройти несколько фильтров: быть системообразующим, действительно нуждаться в помощи и суметь доказать, что без этой помощи будут потеряны критически важные для экономики функции. А для этого нужно раскрыть о себе максимум информации – возможно, излишней, но формально необходимой и убедительной», – говорит аналитик ГК «Финам» Алексей Калачев. Речь, в частности, идет о целом ряде финансовых, операционных и HR-показателей, которые компании часто не собирают даже для себя. При этом данные в государственную информационную систему промышленности Минпромторга должны предоставляться регулярно – еженедельно и ежемесячно.

Именно это главное препятствие для большинства предприятий. По словам совладельца и президента корпорации «Технониколь» Сергея Колесникова, сбор и предоставление еженедельной отчетности – огромный труд, в результате «овчинка не стоит выделки». «Мы сразу от этого отказались – от льготных кредитов, от любых государственных субсидий – просто потому, что размер этих субсидий и льготных ставок вряд ли окупил бы затраты на сбор информации, которую сама компания не генерирует», – объясняет он. Предпринимателей от тесных контактов с государством по поводу льгот и поддержки отпугивает также риск репутационных потерь. Государство, говорят они, запрашивает «весьма чувствительную информацию», утечка которой может серьезно навредить бизнесу.

«Отсрочки по налогам и льготы по кредитам – это, конечно, хорошо. Но наверняка кому-то из списка выгоднее выглядеть для своих клиентов и партнеров крепким и устойчивым, чем нуждающимся в дополнительной помощи. А кто-то может опасаться утечки через госорганы к конкурентам критически важной информации о каких-то уязвимостях, которыми те смогут воспользоваться», – отмечает Калачев.

О том, что требования к компаниям слишком жесткие, не раз заявляли и Шохин, и бизнес-омбудсмен Борис Титов. Минэкономразвития вроде бы готово теперь их смягчить. Скорее всего ослабить критерий падения выручки на 30%. Но меньше отчетности вряд ли станет.

И уж точно у компаний не выйдет и помощь от государства получить, и дивиденды собственникам заплатить. «Мы от этого никуда не двинемся, мы считаем [это ограничение] правильным», – говорит Решетников.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/quotes/2020/07/05/833994-sekret-vazhnee>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.06.07; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ВЫВОЗЯТ К ЧЕРНОМУ МОРЮ; ПЕРЕВОЗЧИКИ ПЫТАЮТСЯ НАЙТИ ПРИМЕНЕНИЕ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫМ СУДАМ

Российские перевозчики в условиях пандемии и закрытых границ пытаются использовать широкофюзеляжный флот, организовав прямые перевозки между городами Дальнего Востока и черноморскими курортами. Так, «Россия» начала летать из Хабаровска и

Владивостока в Крым и Сочи, несмотря на то что за последние годы эти маршруты безуспешно пытались раскатать «Трансаэро» и Nord Wind. К следующему лету при условии возобновления международного сообщения эти направления, по всей видимости, потеряют актуальность как для авиакомпаний, так и для пассажиров.

Авиакомпания «Россия» 5 июля запустила чартерные перелеты между дальневосточными городами и черноморскими курортами. Перевозчик будет возить пассажиров из Хабаровска и Владивостока в Симферополь и Сочи на широкофюзеляжных самолетах Boeing-747-400. Компания стала первой, открывшей эти направления. В «России» говорят, что загрузка ближайших рейсов приближается к 100%. Все продажи ведутся через туроператора «Библио-Глобус», который продает пакетные туры, включающие перелет, трансфер до гостиницы и проживание, в свободной продаже билетов нет.

Самолеты будут летать треугольником: сначала судно летит с туристами из Москвы в Симферополь или Сочи, затем в Хабаровск или Владивосток, откуда возвращается в один из городов черноморского побережья.

«Россия» продала «Библио-Глобусу» емкости до конца октября: из Хабаровска в нынешнем году будут выполнены 49 парных рейсов, из Владивостока – 48.

В 2013 году раскатать маршрут Хабаровск–Сочи пыталась «Трансаэро». В 2018 году рейсы из Хабаровска в Симферополь выполнял Nord Wind, однако на следующий год от этих рейсов компания отказалась. Прямых рейсов из Владивостока в Сочи и Крым российские компании никогда не выполняли, говорит собеседник “Ъ” в отрасли авиаперевозок.

После закрытия международного авиасообщения у эксплуатантов дальнемагистрального флота, которые прежде летали на курорты Средиземноморского побережья, Карибского бассейна или Азию, не осталось других вариантов, кроме как использовать их для перевозок на черноморское побережье. Жители Дальнего Востока обычно летают отдыхать в Таиланд, Вьетнам или Южный Китай, но в текущем году такой возможности у них может не оказаться.

При этом маржинальность полетов из городов Дальнего Востока на курорты Черного моря вряд ли сопоставима с перевозками за рубеж. В «России» не раскрывают, дают ли компании эти полеты хоть какую-то прибыль. Единственным чартерным перевозчиком, который принял решение запустить аналогичные рейсы, стал Azur. Компания планировала 10 июля открыть программу полетов в Сочи из Хабаровска, Владивостока и Благовещенска, но из-за отсутствия спроса вынуждена была перенести начало полетов на 24 июля. В Крым Azur Air не летает, в компании объясняют это политикой туроператоров Apex Tour и «Интурист».

Источник “Ъ” на рынке говорит, что большинство чартерных авиакомпаний не летают в Крым, так как против этого выступают западные лизингодатели самолетов, которые могут попасть под американские санкции.

«Перевозки же в Сочи, по нашим расчетам, не имеют коммерческой перспективы», – сказал он.

С Крымом были 45 аэропортов соединены, а с завтрашнего дня их количество увеличится еще на 14.

Источник в одной из крупных авиакомпаний считает, что программа не принесет «России» серьезной прибыли, но поможет загрузить емкости в отсутствие других альтернатив. По информации “Ъ”, из девяти Boeing-747-400 летает шесть судов, один находится на плановом техническом обслуживании, два самолета стоят.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий отмечает, что чартерные перевозки – наиболее безопасный бизнес для авиакомпании. При этом у игроков российского рынка этим летом практически нет других вариантов, кроме как перевозить туристов на Черное море. Эксперт говорит, что при эксплуатации самолета Boeing-747 важно ставить его на максимально дальние расстояния, так как самая дорогостоящая часть

обслуживания – ремонт двигателя, который наступает после каждых 10 тыс. циклов включения и выключения двигателя. Господин Ланецкий не исключает, что полеты на Черное море с Дальнего Востока могут сохраниться и в следующем году, так как сегодня никто не может предсказать, когда и в каком виде откроется международное авиасообщение.

В «Библио-глобус» на запрос “Ъ” оперативно не ответили.

В Anex tour “Ъ” пояснили, что выкупили блоки мест на рейсах Azur Air, билеты на которые также есть в свободной продаже. В Anex не исключают, что в рамках динамического пакетирования могут быть доступны и туры с перевозкой «России», но только если рейсы будут иметь регулярный статус.

Собеседник “Ъ” на туристическом рынке указывает, что стоимость чартерного рейса из городов Дальнего Востока на Черноморское побережье составляет около 8 млн руб.

Он добавляет, что традиционно туроператоры работают с перевозчиками по схеме предоплаты, но сейчас этот вопрос решается иначе: полеты осуществляются за счет предоплат, которые участники рынка внесли авиакомпаниям за несостоявшиеся рейсы еще до кризиса.

Источник “Ъ” в отрасли отмечает, что туроператоры начали развивать дальневосточное направления на фоне наличия большого объема предложения рейсов из центра страны. Кроме того, по его словам, они уже действуют с расчетом на будущую программу субсидирования, которая будет стимулировать организацию дальнемагистральных рейсов по России. Текст этого документа пока находится на стадии обсуждения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4405866?tg>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/07/05/reg-dfo/habarovsk-i-simferopol-sviazali-priamye-aviarejsy.html>

<https://rg.ru/2020/07/05/reg-dfo/habarovsk-i-simferopol-sviazali-priamye-aviarejsy.html>

<https://ria.ru/20200705/1573908867.html>

<https://tass.ru/ekonomika/8890733>

<https://tass.ru/ekonomika/8887961>

<https://crimea.ria.ru/society/20200705/1118471323/Posle-dvukh-let-pereryva-samolety-poleteli-iz-Kryma-na-Dalnyi-Vostok.html>

<http://www.c-inform.info/news/id/87045>

<https://russian.rt.com/russia/news/761449-reisy-rossiya-more>

<https://todaykhv.ru/news/tourism/27680/>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.06.07; РСПП ПОЛУВАГОНЫ ТОЛКАЮТ ПОД КОНТЕЙНЕРЫ; ПРЕДЛАГАЕТ ОТМЕНИТЬ ЗАПРЕТ НА ТАКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

РСПП просит правительство как можно скорее отменить запрет на перевозку контейнеров в полувагонах. Это может привести к вовлечению в оборот простаивающего универсального парка, но нарушит существующий бизнес операторов фитинговых платформ. Сторонники снятия запрета считают, что в результате снизится себестоимость перевозок, так как полувагон дешевле в аренде, нежели платформа. Противники же говорят, что перевозка в полувагонах была вынужденной мерой в условиях дефицита платформ, которого теперь уже нет.

Глава РСПП Александр Шохин 22 июня направил первому вице-премьеру РФ **Андрею Белоусову**, курирующему транспорт, предложения по возобновлению перевозки контейнеров в полувагонах. В РСПП подтвердили “Ъ” подлинность письма. В секретариате господина **Белоусова** от комментариев отказались.

Кампания по снятию введенного в 2014 году запрета на перевозку контейнеров в полувагонах началась 15 июня. Ее инициатором выступил владелец Первой грузовой компании Владимир Лисин, подчеркивая возможность тем самым вовлечь в оборот 100

тыс. простаивающих полувагонов. Глава ОАО РЖД Олег Белозеров «на 99% поддержал» такую инициативу. Фактически это означает серьезное изменение правил игры в контейнерном сегменте, где заметно ослабнут позиции игроков, купивших дорогостоящие фитинговые платформы. На их рынок войдут операторы полувагонов, которые смогут, при и без того более низких ставках, заметно снижать цены, поскольку нуждаются в обратной загрузке из портов Дальнего Востока.

Операторы фитинговых платформ пытаются предотвратить пересмотр правил игры. В своих письмах **Андрею Белоусову** и Олегу Белозерову они говорили о том, что перевозка контейнеров в полувагонах угрожает безопасности движения (по этим соображениям она и была отменена), противоречит требованиям ГОСТ, создает излишнюю нагрузку на инфраструктуру, ведет к увеличению времени перегруза контейнеров и лишает вагоностроителей заказов на фитинговые платформы. Также операторы отмечали, что при изменении конъюнктуры рынка угля полувагоны вернуться к обычным операциям, и контейнерные перевозки не будут обеспечены подвижным составом.

В своем письме господин Шохин говорит о том, что ОАО РЖД и **Минтрансу** следует выдать местные технические условия (МТУ) на перевозку контейнеров в полувагонах и внести меру по разрешению такой перевозки в общенациональный план действий, обеспечивающий восстановление занятости и доходов населения. В письме поясняется, что, когда вводился запрет, реальных нарушений безопасности не было, а проверки, его обосновывавшие, были проведены с «грубейшим нарушением соответствующих технических условий». Отмена запрета, пишет господин Шохин, позволит ОАО РЖД повысить эффективность эксплуатации вагонного парка за счет сокращения порожних пробегов, уменьшить затраты грузоотправителей за счет более низких ставок на полувагоны по сравнению с платформами и так далее. А телеграммы ОАО РЖД, предписания **Ространснадзора** и другие акты, вводившие запрет, следует отменить, сообщается в письме.

Сторонники отмены запрета – в первую очередь, операторы полувагонов и грузоотправители – ожидают сильного падения затрат на перевозку контейнеров: с 1,3 тыс. руб. за платформу в сутки до 800 руб. за полувагон. Так, «Русская сталь» на встрече главы ОАО РЖД Олега Белозерова с грузоотправителями 30 июня просила ввести эту меру для повышения конкурентоспособности продукции на внешних рынках за счет снижения затрат на транспортировку.

Десять лет назад разрешение на перевозку в полувагонах было вынужденной мерой, говорит собеседник “Ъ” в отрасли: парк платформ насчитывал всего 20 тыс. единиц. Но сегодня он вырос почти в четыре раза, и в привлечении полувагонов нет никакой необходимости. Другой источник отмечает, что ОАО РЖД получает немалые доходы за порожний пробег полувагонов, да и грузоотправители пользуются льготами, если возвращают порожняком инновационный подвижной состав, так что заинтересованность монополии в сокращении порожнего пробега может быть неочевидна.

<https://www.kommersant.ru/doc/4405908>

ЭКСПЕРТ; ЛАБЫКИН АЛЕКСАНДР; 2020.06.07; КАРАНТИН УСКОРИЛ ВНУТРЕННИЙ ТУРИЗМ

Для минимизации убытков в условиях карантинных ограничений туроператоры переключаются с выездного туризма на активно растущий внутренний, который с ростом спроса получит новые стимулы к развитию

Туристическая отрасль по всему миру оказалась наиболее уязвимой из-за пандемии, закрытия границ и прочих карантинных ограничений.

В России международное транспортное сообщение закрыто с конца марта и не откроется как минимум до 1 августа, а возможно, и до осени. Ростуризм уже оценил потери отрасли в полтора триллиона рублей, что составляет половину ее годового оборота, а в итоге

сумма может оказаться и выше. Ряд компаний приостановили деятельность, но пока банкротств среди туроператоров по ряду причин нет, в том числе благодаря новой системе страхования ответственности туроператоров и оперативным мерам государственной поддержки. Сегодня ведущие туроператоры переключились на организацию путешествий внутри страны. В последние недели на фоне запретов на международные перелеты этот сегмент туристического рынка начал активно расти: засидевшиеся взаперти россияне после снятия ограничений предпочли спешно выбираться из своих городов.

За рубежом отдохнем потом

После рекордного в прошлом году оборота – 3,7 трлн рублей – российская индустрия туризма в этом году свалилась в крутое пике из-за пандемии. По оценке главы Ростуризма Зарины Догузовой, только за полгода отрасль потеряла 1,5 трлн рублей. Поскольку отрасль, вклад которой в ВВП страны оценивается почти в 3,4%, продолжает генерировать убытки, потери по итогам года могут быть еще больше. Доходы туркомпаний от въездного и выездного туризма за последние три месяца упали почти до нуля. В апреле и мае не было и продаж на внутренние направления, восстанавливаться они начали немногим более недели назад. По подсчетам Ассоциации туроператоров России (АТОР), по состоянию на март на рынке скопилось около 600 тыс. неисполненных обязательств туркомпаний, еще около 200 тыс. были аннулированы с возвратом денег клиентам. Всего россияне к началу марта внесли предоплату на сумму около 50 млрд рублей, некоторым удалось вернуть деньги за счет фонда отраслевой ассоциации «Турпомощь», у которой средств на всех не хватает. «С начала года у нас оборот снизился по выездным и въездным турам на 98 процентов, – говорит генеральный директор сети туристических агентств «1001 тур» Рашад Мамедов. – На перенос туров сейчас соглашаются почти все, поскольку закон теперь позволяет это сделать вместо обязательного возврата средств. Некоторые готовы к тому, что мы будем ваучерами рассчитываться, либо дождутся конца 2021 года, когда мы сможем вернуть деньги». Речь идет о принятом в начале июня законе, позволившем правительству ввести особые правила возврата туроператорами денег клиентам за аннулированные туры: если турист не соглашается перенести путевку на более поздний срок, то свои деньги он может получить лишь в следующем году. Туристу при этом должны предложить взамен равнозначный турпродукт. Еще на прошлой неделе рынок ожидал, что международное авиасообщение возобновится с середины июля, как это предлагал **Минтранс**. Однако Роспотребнадзор выступил против, поскольку в ряде стран Европы, некоторых регионах США и в Юго-Восточной Азии вновь наблюдается вспышка COVID-19. В результате **Росавиация** на прошлой неделе продлила запрет на прием зарубежных рейсов и вылет за границу до 1 августа.

Страховщики отвернулись от туроператоров

По данным АТОР, из 2500 компаний, которые занимались в основном выездным и въездным туризмом, в реестре остались только 525 (всего туроператоров свыше 4700). Но при этом ни одного банкротства в этом году не было. Из бизнеса, по разным оценкам, ушли десятки мелких компаний, остальные переориентировались на внутренний туризм либо по разным причинам приостановили деятельность. «Например, один из туроператоров приостановил деятельность в связи с тем, что завершился срок страхования ответственности юридического лица, а продлить страховку он не смог, поскольку страховщики слишком высоко сейчас оценивают риски для выездного туризма, – поясняет советник главы Ростуризма, глава транспортного комитета АТОР и генеральный директор компании «Випсервис» Дмитрий Горин. – Но он нашел выход из ситуации: увеличил свои взносы в фонд персональной ответственности «Турпомощи», что освободило компанию от необходимости обращаться к страховщикам». Речь идет о старейшем туроператоре Санкт-Петербурга компании «Ника», которая 23 июня объявила о приостановке работы. Сейчас туроператоры в сфере выездного туризма покупают у страховых компаний

страховки для финансового обеспечения ответственности, а также делают отчисления в размере одного процента от стоимости турпродуктов за предыдущий год в фонд страхования персональной ответственности (ФСПО), который формирует «Турпомощь». Такие фонды начали формировать для каждого туроператора в сфере выездного туризма с 2017 года на случай, если компания приостановит свою деятельность, не выполнив обязательств перед клиентами, – тогда «Турпомощь» компенсирует им стоимость тура или его оплаченной части. По закону взнос в фонд персональной ответственности может достигать до семи процентов стоимости турпродукта – в этом случае туроператор может не покупать страховку. Однако прежде никто таким механизмом не пользовался. Первопроходцем и стала туркомпания «Ника», которая после увеличения своего вноса в ФСПО до максимального уже 26 июня смогла возобновить работу без договора со страховщиком. «Теперь еще 54 крупных туроператора, от которых отвернулись страховщики, решили последовать ее примеру, – продолжает Дмитрий Горин. – Это, конечно, выход из ситуации, особенно с учетом того, что не придется платить страховщикам. Но для тех, кто уже воспользовался своим ФСПО, увеличение его до семи процентов – непосильная сейчас ноша, поскольку это сотни миллионов рублей, у некоторых отчисления доходят до 400 миллионов». В настоящее время, по данным «Турпомощи», размер обеспечения рынка туроператоров составляет примерно 15 млрд рублей на счетах страховых компаний, свыше 2 млрд рублей – ФСПО и еще 450 млн – резервный фонд эвакуации «Турпомощи». «При этом резервный фонд даже не пришлось пока использовать, поскольку туроператоры самостоятельно, за свой счет вывезли 167 тысяч своих туристов, которые так и не смогли заселиться в отели, а срок оплаченного авиаперелета еще не наступил», – говорит Дмитрий Горин.

Господдержка сработала не для всех

Надо отдать должное правительству: оно пошло навстречу отрасли. Наиболее ощутимая мера – выделение 3,5 млрд рублей для компенсации затрат на экстренный вывоз тех самых 167 тыс. туристов. Кроме того, на этот год снижен размер вноса в ФСПО – с 1 до 0,25%, что для многих является существенным послаблением. А также фактически отменен (снижен до одного рубля) взнос компаний в резервный фонд эвакуации «Турпомощи». Всего на антикризисную поддержку отрасли правительство выделило свыше 61 млрд рублей. Помимо названных мер господдержки средства пойдут на стандартные меры, которые предусмотрены для всех системообразующих предприятий других отраслей, а также для малого и среднего бизнеса: это возврат средств за отмененные массовые мероприятия, бессрочные беспроцентные кредиты на полгода на выплату зарплат, гранты на зарплату (один МРОТ на сотрудника), неотложные нужды и коммунальные платежи, субсидирование доступа субъектов МСП к заемным средствам по льготной ставке (2%), мораторий на банкротство и налоговые проверки, налоговые каникулы для некоторых и проч. Всего предусмотрена 21 мера с учетом специфических для туротрасли.

«Мы воспользовались всеми этими мерами господдержки, – подтверждает Рашад Мамедов из «1001 тур». – Хотя пока не знаем, как потом будем отдавать льготные кредиты, но сейчас все это нам здорово помогло». С ним согласен и президент Ассоциации туристических агентств Андрей Гаврилов: «Поскольку среди туристических агентств много малых и даже микропредприятий, нам была важна каждая копейка от государства, и благодаря этим мерам ни один член нашей ассоциации не ушел пока с рынка и тем более не обанкротился. Хотя убытки все понесли значительные, конечно». Из крупного бизнеса повезло не всем. «Как крупное предприятие, мы вошли в список системообразующих компаний, но господдержку пока не получили никакой, – сетует заместитель генерального директора компании «Мостурфлот» Светлана Гончарова. – Ростуризм нас поддерживает, но никаких кредитов от банков мы получить не можем». «Заявленных мер было бы достаточно, если бы их могли получить нуждающиеся, –

говорит руководитель компании Intui Travel Алена Балахничева. – Но на практике для получения помощи существует множество критериев, требований, соответствовать которым могут не многие компании». По данным на 2 июля аппарата уполномоченного при **президенте России** по защите прав предпринимателей Бориса Титова, удовлетворение заявок на льготные кредиты в разы отстает от спроса. В целом по России банки приняли от предпринимателей уже больше 170 тыс. обращений на сумму свыше 500 млрд рублей. Между тем выдано пока что всего 62 тыс. кредитов на 65 млрд рублей.

Туриндустрия выживает сидя дома

Есть большие предпосылки к тому, что туристический рынок России выдержит натиск пандемии за счет внутреннего туризма, который активизировался в первые же дни после снятия ограничительных мер. Уже 23 июня открылись курорты Краснодарского края и Крыма, и некоторые отели оказались забиты под завязку, что и понятно: люди устали сидеть взаперти. «Спрос колоссальный, заполняемость доходит до ста процентов, – поделилась директор отдела продаж «Кемпинский гранд-отель Геленджик» Марина Мотовилова. – Несмотря на то что лето всегда было высоким сезоном, в этом году оно не похоже на прежнее, поскольку те, кто не смог выехать за границу, отложили свои туры на другой год, а в этом приехали к нам». По ее словам, если обычно глубина бронирования составляет полтора-два месяца, то сейчас по всему Краснодарскому краю номера порой покупают всего за один-два дня до заселения. Разумеется, сотрудники все ходят в масках, всюду санитайзеры, гости соблюдают социальную дистанцию, питание происходит в две смены, а некоторые отельеры даже отказались от использования пластиковых ключей и завели мобильные приложения, чтобы гости открывали двери номеров с помощью смартфона. Но с регулированием случаются и накладки. Не далее как на позапрошлой неделе были отменены требования не заселять в один номер не супружеские пары. «Но главным ударом под дых стало требование для санаториев заселять гостей только при наличии справок об отсутствии у них коронавируса и контактов с больными, – негодует президент Ассоциации рестораторов и отельеров города Сочи Анна Нетягина. – Поскольку получать такие справки долго и дорого, у нас по всем здравницам края пошли миллионы отказов от брони, людей разворачивали у порога, заполняемость была ничтожная. Хорошо, что вовремя спохватились и отменили».

Оживает не только пляжный туризм, но и нишевый круизный. «У нас первый круиз вышел в пятницу 3 июня, у некоторых компаний на несколько дней раньше, – говорит Светлана Гончарова из «Мостурфлота». – Спрос очень хороший, заполняемость теплоходов больше, чем обычно в этот период». Основной сдерживающий фактор для круизного, тематического и экскурсионного туризма – различия в региональных ограничительных мерах: если в столице всем отелям разрешили открыться, то в провинциях делать это не торопятся. «Мы продолжаем нести значительные потери: три месяца полного отсутствия выручки, – говорит генеральный управляющий расположенного на Волге парк-отеля «Бухта Коприно» Артем Литвин. – Не работаем и сейчас в связи с региональными эпидемиологическими ограничениями.

Но ожидаем незначительного увеличения числа гостей в середине июля – августе, на три-пять процентов по сравнению с прошлым годом». Впрочем, в конце июня Ростуризм и Роспотребнадзор уже договорились о единых правилах снятия в регионах ограничительных мер для туристических групп. «Сейчас это касается уже 67 регионов, что здорово выручает: они внедрили вполне разумные единые правила перемещения коллективных туристов, посещения ими публичных мест и прочего, что добавило прозрачности и сделало возможным выход круизных туристов на берег», – говорит Светлана Гончарова. Тем не менее, по словам президента Федерации рестораторов и отельеров России Игоря Бухарова, далеко не все отели в регионах рискуют открывать двери туристам даже после снятия ограничений: «Роспотребнадзор выдает некие трудновыполнимые рекомендации, а контролеры толкуют их как обязательные к

исполнению и накладывают штрафы до полумиллиона рублей. Кто в такой ситуации откроется? Это при том, что многие малые отели в регионах уже никогда не откроются, они ушли с рынка из-за убытков».

Крупный бизнес нашел новую нишу

По данным АТОР, если три года назад было всего 750 туроператоров, специализировавшихся на внутреннем туризме, то теперь им занимаются около 4000, то есть почти все. Крупнейшие туроператоры сориентировались буквально в считанные дни после снятия ограничений на внутренние перелеты и проезды. Входящие в первую десятку компании, такие как «Пегас туристик», «Анекс», «БиблиоГлобус», «Интурист», «Тез тур» и проч., кто занимался в основном выездным туризмом, обратились к внутреннему. Главным образом пока возят туристов на морские курорты. Но есть и те, кто начал развивать принципиально новые направления. «Мы начали активно развивать внутренний туризм, тем более что наш партнер, авиакомпания «НордСтрим», имеет одну из самых широких маршрутных сетей по России, – говорит генеральный директор «Пегас туристик» Анна Подгорная. – Мы формируем новые туристические продукты, можем делать их в любую точку страны. Пока наибольший спрос, конечно, на Крым и Сочи. Но начали также возить туристов в Махачкалу, Грозный, в Горный Алтай и на Байкал». По словам Рашада Мамедова, если в прошлом году российские туры занимали в их компании лишь 15 процентов, то в этом уже почти все сто. «Сейчас осваиваем новые направления и в будущем от некоторых из них уже не откажемся», – говорит он. Приход на внутренний рынок большого числа крупных игроков закономерно усилил конкуренцию в этой нише, что привело к снижению цен. Но это продлится недолго, поскольку крупным компаниям все же интереснее зарабатывать на более дорогих внешних турах. «В кризисные времена многие туроператоры так поступали, но потом возвращались в свои ниши, – говорит генеральный директор национального туроператора «РВБ – Алеан» (внутренний туризм) Илья Умарский. – Тем более что емкость внутреннего рынка для организованного качественного туризма невелика, поскольку ограничена качественным номерным фондом, который не превышает миллиона номеров. Стабильный дефицит хороших отелей в обычные-то годы свыше двух миллионов номеров».

По его словам, сейчас крупные компании в том же Краснодарском крае и Крыму арендуют для своих привередливых клиентов домики в частном секторе буквально целыми кварталами и деревнями. «Но не думаю, что после открытия заграничных направлений они продолжат это делать, там нет сервиса», – говорит он. По данным Ростуризма, сейчас в России около 28 тыс. отелей, и лишь 18% из них – качественные и конкурентоспособные. Чтобы удержать туристов внутри страны, ведомство добилось от правительства субсидирования ставок по кредитам на строительство отелей (а возможно, и на реконструкцию старых) уже с января следующего года. Помимо этого будут созданы центры компетенций для формирования новых тематических, походных, паломнических, культурно-просветительских, исторических и прочих маршрутов, вплоть до гастрономических. Но главное, как считает глава Ростуризма Зарина Догузова, крупных туроператоров и их клиентов могут удержать внутри страны весомые субсидии на туристические авиаперевозки – от 20-50 и вплоть до 100% стоимости билета для тех, кто сформирует новые качественные направления. Это уже удалось сделать для новых туров на Алтай, в Хакасию и на Байкал, чем воспользовался в том числе «Пегас туристик». «Мы уже вошли во вкус и с нетерпением ждем таких субсидий, развиваем под эту программу новые интересные направления, в том числе на Дальний Восток», – с оптимизмом говорит Анна Подгорная.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИЛОНЕНКО ВАЛЕРИЙ; 2020.06.07; КУДРИН РАССКАЖЕТ, ЧТО ОБЩЕГО МЕЖДУ КУРОРТАМИ И АЭРОПОРТАМИ

Объем незавершенного строительства в аэропорту Домодедово, по данным аудиторов, составил 1,8 млрд рублей, при этом гарантийные сроки на оборудование, приобретенное в 2012-2013 годах общей стоимостью 677 млн рублей, истекли еще в 2015 году. В целом же, в прошлом году ведомство выявило нарушений на общую сумму 884 млрд рублей, из которых 237,3 млрд рублей приходится на нарушения при госзакупках. В связи с выявленными недостатками аудиторы в своем отчете (документ размещен на сайте ведомства) делают вывод о малой эффективности госуправления, что может сказаться впоследствии негативно на доверии граждан к государству.

Что не так с Домодедово и КСК

Счетная палата в прошлом году провела по поручениям Госдумы, Совета Федерации, Президента и Правительства 64 контрольных и экспертно-аналитических мероприятий, из которых самым ярким ведомство в отчете называет проверку АО «Курорты Северного Кавказа» (КСК). По мнению аудиторов, несмотря на имеющиеся преференции от государства, предприятие не достигло поставленных стратегических целей, в том числе по созданию рабочих мест в регионе.

Так, из документов проверки следует, что в 2018 году в АО было создано всего 619 рабочих мест, а планировалось – более 12 тысяч. Кроме того, не были достигнуты плановые показатели по объему привлеченных инвестиций – чуть более 2 млрд рублей, всего 8 % от заявленного объема. Вместе с тем, аудиторы подсчитали, что с момента создания АО КСК получило из федерального бюджета 31,4 млрд рублей, но на протяжении последних трех лет несет убытки: только в 2018 году они составили 1,3 млрд рублей.

Не меньший шок бюджетных контролеров вызвало еще одно значимое мероприятие, проведенное по поручению президента, – проверка строительства и реконструкции аэропортов Домодедово и Баландино. Выяснилось, что реконструкция взлетно-посадочной полосы ВПП-1 аэропорта Домодедово не была окончена, хотя это должно было произойти еще в 2014 году. В итоге объем незавершенного строительства составил 1,8 млрд рублей.

При этом гарантийные сроки на оборудование, приобретенное в 2012-2013 годах общей стоимостью 677 млн рублей, истекли еще в 2015 году. Также Сетная палата обнаружила, что в ходе работ существующая ВПП-2 была частично выведена из эксплуатации, ее длина сокращена, радиотехническое оборудование демонтировано, что повлекло снижение пропускной способности аэродрома на 35 %.

В то же время в аэропорту Баландино на момент проверки не был разработан проект на техническое перевооружение воздушного **пункта пропуска**. Средства в бюджете предусмотрены, однако на дату проверки до **ФГКУ «Росгранстрой»** не доводились, конкурентные процедуры по отбору исполнителя работ не проводились.

Бюджетные ошибки

В целом же, согласно отчету Счетной палаты, в 2019 году ведомство выявило нарушений на общую сумму 884 млрд рублей. Подробный анализ показывает, что около 316,1 млрд рублей (или 36 %) приходится на нарушения, связанные с неправильным ведением бухгалтерского учета и некорректным составлением иной финансовой отчетности.

Значительная часть – 237,3 млрд рублей (27 %) приходится на нарушения при государственных закупках и закупках некоторыми юридическими лицами. Наибольший ущерб с денежной точки зрения произошел из-за некорректного обоснования и определения начальной цены контракта, заключенного с единственным поставщиком, при решении сделать закупку у единственного поставщика или в результате бездействия в отношении недобросовестного поставщика услуг.

При анализе исполнения бюджета было обнаружено 1 725 нарушений на сумму около 217,5 млрд рублей (примерно 25 % общей суммы). Кроме того, Счетная палата выявила нецелевое использование денежных средств на сумму 294,2 млн рублей. В основном это связано с использованием субсидий на выполнение госзадач в бюджетных учреждениях.

Анализ нарушений, выявленных в результате выборочных проверок, позволяет предсказать риски недостижения тех или иных государственных целей, которые в конечном итоге сказываются на уровне жизни населения, резюмируют аудиторы в своем отчете.

<https://www.pnp.ru/politics/kudrin-rasskazhet-cto-obshego-mezhdu-kurortami-i-aeroportami.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.05.07; ФЛОТ СТАРЕЕТ СЛИШКОМ БЫСТРО; МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАТУС ФЛАГА НА РОССИЙСКИХ СУДАХ МОЖЕТ БЫТЬ ПОНИЖЕН

Международный статус российского флага, под которым ходят суда, может быть понижен до «серой» зоны в общем списке, сообщил заместитель руководителя **Росморречфлота** Денис Ушаков на совместном заседании коллегии ведомства и общественного совета при нем. Для российских судов это будет означать дополнительные сложности при заходе в зарубежные порты и усиление контроля.

Международный статус флага рассчитывается на основе количества выявленных нарушений при инспектировании судов в портах. Статус характеризует способность государств обеспечить сертификацию судов и контроль за соблюдением международных норм судоходства. Нахождение флага в том или ином списке влияет на отношение к судам под этим флагом в портах других государств.

Россия является участницей трех международных соглашений в области судоходства – Парижского, Токийского и Черноморского меморандумов. Пока действует старая система расчета статуса флага. По ней российские суда входят в наилучшую – «белую» зону. Но по Парижскому меморандуму готовится переход на новую методику расчета. Вместо «белого», «серого» и «черного» списков будет применяться список флагов с высокой, средней и низкой эффективностью. Как только изменения будут приняты, на новую методику в течение года перейдут и организации двух других меморандумов, заметил Ушаков.

Нахождение флага в «белой», «серой» или «черной» частях единого списка влияет на отношение к судам под этим флагом в портах других государств

Росморречфлот представил новый метод расчета статуса флага в информационной системе государственного портового контроля. Оказалось, что флаг России уже сейчас попал бы в список флагов среднего уровня эффективности в Токийском меморандуме, а в Парижском балансирует на грани между «белой» и «серой» зонами.

В серый список входят страны, состояние судов которых находится ниже установленных международных стандартов. Можно было бы попытаться инициировать доработку Парижского меморандума на основе международного подхода, а не регионального, который диктует Европейский союз, отмечают представители отрасли. Тогда к судам предъявлялись бы более мягкие требования.

Но в конечном итоге все равно нужно решить ключевую проблему: риск понижения статуса российского флага связан с устареванием грузовых судов, медленным обновлением флота.

Однако изменения в Парижский меморандум не вступят в силу, пока не будет принята директива Евросоюза, пояснил Денис Ушаков. То есть процесс может затянуться на

неопределенное время. За этот период нужно улучшить состояние российского флота в целом и повысить уровень технического обслуживания отдельных судов.

<https://rg.ru/2020/07/05/mezhdunarodnyj-status-flaga-na-rossijskih-sudah-mozhet-byt-ponizhen.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2020.04.07; ЯРОВАЯ ПРЕДЛОЖИЛА СОЗДАТЬ ИНФОРМАЦИОННУЮ БАЗУ ДЛЯ ПОКУПКИ СУБСИДИРОВАННЫХ АВИАБИЛЕТОВ НА КАМЧАТКЕ

Чтобы жителям Камчатки в период пандемии не приходилось посещать офисы авиакомпаний для покупки субсидированных авиабилетов, необходимо создать информационную базу, с помощью которой сделать это можно было бы онлайн. С таким предложением выступила вице-спикер Госдумы Ирина Яровая, сообщает ее **пресс-служба**.

По словам депутата, на Камчатке при продаже субсидированных билетов возникают очереди, а в работе онлайн-сервисов по бронированию и приобретению авиабилетов наблюдаются сбои.

«Предлагаю в пилотном режиме создать региональную информационную базу данных, которая позволит камчатцам приобретать субсидированные авиабилеты онлайн и не посещать офисы, что особенно важно в период пандемии», – сказала Ирина Яровая.

Кроме того, вице-спикер провела консультации с одной из авиакомпаний, по итогам которых перевозчик заявил о готовности направить в регион сотрудников и технику, чтобы обеспечить работу дополнительных офисов продаж. Парламентарий обратилась к врио главы региона Владимиру Солодову с просьбой дать поручение провести соответствующую работу, чтобы жители Камчатки могли купить авиабилеты в комфортных условиях.

Ранее Ириной Яровой были инициированы и поддержаны на уровне Президента предложения, касающиеся субсидирования авиаперелетов для многодетных родителей, расширения программы плоских тарифов для жителей Дальнего Востока и Камчатки в частности, реализации программы субсидирования на круглогодичной основе и дополнительного финансирования данной программы.

Также Правительство поддержало и утвердило инициированную вице-спикером специальную дополнительную процедуру, которая позволяет жителям Дальнего Востока, купившим авиабилеты и не поехавшим в отпуск из-за пандемии, не возвращать полученные средства работодателю в случаях, если перевозчик продлил на 2021 год срок авиаперелета либо отказывается возвращать деньги за проездные документы.

При этом граждане, не воспользовавшиеся правом на компенсацию расходов в 2020 году в связи с пандемией коронавирусной инфекции, смогут реализовать это право в 2021 году.

<https://www.pnp.ru/social/yarovaya-predlozhila-sozdat-informacionnuyu-bazu-dlya-pokupki-subsidirovannykh-aviabiletov-na-kamchatke.html>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.03.07; РОСАВИАЦИЯ ПРОДЛИЛА ЗАПРЕТ; СТОИТ ЛИ БРАТЬ БИЛЕТЫ ЗА ГРАНИЦУ НА КОНЕЦ ЛЕТА

Россияне рискуют остаться без заграничного отпуска. Выехать за рубеж они смогут не раньше августа. Такое решение накануне приняла **Росавиация**. Перелеты за границу и в Россию были приостановлены из-за коронавируса в конце марта. И с тех пор ведомство уже неоднократно продлевало ограничения. При этом ранее СМИ сообщали, что в **Росавиации** обсуждают частичное открытие границ с 15 июля. В первую очередь, планировалось восстановить авиасообщение со странами СНГ и ЕАЭС. Стоит ли рассчитывать на снятие ограничений этим летом? Расскажут Яна Лубнина и Сергей Проценко.

Из-за пандемии коронавируса туристический сезон в этом году начался с большим опозданием. Основные российские курорты открылись только с начала июля, и россияне, уставшие от изоляции, устремились в Крым, Краснодарский край и другие регионы. Но все же значительная часть россиян привыкла летом выезжать за границу, к морю.

На открытие авиасообщения в июле рассчитывали и участники индустрии, рассказывает эксперт по туризму Стелла Халикова-Брундукова. Но теперь большинство туроператоров ориентируется на конец лета, когда на Средиземноморье начнется бархатный сезон.

«Туроператоры не теряют оптимизма, они публиковали заграничные туры и с вылетом с 1 июля, теперь они публикуют туры с вылетом и с 6 июля, поскольку слухи были о том, что 15 июля возобновится международное авиасообщение. Но со стороны туристов какой-то активности не наблюдалось абсолютно. Та часть людей, которая настроена отправиться в путешествие, уже активно путешествует по России», – сказала эксперт.

Впрочем, надежды рынка на отложенный спрос могут не оправдаться. Портал SuperJob провел опрос среди работающих россиян на тему того, где они планируют отдыхать этим летом. Выяснилось, что больше 40% граждан вообще не планируют брать отпуск. Около 10% проведут лето в поездках по России. И всего лишь 3% не теряют надежды отдохнуть за границей, сообщила “Ъ FM” руководитель исследовательского центра SuperJob Наталья Голованова: «Большинство писали про то, что сейчас не время, многие компании только начинают возобновлять работу, и говорить сейчас об отпуске рано. Ну и много было комментариев о том, что и так достаточно отдохнули во время коронавирусных каникул». Запрет на международные перелеты серьезно ударил не только по индустрии отдыха. Авиакомпании продолжают нести убытки, даже несмотря на возобновление внутренних рейсов.

В **Росавиации** заявили, что выделили субсидий для перевозчиков почти на 10 млрд руб., из расчета 365 рублей за каждого пассажира, которого компании потеряли из-за пандемии. Но эти меры не спасут всех авиаперевозчиков от разорения, убежден исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев: «Две недели ухудшат ситуацию, но даже если бы полеты восстановились с 15 июля, отрасль в целом это бы не спасло, практически неизбежно банкротство среди авиакомпаний. Это могут быть и достаточно крупные компании. Ключевой вопрос – это запас ликвидности. Если у кого-то с оборотными средствами возникают проблемы, этот перевозчик, вероятнее всего, уже вскоре будет вынужден прекратить полеты».

А теперь авиакомпаниям могут грозить еще и санкции от надзорных ведомств за несоблюдение санитарных мер по борьбе с коронавирусом. В июне **Ространснадзор** и Роспотребнадзор провели проверку в российских аэропортах и самолетах и обнаружили более 500 нарушений. Чаще всего у пассажиров не измеряли температуру при посадке на борт, а персонал аэропорта не всегда был в перчатках. Однако главный редактор портала «Авиа.ру» Роман Гусаров уверен, что компании не могут выполнять все требования Роспотребнадзора в полной мере: «На каком основании кто-то без специальной подготовки будет непонятно каким прибором измерять температуру у пассажиров, и еще и по результатам этого отстранять человека от рейса? Плохо, что мы всегда пытаемся переложить вопросы медицинской безопасности на коммерческие структуры. Задача и аэропортов, и авиакомпаний обеспечить безопасность обслуживания пассажиров, но никак не определять, кто здоров, а кто нездоров».

На днях Евросоюз объявил, что готов открыть свои границы для граждан некоторых стран, Россия в их список не вошла. Следующий раз решение по этому вопросу будет приниматься 15 июля. Однако, если ситуация с коронавирусом не будет отвечать требованиям ЕС, то россияне могут остаться без поездок в Европу даже после открытия собственных границ.

Вылететь из России пока можно только по уважительной причине, например, на лечение или по учебе. А возможность въехать в большинство других стран есть у россиян с видом на жительство или паспортом этих государств.

<https://www.kommersant.ru/doc/4400153>

ПРАЙМ; ВАЛЕРИЯ КУЗНЕЦОВА; 2020.03.07; ЗАКРЫТЫЕ ГРАНИЦЫ СТАВЯТ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ НА ГРАНЬ ВЫЖИВАНИЯ

Еще на месяц, до 1 августа, **Росавиация** продлила запрет на международные регулярные и чартерные рейсы из-за угрозы распространения в мире коронавирусной инфекции.

«До 23.59 по местному времени 31.07.2020 действует временное ограничение на въезд в Российскую Федерацию иностранных граждан и лиц без гражданства», – указано в телеграмме **Росавиации**, адресованной российским аэропортам и авиакомпаниям.

Эксперты, опрошенные агентством «Прайм», отмечают, что авиакомпании большую часть денег зарабатывают именно в летний сезон, каждая неделя простоя самолетов – это весомый удар по российской авиации. Особый риск банкротства навис над компаниями, специализирующимися на туристических чартерных перевозках. При этом стоимость авиабилетов сразу после открытия международных границ до небес не взлетит.

ПЕРЕПРОФИЛИРОВАНИЕ

Наиболее негативно уже существующий запрет отразился на аэропортах, считает глава аналитической службы «Авиапорт» Олег Пантелеев. Для операторов аэропортов международные рейсы наиболее привлекательны, так как сборы от пассажиров международных воздушных линий выше, чем на внутренних линиях.

«Под серьезным ударом находятся авиакомпании, которые специализировались на туристических чартерных перевозках на зарубежные курорты. Для них дополнительная неделя простоя – это серьезнейший удар по бюджету», – отмечает эксперт.

Так как основные деньги большинство авиакомпаний зарабатывают именно в летний сезон, крупные российские сетевые перевозчики, имеющие значительную долю бизнеса в сегменте международных перевозок, тоже недополучат свои доходы, объясняет заместитель директора Института инженерной экономики и гуманитарных наук Даниил Квон.

«Во многом пострадают лоукостеры, которые и без того балансировали на грани рентабельности. Увеличение пассажиропотока за счет сокращения цены в ближайшее время мы вряд ли увидим», – считает он.

Чтобы выжить, авиакомпании пытаются найти возможности загрузить свои самолеты на существующие направления. К примеру, Azur Air, которая ранее специализировалась только на международных чартерах, сейчас выполняет полеты по внутрироссийским направлениям.

«Другие авиакомпании также переориентировали часть своих провозных емкостей на внутренний рынок. Это дало им возможность хотя бы немного компенсировать проблемы с международным сообщением», – считает Пантелеев.

Однако даже такое лавирование между внутренними и международными рейсами не гарантирует авиакомпаниям финансовую стабильность в будущем. Для многих перевозчиков сохраняются риски банкротства.

СПРОСА НЕ БУДЕТ

Гражданская авиация, включая все свои структуры – авиакомпании, аэропорты, ремонтные заводы, на данный момент способна обеспечить любой спрос пассажиров на авиаперевозки. Однако есть опасения, что после снятия ограничений ожидаемого спроса не последует, так как покупательная способность населения значительно снизилась, считает президент фонда «Партнер гражданской авиации» Олег Смирнов.

Пантелеев отмечает, что за всю историю гражданской авиации подобных ситуаций не было. Риск банкротства перевозчиков сохраняется, так как большая часть авиакомпаний пока не проводила существенного сокращения парка своих самолетов.

«Это значит, что предложение кресел превышает существующий на рынке спрос. В этой ситуации у компаний нет возможности повышать тарифы на перевозки», – объясняет эксперт.

ЦЕНЫ КАК ВСЕГДА

Из-за финансового краха многие компании будут вынуждены уйти с рынка, конкуренция снизится. А это значит, что тарифы на перевозки подрастут. По мнению Пантелеева, значительного роста цен на авиаперевозки относительно уровня 2019 года можно ожидать в первом квартале 2021 года, примерно к марту.

Однако до этого времени изменений цен на билеты не будет. Необходимо понимать, что стоимость билета включает в себя не только саму авиаперевозку и сборы аэропорта. Топливный сбор, который тоже имеет немалое значение в ценообразовании, недавно снизился, так как стоимость нефти в начале года падала до минимальных значений, объясняет Квон.

«Так как нефтепродукты в основном поставляются авиакомпаниям по долгосрочным контрактам, даже если сейчас произойдет резкий скачок цены на нефть, увеличения цены билета сразу не случится», – считает он.

БЕЗ ПОМОЩИ НЕ ОБОЙТИСЬ

В ближайшее время авиакомпаниям будет сложно обойтись без помощи государства, продление запрета полетов за рубеж еще на месяц усугубит экономическую ситуацию всех авиакомпаний.

«Вскоре начнется массовое исчезновение авиакомпаний ввиду их финансового коллапса. Правительства всех стран мира очень значительно помогают авиакомпаниям выдержать этот удар, подбрасывая им миллиарды долларов. Я думаю, и наше правительство пойдет по этому пути. В противном случае есть вероятность лишиться транспорта под названием воздушный», – считает Смирнов.

В мае **Росавиация** приняла положительные решения по заявлениям на получение субсидий 18 авиакомпаний на общую сумму 9,454 млрд рублей. Средства будут направлены на погашение расходов за коммерческие перевозки, выполненные с февраля по апрель 2020 года, пояснили в **Росавиации**. Также не менее 60% от предоставленных средств должны быть направлены на компенсацию расходов на оплату труда авиационного персонала, не более 30% – на оплату лизинговых платежей и не более 10% – на оплату стоянки простаивающих воздушных судов.

Однако и этих субсидий недостаточно для того, чтобы вся гражданская авиация смогла остаться на плаву, считает Квон.

«При этом четырем основным компаниям («Аэрофлот», S7 Airlines, «ЮТэйр» и «Уральские авиалинии»), безусловно, не дадут умереть», – заключил он.

<https://1prime.ru/business/20200703/831722487.html>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.03.07; «АЭРОФЛОТ» ПРЕКРАТИЛ ПРОГРАММУ МОТИВАЦИИ ДИРЕКТОРОВ ИЗ-ЗА ГОСПОДДЕРЖКИ

«Аэрофлот» решил досрочно прекратить программу мотивации членов совета директоров, рассчитанную на 2019–2020 годы. Это могло быть условием предоставления компании господдержки из-за коронавируса, утверждают источники РБК

Совет директоров «Аэрофлота» рекомендовал годовому собранию акционеров досрочно прекратить действие программы мотивации членов совета директоров на 2019–2020 годы. Об этом говорится в материалах компании по итогам совета директоров, состоявшегося в четверг, 2 июля.

Собрание акционеров «Аэрофлота» назначено на 27 июля.

Однако акционерам все равно рекомендовано выплатить директорам регулярное вознаграждение (на общую сумму 56,4 млн руб. за 2019/20 корпоративный год) и еще 39,9 млн руб. в качестве вознаграждения по итогам досрочного завершения программы мотивации, следует из материалов.

Дополнительные выплаты директорам было решено приостановить в связи с предоставлением «Аэрофлоту» господдержки, рассказали РБК два источника, близких к авиакомпании. Это было условием помощи от государства, добавляет один из собеседников. Представители «Аэрофлота» и **Минтранса** отказались от комментариев.

На прошлой неделе, 30 июня, стало известно о заключении кредитного соглашения между «Аэрофлотом» и Сбербанком на 31 млрд руб. сроком на пять лет: в качестве обеспечения по кредиту планируется получение госгарантий, которые предоставляются в рамках постановления правительства от 10 мая о поддержке системообразующих организаций на фоне эпидемии коронавируса. «Аэрофлот» и другие российские авиакомпании оказались среди наиболее пострадавших из-за прекращения полетов за рубеж с 27 марта и резкого снижения рейсов внутри страны на фоне эпидемии коронавируса.

При подаче заявления в Минэкономразвития о предоставлении таких гарантий компании должны взять на себя обязательства по выполнению программы мероприятий по снижению (оптимизации) расходов, говорится в документе. К таким расходам относится и дополнительное поощрение директоров, поясняют собеседники РБК.

В конце мая «Аэрофлот» также получил от Сбербанка кредит на 3 млрд руб. на льготных условиях для пополнения оборотных средств. Условием под кредит также могла быть оптимизация расходов, добавляет один из источников РБК.

Зачем «Аэрофлоту» кредит Сбербанка

«Кредитные средства (31 млрд руб. на пять лет. – РБК) планируется направить на оплату текущих расходов на авиакеросин, наземное обслуживание, приобретение запчастей и ремонт авиатехники, выплату заработной платы, оплату капитальных вложений и расходов по лизингу воздушных судов», – говорилось в сообщении Сбербанка. «В настоящее время мы наблюдаем оживление авиаперевозок. Кредит позволит компании обслуживать текущие расходы и выполнять обязательства перед партнерами до полного восстановления рынка», – отмечал первый зампред правления банка Александр Ведяхин.

Согласно отчетности «Аэрофлота», в первом квартале 2020 года объем кредитов и займов компании вырос втрое (по сравнению с 1 января), до 46,4 млрд руб. В апреле–мае компания привлекла кредиты еще на 36,7 млрд руб., а также реструктурировала долг перед Альфа-банком на 7 млрд руб., сообщил «Интерфакс».

Из-за эпидемии коронавируса и падения перевозок правительство также решило освободить «Аэрофлот» от обязательства платить дивиденды по итогам 2019 года.

В 2019 году «Аэрофлот» утвердил долгосрочные программы премирования для руководящего персонала и членов совета директоров (программы мотивации). «Суммы выплат по новым программам зависят от показателей пассажиропотока, доли международного транзита в общем пассажиропотоке группы, а также доходности перевозок», – говорилось в отчете компании за 2019 год по МСФО. непогашенная сумма обязательства по этим программам на 31 декабря 2019 года составила 410 млн руб., что почти вдвое больше, чем было годом ранее (220 млн руб.).

Кто может получить вознаграждение

Совет директоров «Аэрофлота» состоит из 11 человек. По итогам досрочного завершения программы из 39,93 млн руб. больше всех (по 6,77 млн руб.) могут получить независимые директора – экс-президент МТС и руководитель компании «Арида» Василий Сидоров и управляющий директор «Ренессанс Брокера» Игорь Каменский. Но фактическая выплата вознаграждения будет производиться только после полного исполнения авиакомпанией обязательств, связанных с предоставлением в 2020 году государственных гарантий.

Из положенных персональных выплат (56,4 млн руб.) также больше всех – по 10,38 млн руб. – могут также получить Сидоров и Каменский. Ограничения на перечисления этих средств в материалах компании не приводятся.

За работу в совете директоров «Аэрофлота» вознаграждения также получают глава «Ростеха» Сергей Чемезов (ему рекомендовано выплатить регулярное вознаграждение за 2019-2020 год на сумму 6 млн руб. и еще 3,9 млн руб. по программе мотивации), гендиректор Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь (7,2 млн и 4,66 млн руб.), гендиректор Государственной транспортной лизинговой компании Михаил Полубояринов (6 млн и 4,26 млн руб.), бывший министр по развитию Дальнего Востока, советник Международного конгресса промышленников и предпринимателей Александр Галушка (8,05 млн и 2,64 млн руб.), спецпредставитель президента по цифровому развитию Дмитрий Песков (8,4 млн и 5,2 млн руб.). Выплаты по программе мотивации предлагается направить и двум членам предыдущего состава совета директоров – гендиректору лизинговой «дочки» «Ростеха» – «Авиакапитал-сервис» Роману Пахомову (2,96 млн руб.) и экс-гендиректору «ВСМПО-Ависма» Михаилу Воеводину (2,7 млн руб.). Другим членам совета – гендиректору «Аэрофлота» Виталию Савельеву, **министру транспорта Евгению Дитриху**, заместителю мэра Москвы Максиму Ликсотову и вице-губернатору Санкт-Петербурга, экс-главе **Минтранса** Максиму Соколову – выплаты не предусмотрены по закону.

<https://www.rbc.ru/business/03/07/2020/5eff26909a79472fa411a8c9>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20200703/831719749.html>

РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ, НАТАЛИЯ АНИСИМОВА; 2020.03.07; ВЛАСТИ ОБВИНИЛИ АЭРОПОРТЫ И ПАССАЖИРОВ В НЕСОБЛЮДЕНИИ КАРАНТИННЫХ МЕР

Ространснадзор по итогам проверок в июне выявил 518 случаев несоблюдения рекомендаций противоэпидемических мер в аэропортах и самолетах. Он направил материалы о нарушениях в Роспотребнадзор

В июне **Ространснадзор** провел сотни проверок в российских аэропортах и выяснил, что пассажиры, а также сотрудники аэропортов и авиакомпаний пренебрегают противоэпидемическими рекомендациями, забывая надевать маски и перчатки. Об этом говорится в обращении заместителя главы Ространснадзора **Андрея Шнырева** к главе **Росавиации Александру Нерадько**, пишет «Коммерсантъ».

Как отметил Шнырев, с 1 по 24 июня проверкам подверглись 134 аэропорта и 409 воздушных судов. В общей сложности было выявлено 518 нарушений у авиакомпаний и аэропортов, на последние их приходится 353. «Среди наиболее часто встречающихся – отсутствие масок и перчаток у пассажиров, сотрудников аэропортов и персонала авиакомпаний, в том числе у летного и cabinного экипажа», – говорится в публикации.

Кроме того, не во всех аэропортах на входе сотрудники проверяют температуру у пассажиров, не всегда это делается и при посадке на рейс, утверждает Шнырев. Кроме того, не во всех аэропортах в полном объеме проводится регулярная уборка общественных зон с использованием дезинфицирующих средств.

В середине июня проверка в Шереметьево показала, что у сотрудников погранслужбы и службы авиационной безопасности нет масок и перчаток; в Домодедово сотрудники не информировали пассажиров о необходимости носить их, а в петербургском Пулково пассажиры не соблюдали дистанцию при посадке и высадке, говорится в письме Шнырева.

Дистанцию не соблюдали также в аэропортах Красноярска и Магадана, а в Нальчике и Тюмени пассажиров недостаточно часто информировали о необходимости соблюдения санитарных мер, пишут «Ведомости» со ссылкой на обращение замглавы

Ространснадзор. Нарушения также нашли в аэропортах Новосибирска, Владивостока, Хабаровска и Якутска.

Кроме того, проверка выявила, что сотрудники «Аэрофлота», S7, «Победы», «России», «Ямала», «ИрАэро», «Азимута» и других компаний не пользуются тепловизорами и не проверяют здоровье пассажиров на борту. При этом в большинстве случаев аппараты у них есть. Остальные правила, такие как ношение масок и перчаток членами экипажа и организация запаса средств индивидуальной защиты для пассажиров, авиакомпании соблюдают.

Шнырев также сообщил, что по итогам проверки **Ространснадзор** направил в Роспотребнадзор материалы о 231 нарушении рекомендаций.

В начале мая глава **Минтранса Евгений Дитрих** сообщил, что ведомство вместе с Роспотребнадзором подготовит дополнительные правила безопасности перевозок пассажиров, включающие медицинскую безопасность. Он назвал это «первоочередным запросом общества» в условиях пандемии.

Позже в том же месяце Роспотребнадзор и **Росавиация** опубликовали план возобновления авиaperезовок в три этапа. Среди прочих рекомендаций для пассажиров на первых двух этапах – носить маски и перчатки на протяжении всего пути и снимать верхнюю одежду, соблюдать дистанцию при посадке. На рейсах, которые длятся более трех часов, маски пассажирам будут заменять бортпроводники. На первом этапе режим «пристегните ремни» будет сохраняться во время всего полета. На заключительном этапе почти все эти меры отменят.

<https://www.rbc.ru/society/03/07/2020/5efea8309a7947739de683fd>

ПРАЙМ; 2020.06.07; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА УСТРАНИЛ САНИТАРНЫЕ НЕДОЧЕТЫ, НАЙДЕННЫЕ ВЛАСТЯМИ – ПРЕДСТАВИТЕЛЬ

Международный аэропорт Владивосток устранил санитарно-эпидемиологические недочеты, выявленные **Ространснадзором** при проверке, сообщил РИА Новости представитель аэропорта.

Ранее газета «Ведомости» со ссылкой на письмо заместителя руководителя **Ространснадзора Андрея Шнырева** руководителю **Росавиации Александру Нерадько** сообщала, что с 1 по 24 июня **Ространснадзор** провел 543 рейда в аэропортах РФ и самолетах российских авиакомпаний, выявив 518 нарушений рекомендаций по соблюдению санитарно-эпидемиологических мер **Минтранса** при выходе из режима ограничений. По информации газеты, в частности, проверяющие установили, что в аэропорту Владивостока грузчики работали без масок и перчаток.

«В настоящее время выполняются методические указания **Росавиации** по поэтапному снятию ограничений. У нас устранены все недочеты – грузчики работают в масках и перчатках, усилен контроль за соблюдением мер безопасности сотрудниками аэропорта и сторонних организаций, осуществляющих свою деятельность на территории авиагавани. В воздушной гавани соблюдаются все рекомендации Роспотребнадзора», – сказал собеседник агентства.

Он добавил, что в аэропорту Владивостока создан оперативный штаб по борьбе с коронавирусной инфекцией.

<https://1prime.ru/transport/20200706/831727346.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.03.07; АВИАКОМПАНИЯ «ИРАЭРО» УСТРАНИЛА ВСЕ ЗАМЕЧАНИЯ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ САНИТАРНЫХ НОРМ

Авиакомпания «ИрАэро» устранила все полученные ранее замечания по выполнению санитарных норм, в частности, в измерении температуры у пассажиров на входе в

самолет. Об этом сообщили Агентству городских новостей «Москва» в **пресс-службе** перевозчика.

«Да, замечания по данному поводу поступили в наш адрес. На тот момент у нас еще не была готова материальная база для термометрии (не были закуплены ИК-термометры). Мы устранили все недочеты и строго соблюдаем рекомендации Роспотребнадзора и **Росавиации**», – сказали в **пресс-службе**.

Ранее «Ведомости» со ссылкой на письмо замруководителя **Ространснадзора** Андрея Шнырева главе **Росавиации** Александру **Нерадько** сообщили, что российские аэропорты и авиакомпании в июне допустили более 500 санитарных нарушений. Самое частое нарушение у авиакомпаний – они не измеряют пассажирам температуру на входе в самолет. В этом проверяющие уличили «Аэрофлот», S7, «Победу», «Россию», «Ямал», «ИрАэро», «Алросу», «Азимут» и некоторые другие авиакомпании.

<https://www.mskagency.ru/materials/3019103>

ТАСС; 2020.03.07; РОСАВИАЦИЯ: АВИАКОМПАНИИ И АЭРОПОРТЫ В ОСНОВНОМ УСТРАНИЛИ НАРУШЕНИЯ САНИТАРНЫХ НОРМ

Российские авиакомпании и аэропорты в основном уже устранили нарушения санитарных противоэпидемиологических норм, говорится в сообщении **Росавиации**. Накануне газета «Ведомости» сообщила, что про итогам 543 рейдов сотрудников **Ространснадзора** в аэропортах и самолетах выявлено 518 нарушений рекомендаций по соблюдению санитарно-эпидемиологических мер.

«Авиакомпаниям и аэропортам, где выявлены недостатки, даны указания принять исчерпывающие меры для их устранения. Поручением **Росавиации** в организациях гражданской авиации определены персонально ответственные должностные лица, отвечающие за неукоснительное выполнение методических указаний. В настоящее время выявленные несоответствия в основном устранены. Вопрос находится на постоянном контроле **Росавиации** и ее территориальных управлений, а также **Минтранса России**», – отмечают в **Росавиации**.

В мае **Росавиация** и Роспотребнадзор сформировали финальные методические рекомендации, которые вводят противоэпидемиологические ограничения в самолетах и аэропортах. Основная нововведение для пассажиров – обязательное использование масок и перчаток в аэропорту и во время полета во время пандемии. Как отмечает газета, наиболее распространенным нарушением стало отсутствие изменения температуры перед входом в самолет.

Контролирует соблюдение этих правил **Ространснадзор**, в случае нарушений он передает информацию в Роспотребнадзор. Никаких штрафов или других санкций за нарушений этих правил не предполагается.

<https://tass.ru/ekonomika/8878829>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4405205>

<https://www.rbc.ru/society/03/07/2020/5eff03c49a79471d257d1061>

<https://ria.ru/20200703/1573843946.html>

<https://lprime.ru/business/20200703/831721629.html>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosaviacia-aviakompanii-i-aeroporty-v-osnovnom-ustranili-narusenia-sanitarnyh-norm>

<https://www.mskagency.ru/materials/3019173>

ФОНТАНКА.РУ; ГАЛИНА БОЯРКОВА; 2020.03.07; ИГРА НА ВЫЛЕТ. КАК ПАССАЖИРЫ СТАНОВЯТСЯ НЕВОЛЬНЫМИ КРЕДИТОРАМИ АВИАКОМПАНИЙ

Перевозчики массово отменяют незаполненные рейсы по внутренним направлениям. Переоцененный спрос позволяет сократить кассовый разрыв в ожидании госсубсидий. А пассажирам предлагают менять рейс или ждать денег – месяцами. Сегодня в Пулково – 8 отмененных внутренних рейсов, вчера – 23.

В первых числах июля табло «Пулково» пестрит красным: отменены десятки авиарейсов, в том числе на популярные российские курорты. В социальных сетях – фотографии огромных очередей: множество людей с чемоданами, столпившиеся у входа в здание аэропорта и явно пребывающие в растерянности.

В **пресс-службе** компании «Воздушные ворота Северной столицы», управляющей «Пулково», «Фонтанку» заверили, что информация об отменах на табло соответствует действительности, но никакой внештатной ситуации нет.

«Изменения в рейсы ранее вносили авиакомпании в связи с корректировками из-за пандемии коронавируса. Пассажиры, по нашим данным, были предупреждены заранее, за несколько недель», – прокомментировал представитель оператора.

Но пассажиры говорят об обратном. Так, читатель «Фонтанки» Леонид, который на прошлой неделе должен был лететь из Перми в Петербург на борту авиакомпании «Россия», рассказал, что купил билет за несколько дней до вылета, а уведомление о том, что рейс не состоится, получил лишь накануне вечером.

Источник издания, близкий к ВВСС, подтвердил, что и сам аэропорт зачастую получает сведения об отмене рейсов в полночь. И таких случаев в последнее время все больше. Другой собеседник «Фонтанки» говорит, что по мере прекращения карантинных мер для приезжих в российских регионах перевозчики восстанавливают полетные программы, но спрос не всегда оправдывает ожидания. В итоге отмен в Пулково – примерно столько же, сколько в карантинные месяцы – 20–30 в день.

Среди рейсов Пулково, не состоявшихся 2 и 3 июля, около половины – это международные полеты, внесенные в летнее расписание еще до пандемии. «Чемпионы» по отменам – авиакомпания «Россия», «Уральские авиалинии», «Белавиа», Finnair.

Но остальные – это внутренние направления, на которые запрет на полеты не распространяется.

Здесь рекордсменами являются компании Red Wings и «Россия», отменившие по пять рейсов за два дня, включая популярные курортные направления. К примеру, первая не стала 2 июля выполнять два рейса в Симферополь и два в Сочи. «Россия» не улетела в Сочи и Минводы 2 июля, в Минводы 3 июля. Также эти и другие перевозчики отменяли полеты в Архангельск, Тюмень, Новый Уренгой, Череповец, Сургут, Самару, Москву, Воронеж.

В «Аэрофлоте» и Red Wings на момент публикации не ответили на запрос «Фонтанки» о причинах отмен и сроках уведомления пассажиров. Но, по словам собеседника, близкого к ВВСС, авиакомпаниями часто движет стремление минимизировать убытки от мало заполненных бортов. «Если в одном направлении стоит в расписании несколько самолетов и есть недобор пассажиров, то избыточные отменяют, рассаживая всех пассажиров в один самолет», – говорит он.

Скачок спроса на перелеты в сервисах бронирования пришелся на первые недели июня: после объявления о снятии ограничений в Москве и информации об отмене карантинных мер в регионах люди начали путешествовать. Число купленных билетов превысило показатели карантинных месяцев в три-пять раз. И две трети купленных билетов приходилось на ближайшие даты. На ближайший месяц – всего треть.

«Авиакомпании продолжают оптимизировать полетные программы в зависимости от спроса населения и эпидемиологической обстановки в регионах», – прокомментировали

«Фонтанке» в сервисе бронирований OneTwoTrip. По их данным, в среднем пассажиры получают уведомления об отмене рейса за пять дней.

«Переоценка» спроса выгодна авиакомпаниям. Давая больше изначальных вариантов, перевозчик может привлечь больше пассажиров, нежели конкурент, который выставит единственный рейс. В случае отмены полета клиентам предлагают полететь в другое время – иногда в другой день. Если альтернатива не подходит, варианта два – получить ваучер или ждать возврата живых денег – неопределенное время.

Несостоявшийся пассажир «России» Леонид в итоге вернулся из Перми рейсом другой авиакомпании. Хотя он запросил возврат средств после первого уведомления об отмене, на следующий день колл-центр «Аэрофлота» снова предложил ему поменять билеты. На вопрос о сроке перечисления денег сотрудник авиакомпании не смог дать внятного ответа. На письменное обращение компания сообщила, что «по причине сложной эпидемиологической ситуации сроки обработки запросов на возврат заметно увеличены». «Продаёт билеты, пассажиров не набирает на рейс, рейс отменяет, деньги не возвращает. Схема-то похожа на мошенническую по факту. Или бесплатного кредитования – за мой счет», – резюмирует он.

В «Аэрофлоте» на момент публикации не ответили на вопрос «Фонтанки» о фактических сроках возврата «живых» денег. Но пресс-секретарь Юлия Спивакова уверила, что пассажиры могут запросить электронный ваучер сроком на три года. Система электронного оформления запущена с 3 июня, за месяц обработано более 180 тыс. заявок. Впрочем, по словам клиентов, выстроившихся в очередь в офис перевозчика на улице Рубинштейна, иногда система работает со сбоями и выдает ошибку.

Пассажиры «Аэрофлота» и его «дочек» – не единственные, кто сталкивается с такой проблемой. «Большинство авиакомпаний не представляют опции возврата денежных средств: возможны либо возврат на ваучер (часто с какой-то премией сверху), либо обмен на другие даты», – комментируют в OneTwoTrip. Зачастую это – единственный вариант, когда билет был куплен через агента за бонусные баллы систем лояльности. Ожидание ваучера при этом составляет не менее 30 дней.

Денег приходится ждать еще дольше. По словам источника «Фонтанки» в одной из авиакомпаний, на данный момент средний по рынку срок составляет 45 дней. Хотя на форумах путешественников можно найти жалобы на отсутствие возвратов по запросам, сделанным еще в марте – апреле. «Безусловно, в связи с пандемией авиакомпании получают в десятки раз больше обращений от клиентов, что также отражается и на сроках возврата средств за авиабилеты, и на времени обработки каждого обращения», – комментирует представитель OneTwoTrip. По словам представителя сервиса, авиакомпании и агентства прикладывают все усилия для того, чтобы как можно быстрее решить каждый вопрос клиента.

Но зависшие деньги клиентов являются для авиакомпаний источником пополнения оборотных средств во время ожидания господдержки. Всего правительство выделило на помощь перевозчикам 23,4 млрд рублей, чтобы компенсировать падение выручки из-за пандемии вплоть до июля. Группа «Аэрофлот» и вовсе получает их на особых условиях. Из всей суммы она имеет право запросить треть (33,7%). Но зато помощь «Аэрофлоту» не зависит от падения трафика и не рассчитывается ежемесячно. В результате «Аэрофлот» и две его «дочки» – «Россия» и «Аврора» – уже получили 7,89 млрд рублей.

Все остальные игроки получают субсидии ежемесячно: за каждого пассажира, потерянного в отчетном месяце по сравнению с аналогичным месяцем прошлого года, авиакомпания может рассчитывать на компенсацию в размере... 365 рублей. В итоге выплаты негосударственным авиакомпаниям затянутся до конца августа, подсчитали «Ведомости».

<https://www.fontanka.ru/2020/07/03/69348598/>

ПРАЙМ; 2020.03.07; ПЕСКОВ: РОССИЯ ВЕДЕТ ДИАЛОГ ОБ ОТКРЫТИИ ГРАНИЦ С РЯДОМ СТРАН

Пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков заявил в пятницу, что страна ведет обсуждение с другими государствами вопрос открытия границ.

Пока конкретных решений не принималось.

«Скорее это вопрос для нашего штаба в правительстве. Вы знаете, что ведутся контакты с некоторыми государствами, но каких-либо конкретных решений пока не принималось», – ответил пресс-секретарь на вопрос о том, можно ли в настоящее время говорить об открытии границ России.

Напомним, что накануне, 2 июля, **Росавиация** продлила закрытие границ страны до 1 августа.

Ведомство разослало аэропортам телеграмму, в которой сообщает о продлении запрета на въезд в Россию граждан других стран.

«До 23:59 по местному времени 31.07.2020 действует временное ограничение на въезд в Российскую Федерацию иностранных граждан и лиц без гражданства», – отмечается в телеграмме российского ведомства.

Также продляется запрет на выезд российских граждан за границу.

<https://1prime.ru/transport/20200703/831721574.html>

ТАСС; 2020.03.07; РФ И ТУРЦИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В РАЗВИТИИ ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ ПОРТОВ СОЧИ И СТАМБУЛА

Россия и Турция заинтересованы в развитии морского пассажирского сообщения между портами Стамбула и Сочи, говорится в **пресс-релизе Минтранса РФ** по итогам заседания российско-турецкой рабочей группы. Встреча прошла в режиме видео-конференц-связи.

Стороны рассмотрели вопросы сотрудничества в области авиационного, морского, железнодорожного и автомобильного транспорта. Высказана взаимная заинтересованность в и грузовом паромном сообщении, указано в пресс-релизе.

Представители министерств транспорта договорились продолжить разработку логистических маршрутов доставки грузов по железной дороге Баку – Тбилиси – Карс. Также стороны будут координировать создание надежных и безопасных логистических цепочек, добавили в **Минтрансе РФ**.

ИНТЕРФАКС; 2020.03.07; ПРИНИМАТЬ РЕШЕНИЕ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ НУЖНО СОВМЕСТНО С ДРУГИМИ СТРАНАМИ И УЧИТЫВАЯ ЭПИДСИТУАЦИЮ – МУРАШКО

Решения о возобновлении международного авиасообщения нужно принимать на двусторонней основе с теми странами, где нормализовалась ситуация с коронавирусом, универсального подхода быть не может, заявил «Интерфаксу» министр здравоохранения Михаил Мурашко.

«Такие решения принимаются с учетом обстановки в других странах, в зависимости от эпидситуации, в которой находится та или иная страна. Общей отмашки быть не может», – сказал Мурашко, отвечая на вопрос, когда РФ может возобновить регулярное международное авиасообщение.

По его мнению, «эти решения должны приниматься на двусторонней основе».

Он обратил внимание на то, что «сейчас необязательные поездки за рубеж лучше отложить». «Если поездка планируется внутри страны, то нужно соблюдать необходимые правила гигиены», – сказал министр.

Решение Евросоюза не включать Россию в число стран, для которых с 1 июля открылись границы, Мурашко увязал с неоднородной ситуацией по коронавирусу в РФ.

«У нас разные регионы находятся на разных стадиях эпидпроцесса, поэтому «сдержанность» (Евросоюза – ИФ) может быть продиктована и этим», – отметил глава Минздрава.

«У одного региона низкий уровень, кто-то вообще практически не столкнулся с болезнью, есть территории менее благополучные. Могу предположить, что это связано с неоднородностью распространения вируса. В маленькой стране – более понятно, а на больших территориях – не одновременно все происходит», – заключил он.

ИНТЕРФАКС; 2020.03.07; МИНТРАНС РФ НЕ ОЖИДАЕТ ПАДЕНИЯ ГРУЗОБОРОТА МОРСКИХ ПОРТОВ ПО ИТОГАМ 2020Г

Министерство транспорта РФ ожидает позитивную динамику грузооборота российских морских портов по итогам текущего года.

«Я думаю, что (грузооборот в динамике по итогам года – ИФ) положительный», – сообщил журналистам **замминистра транспорта Юрий Цветков**.

«Пока у нас рост, я надеюсь, что этот процесс сохранится», – отметил он.

Грузооборот морских портов РФ в январе-мае 2020 года вырос на 3,2% по сравнению с тем же периодом 2019 года, до 351,39 млн тонн.

По данным **Росморречфлота**, перевалка грузов в морских портах РФ остается единственным макроэкономическим показателем, который не уходил в минус более двух десятилетий подряд.

На ту же тему:

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-ozidaet-rosta-gruzooborota-portov-rf-po-itogam-2020-goda>

<https://tass.ru/ekonomika/8883499>

<https://ria.ru/20200703/1573870353.html>

<http://www.finmarket.ru/news/5269882>

ИНТЕРФАКС; 2020.03.07; МИНТРАНС РФ ВИДИТ РИСК ОТМЕНЫ ПОДПИСАНИЯ СОГЛАШЕНИЯ ПО ПОРТУ ТАМАНЬ

Министерство транспорта РФ не исключает отмены подписания соглашения по проекту строительства порта Тамань.

«Ничего пока не происходит, инвесторы желанием не горят», – сообщил журналистам **замминистра транспорта Юрий Цветков**.

«Пока я не вижу таких оснований, что подпишутся», – сказал он, отвечая на вопрос, возможно ли подписание до конца года.

«Они могут и совсем не подписаться. Пока я не вижу, что они в ближайшее время подпишут», – заключил **Цветков**.

Переговоры между потенциальными участниками проекта продолжаются, говорил **Цветков** в ноябре. Предполагалось, что соглашение по проекту строительства порта Тамань может быть подписано до конца 2019 года.

В июле 2019 года ФГУП «Росморпорт» направило предложения пулу инвесторов по покупке долей в «РМП-Тамань» (РМПТ, «дочка» ФГУП, реализующая проект). Речь идет о четырех структурах – «Кузбассразрезуголь» (МОЕХ: KZRU) (КРУ), «Металлоинвест», СУЭК и ОАО «Российские железные дороги».

КРУ, «Металлоинвест» и СУЭК предлагалось получить в РМПТ по 22,5%, РЖД – долю в 10%. Соответственно, «Кузбассразрезуголь», «Металлоинвест» и СУЭК должны обеспечить фондирование проекта в объеме примерно по 20 млрд руб., РЖД – порядка 10 млрд руб. Дополнительно часть средств планировал инвестировать «Росморпорт».

Однако в сентябре прошлого года **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщил, что пул инвесторов проекта строительства порта Тамань может быть пересмотрен. Угольные компании отмечают снижение интереса к участию в проекте в связи с

изменением рыночной конъюнктуры, говорил он, якорным инвестором может стать «Металлоинвест».

По словам министра, в проекте также могут появиться новые инвесторы. Возможно, в него будут включены контейнерный и зерновой терминалы. Конфигурация и модель проекта не раз менялись, однако планы по строительству порта к 2024 году сохраняются, отмечал министр.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200703/1573870453.html>

ТАСС; 2020.03.07; НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ВЕРФИ «ЗВЕЗДА» ПЛАНИРУЮТ РАСШИРИТЬ ЛИНЕЙКУ СТРОЯЩИХСЯ ЛЕДОКОЛОВ

Новейший российский судостроительный комплекс «Звезда» в Приморском крае в ближайшее время может получить заказ на еще три уникальных мелкосидящих ледокола мощностью 6,4 МВт. Подписать контракт на строительство судов планируется в ближайшие месяцы, рассказал журналистам глава «Росморпорта» Андрей Лаврищев.

«Подпишем обязательно, я думаю, в третьем квартале», – сказал Лаврищев, отвечая на вопрос о сроках заключения контракта. По его словам, в настоящее время стороны ведут переговоры.

Согласно **Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года**, планируется построить четыре мелкосидящих ледокола проекта 22740. Уникальные суда с осадкой всего около 3 метров разработаны ФГУП «Крыловский Государственный научный центр» для работы в мелководных районах Арктики, Азовском и Каспийском морях. Первый ледокол проекта был заказан «Росморпортом» еще в 2018 году, в 2019 ФГУП подтвердило опцион еще на три судна, но точные сроки заказа не назывались.

В конце апреля 2020 года Росатомфлот и судостроительный комплекс «Звезда» также подписали контракт на строительство к 2027 году атомного ледокола «Лидер» мощностью 120 МВт, который должен стать самым мощным в мире и обеспечить круглогодичную проводку судов по Северному морскому пути при толщине льда до четырех метров.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/na-dalnevostocnoj-verfi-zvezda-planiruut-rassirit-linejku-stroasihsa-ledokolov>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.03.07; ПРО ДВИЖЕНИЕ; ГЛАВНЫЙ АВТОИНСПЕКТОР РОССИИ РАССКАЗАЛ О ТОМ, ЧТО ЖДЕТ АВТОМОБИЛИСТОВ В СКОРОМ БУДУЩЕМ

Карантин подкосил ряды автомобилистов в прямом смысле этого слова. Их стало меньше на дорогах, снизилось количество аварий и погибших в них.

Как сказались карантинные меры на аварийности? Чем грозит выход из пандемии? И какие новации ждут автовладельцев в ближайшее время? Обо всем этом в интервью «Российской газете» рассказал начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции Михаил Черников.

Михаил Юрьевич, регионы постепенно снимают ограничительные меры. Как изменилось состояние аварийности, пока они действовали? Какие, на ваш взгляд, опасности для участников дорожного движения могут в связи с этим возникнуть? Не вырастет ли аварийность, когда за руль садятся те, кто во время карантина машиной не пользовался?

Михаил Черников: Ограничения в передвижении, в том числе на автомобильном транспорте, вызванные эпидемиологической обстановкой, конечно, отразились и на количестве ДТП. За этот период зарегистрировано снижение основных показателей аварийности. В марте снизилось количество ДТП на 5 процентов и составило 10 031. Число погибших снизилось на 2,8 процента. Всего погиб 951 человек. В апреле

количество ДТП снизилось уже на 41,4 процента. Всего произошло 6465 ДТП. А число погибших снизилось на 20,3 процента. Всего погибли 798 человек. В мае число ДТП снизилось на 29,4 процента и составило 9371. Число погибших снизилось на 15,6 процента (1075 человек).

По итогам 5 месяцев уменьшилось количество происшествий с участием водителей в состоянии опьянения на 9,6 процента (4504).

Но такое снижение аварийности связано именно с ограничениями в передвижении. Снятие ограничительных мер, наступление летнего курортного и каникулярного сезона, несомненно, отразится на восстановлении трафика. Сейчас ситуация нестабильна. В разные дни отмечается то снижение аварийности на 50%, то всплеск на 30%. Но то, что водители отвыкли от привычного ритма, очевидно, и это требует от них более аккуратного поведения на дороге.

С нашей стороны будут приняты все меры, чтобы сложившуюся динамику снижения аварийности удержать. Ведь уже который год подряд в рамках сначала федеральной программы по безопасности дорожного движения, а теперь национального проекта «Безопасные и качественные дороги» нам удастся снижать аварийность и количество жертв ДТП.

Встречка особого внимания

Недавно на российских дорогах произошли резонансные ДТП, которые вызвали бурное обсуждение в обществе, в частности о том, что однозначно необходимо разделять потоки встречных направлений. Что вы думаете по этому поводу?

Михаил Черников: Причины ДТП, связанные с выездом на встречную полосу, разные. Но все эти ДТП объединены одним свойством – у них самая высокая тяжесть последствий. Не раскрою большого секрета: наибольшее количество встречных ДТП происходят при обгонах и, что примечательно, в местах, где эти обгоны разрешены.

В этой связи нами инициированы мероприятия по исследованию условий для обгона, внесения изменений в проекты организации движения, усилен контроль за соблюдением максимально разрешенной скорости на них. Но самым эффективным способом предупреждения таких ДТП, конечно же, является физическое разделение встречных потоков. Я имею в виду, возможность в соответствии с требованиями нормативов выполнять работы по строительству разделительных полос или установке осевых ограждений на существующих дорогах. Даже установка по осевой на опасных поворотах простых пластиковых сигнальных столбиков дает свой эффект.

Кроме того, мы проанализировали действующие строительные нормы и подготовили соответствующие предложения по внесению изменений в некоторые нормативные акты и документы по стандартизации, расширяющие возможности для установки осевых ограждений, которые направили в **Минтранс России**.

Госавтоинспекцию планируется наделить полномочиями по согласованию проектов схем организации дорожного движения. Насколько это поможет в наведении порядка на дорогах?

Михаил Черников: Мы постоянно анализируем нарушения требований безопасности при содержании автомобильных дорог. К сожалению, значительная часть нарушений спровоцирована ошибками на стадии разработки проектов организации дорожного движения, что влечет за собой риски ДТП по дорожным условиям.

Если бы Госавтоинспекция принимала участие в разработке проектов и схем организации дорожного движения на стадии проектирования, можно было бы предупредить ошибки, учесть особенности реального дорожного движения.

Ранее Госавтоинспекцией во взаимодействии с **Росавтодором** опробовано на практике участие территориальных органов МВД России в рассмотрении проектов схем организации дорожного движения.

Участие Госавтоинспекции в рассмотрении проектов и схем организации дорожного движения на федеральных дорогах позволило сократить на 18 процентов число ДТП в местах производства дорожных работ и на участках, введенных в эксплуатацию.

Необходимо отметить, что практика согласования проектов организации дорожного движения с Госавтоинспекцией существовала и ранее до 2011 года. Полагаем, что возвращение Госавтоинспекции к этим полномочиям позволит минимизировать ошибки при установке дорожных знаков, сделать движение на дорогах более комфортным и безопасным.

Пьяных – от руля

В последнее время делается ставка на выявление нарушений в автоматическом режиме, но пьяных водителей ни одна камера не выявит. Какие еще инструменты могут использоваться в борьбе с ними?

Михаил Черников: На профилактику управления транспортными средствами в состоянии опьянения задействованы значительные силы ДПС. Мы широко практикуем такую форму работы, как массовые проверки водителей на состояние опьянения с привлечением других полицейских подразделений, медицинских работников, общественности. Наибольший эффект от таких профилактических мероприятий достигается в тех случаях, когда процесс их проведения и результаты широко освещаются средствами массовой информации.

Проблему нетрезвых водителей необходимо решать комплексно. Так, в регионах проводится широкая информационно-пропагандистская работа, призывающая граждан не оставаться равнодушными к проблеме пьянства за рулем и сообщать в полицию о таких фактах. Многие общественные организации и социально активные граждане, осознавая свою гражданскую ответственность, инициативно присоединяются к этой работе.

Одним из ключевых условий для преодоления сложившейся ситуации является формирование в обществе атмосферы нетерпимости к нетрезвому вождению, а также поддержка широкой общественности в противодействии подобным правонарушениям.

Действительно, тяжесть последствий происшествий с участием водителей, находившихся в состоянии опьянения (17,2 погибших на 100 пострадавших), более чем в два раза превышает аналогичный показатель по другим ДТП (7,8).

По данным прошлого года, сотрудниками ДПС было задержано 29,6 тысячи водителей с признаками опьянения, информация о которых поступила от населения.

Сейчас мы работаем над законодательным закреплением внедрения индикаторных средств проверки на состояние опьянения, которые позволяткратно увеличить производительность проверок и повысить их объективность.

Пешеходов надо любить

Какие меры необходимо предпринять, чтобы обеспечить безопасность пешеходов как одной из самых уязвимых категорий участников дорожного движения?

Михаил Черников: В двух третях наездов на пешеходов усматривается вина водителей. Для обеспечения безопасности пешеходов необходимо в первую очередь воздействовать на их поведение. В то же время и сам пешеход не должен выходить на дорогу, не убедившись в безопасности. В Правилах дорожного движения исчерпывающе прописаны обязанности и тех, и других. Остается только добиться осознанного их выполнения. Это задача и наша, и образовательных организаций, и СМИ. Так, сейчас стартовала социальная кампания «Внимание на дорогу», в рамках которой выпущен в том числе новый ролик. В рамках кампании мы будем показывать гражданам основные риски попадания в ДТП, а также опасность отвлечения от дороги.

Но самые эффективные меры все-таки инженерные: обеспечение видимости на пешеходных переходах, исключение преград, переломов в плане и профилях дороги, ограничивающих эту видимость. В ночное время играет особую роль наличие искусственного освещения. Также мы приветствуем оптимизацию скорости на подъездах к пешеходным переходам и применение на нерегулируемых пешеходных переходах

искусственных неровностей. Самым положительным образом на безопасности сказывается наличие тротуаров и велопешеходных дорожек.

Конечно же, полностью исключить возможность наезда на пешеходов позволят разноуровневые пешеходные переходы. Их строительство будет осуществляться в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Как вы контролируете это обустройство дорог?

Михаил Черников: Мы уделяем особое внимание эксплуатационному состоянию автодорог по условиям обеспечения безопасности движения. За нарушение соответствующих правил должностные и юридические лица, ответственные за состояние дороги, по материалам Госавтоинспекции привлекаются судами к административной ответственности.

В целях усиления и повышения качества надзорной деятельности в настоящее время в подразделения Госавтоинспекции поставлены приборы для измерения световозвращающих характеристик дорожных знаков. В текущем году планируется поставить приборы для измерения световозвращающих характеристик дорожной разметки.

Тяжело в учении

Прием экзаменов по-новому перенесли на 1 апреля. Как вы считаете, сложнее будет их сдавать? Каково качество подготовки кандидатов в водители сейчас?

Михаил Черников: Изменится порядок проведения практических экзаменов. У кандидатов в водители будут проверяться навыки только в условиях реальной дорожной обстановки. Экзамен по первоначальным навыкам управления на площадке исключается, одновременно с этим практический экзамен в условиях дорожного движения дополняется проверкой основных навыков.

Исключается проведение экзаменов на заранее определенных маршрутах. Экзаменационные маршруты будут выбираться из перечня дорог и территорий, на которых проводятся практические экзамены, что позволит исключить возможность их заучивания кандидатами в водители.

Смещение акцента проверки имеющихся у кандидата в водители навыков управления транспортным средством при проведении практического экзамена с территорий закрытых площадок в условия дорожного движения, исключение обязательности проведения практического экзамена на заранее определенных экзаменационных маршрутах позволят определять степень подготовленности кандидата в водители к управлению транспортом именно в условиях реальной, постоянно меняющейся дорожной обстановки.

Эти нововведения, по нашему мнению, будут способствовать сокращению аварийности с участием начинающих водителей со стажем управления транспортными средствами до двух лет и соответственно достижению установленных стратегическими проектами показателей социального риска.

Станем осмотрительнее

Госавтоинспекция с 1 марта 2021 года будет участвовать в проведении техосмотра автобусов. Как отразится на качестве техосмотра присутствие ваших сотрудников? Каким образом планируете выявлять недобросовестных операторов техосмотра?

Михаил Черников: За пять месяцев 2020 года снизилось количество ДТП по вине водителей автобусов на 39,2 процента. Всего их произошло 1286. Также снизилось число погибших в них людей на 41,9 процента. Всего погибли 50 человек.

Состояние транспортных средств, задействованных в перевозке пассажиров, должно быть под особым контролем, потому что в случае ДТП страдают и гибнут сразу несколько десятков человек. Нередко выявляются несогласованные изменения в конструкции, владельцы автобусов ставят дополнительные сиденья, столы, телевизоры, организуют лежащие места для «комфортных» междугородних перевозок, при этом экономят на

замене шин и содержании транспортного средства. После череды крупных ДТП с автобусами и было принято решение передать контроль в Госавтоинспекцию.

Для того чтобы проверить автобус, его владелец должен будет заранее записаться на диагностику – сделать это можно в любом регионе независимо от места регистрации владельца и транспортного средства. Не ранее чем за пять дней до дня проведения техосмотра назначается проверка: данная норма введена в целях упорядочения процедуры ТО, а также предоставления возможности владельцам автобусов выбирать время его прохождения.

После того как эксперт осмотрит автобус и сформирует электронную диагностическую карту, инспектор проверит результаты осмотра и соответствие самого автобуса данным в СТС, ПТС и государственном реестре транспортных средств. Если все в порядке, сотрудник Госавтоинспекции вносит в карту заключение о соответствии автобуса требованиям безопасности, подтверждая возможность выезда на дорогу. Документ удостоверяется усиленной квалифицированной электронной подписью. Для выполнения новых функций Госавтоинспекция планирует увеличить число сотрудников, задействованных в техосмотре, – штатное расписание уже пересматривается.

При этом операторы ТО поддерживают контроль Госавтоинспекции за их работой. Это позволит исключить случаи, когда диагностическими картами торгуют непонятные фирмы. Тем более что инспекторы будут приезжать на проверку только в аккредитованные компании.

Но на Госавтоинспекцию ложится и новая функция контроля за работой всех операторов, вплоть до контрольной закупки диагностических карт...

Михаил Черников: Инспекторы будут проводить внеплановые документарные и выездные проверки, контрольные закупки, а также «мероприятия по профилактике нарушений обязательных требований». Сотрудники Госавтоинспекции будут вправе беспрепятственно, при предъявлении служебного удостоверения и копии приказа о проведении выездной проверки, получать доступ к зданию, оборудованию, средствам измерения и документам в пунктах ТО. Это установлено постановлением правительства, которое вступит в силу 1 марта 2021 года. Цель таких визитов – проверить корректность соблюдения правил техосмотра. В течение трех дней после проверки Госавтоинспекция направит информацию о выявленных нарушениях в РСА. При первом нарушении союз может временно приостановить аккредитацию оператора, при двух и больше – лишить ее навсегда. Если же нарушение произошло из-за действий страхового союза, то материалы направляются уже в Банк России. К примеру, эксперт Госавтоинспекции мог обнаружить, что оператор не выполнил условий для аккредитации, но по какой-то причине все равно был аккредитован. Такие факты и станут предметом проверки Центробанка.

Впервые вводится процедура аннулирования диагностических карт в случаях, если машина не проверялась или были выявлены нарушения требования безопасности. Об аннулировании карты Госавтоинспекция будет информировать страховщика, заключившего договор ОСАГО с автовладельцем. Однако страховщик в одностороннем порядке расторгнуть договор не сможет. Но в случае ДТП по вине водителя с аннулированным техосмотром компания взыщет с него в порядке регресса выплаченную пострадавшему страховку.

До 16 и старше

В этом году в России изменились правила регистрации транспортных средств. Нововведения затрагивают процедуру присвоения госномеров и вводят запрет регистрации автомобилей на детей. Почему для Госавтоинспекции так важно было подготовить и добиться вступления в силу этого закона?

Михаил Черников: В качестве наиболее значимых моментов, которые нашли свое отражение в законе на основании наших инициатив, хотел бы отметить закрепление возможности регистрации транспортных средств, принадлежащих несовершеннолетним

лицам до 16 лет, исключительно за их законными представителями. Не секрет, что до введения данной нормы не вполне законопослушные граждане, пользуясь существующим административным законодательством, не предусматривающим возможность привлечения к ответственности лиц, не достигших указанного возраста, практиковали регистрацию автомобилей на них. Это позволяло им избегать штрафов, вынесенных с помощью автоматической фиксации правонарушений. Что влекло к нарушению принципа неотвратимости наказания за нарушения и создавало иллюзию вседозволенности на дороге.

Стало сложнее поставить на учет машину по доверенности. С чем это связано?

Михаил Черников: По нашей инициативе включены нормы, предусматривающие проведение регистрационных действий с участием представителя владельца исключительно на основании нотариально заверенных полномочий либо при предъявлении, одновременно с оформленной в простой письменной форме доверенностью, и паспорта владельца. Это позволяет более полно защитить права добросовестных автовладельцев, минимизировав потенциальные риски мошеннических действий с транспортными средствами. Ведь простую рукописную доверенность может написать кто угодно. А доверить кому-то свой паспорт для регистрационных действий уже сложнее.

Ловушка для воров

Изначально предполагалось, что ГИБДД будет только присваивать номера. А изготавливать знаки будут специализированные организации. Но потом приняли решение выдавать знаки по месту регистрации. Почему?

Михаил Черников: Проведенный перед вступлением в силу закона «О регистрации транспортных средств» анализ обеспеченности населенных пунктов нашей страны точками по изготовлению государственных регистрационных знаков показал, что только не более чем в 15-20 процентах муниципальных образований есть соответствующие условия. В связи с этим и было предложено сохранить возможность получения знаков и в подразделениях ГИБДД.

По данным постоянно проводимого нами мониторинга, можно отметить, что возможностью лишь присвоения номеров, без фактической выдачи пластин государственных регистрационных знаков, воспользовались более 500 тысяч автовладельцев. В связи с этим в перспективе при увеличении количества организаций – изготовителей регистрационных знаков следует рассмотреть и вопрос о прекращении их выдачи непосредственно в наших подразделениях.

Предполагалась возможность регистрации машин прямо у дилеров. Но с этим возникли проблемы. Дилеры оказались не готовы к этой услуге?

Михаил Черников: Для создания максимально комфортных условий автовладельцам было предложено предоставить право участия в регистрации нового транспорта торгующим организациям при выполнении ими ряда условий. А именно наличия у них специально подготовленного персонала как для осмотра транспортных средств, так и для подготовки необходимых для этого документов, а также установления ответственности за реализацию данных полномочий. Сейчас заинтересованность в данной работе проявили уже более 150 организаций, а с их участием осуществлена регистрация более 500 автомобилей. Незначительное количество обусловлено тем, что с учетом разрешительных процедур к практической деятельности они приступили лишь в марте, а потом их деятельность была приостановлена в рамках карантинных мероприятий.

Введена так называемая полицейская маркировка. Зачем она нужна?

Михаил Черников: Введение института «дополнительной маркировки» транспортных средств облегчит жизнь автовладельцам. Не секрет, что после кражи транспортных средств и последующего изменения маркировочных данных их законные владельцы зачастую не имели возможности их эксплуатировать, так как они не могли быть

однозначно идентифицированы. В такой ситуации оказывались и владельцы автомобилей, маркировка которых была повреждена вследствие ДТП или воздействия коррозии.

Сейчас создан реальный механизм допуска таких автомобилей к участию в дорожном движении путем нанесения такой дополнительной маркировки. В качестве нее выступает присвоенный при изготовлении транспортного средства идентификационный номер такого автомобиля, который установлен по результатам проведенных процессуальных действий, включая и проведение соответствующих экспертиз. Региональными подразделениями Госавтоинспекции с начала года обеспечено рассмотрение и выдача более 400 разрешений на внесение изменений в регистрационные данные транспортных средств, связанных с нанесением дополнительной маркировки.

Таким образом, считаем, что реализация положений данного закона способствует повышению качества и доступности оказываемых государственных услуг населению, защите законных интересов граждан, а также совершенствованию системы регистрации транспортных средств.

Совершенствование нормативной правовой базы в области безопасности дорожного движения будет продолжаться и дальше. Новые меры коснутся пассажирских перевозок, механизмов лицензирования, контроля за техническим состоянием транспорта. Также будет продолжена работа по привлечению общества к формированию государственной политики в области дорожной безопасности страны.

Ключевой вопрос

Национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» реализуется второй год. Есть какие-нибудь предварительные итоги?

Михаил Черников: По итогам прошлого года была выполнена задача по снижению смертности на дорогах и достигнут показатель 11,6 погибших на 100 тысяч населения. При этом по сравнению с 2018 годом были сохранены более 1300 человеческих жизней. Напомню, что к 2030 году обозначено стремление к нулевой смертности на дорогах.

В рамках национального проекта в территориальные подразделения ГИБДД поставлено более 4,7 тысячи патрульных автомобилей, 5 тысяч медицинских упаковок для оказания сотрудниками полиции первой помощи пострадавшим в ДТП. Это не просто автомобильная аптечка, это то, что позволит поддержать пострадавшего до прибытия «скорой помощи». И для того чтобы пользоваться этим инструментом, инспекторы проходят дополнительное обучение. Так что все они способны оказать первую помощь. Далее – дело за медицинской помощью.

Также приобретено более 4 тысяч технических средств измерений, предназначенных для контроля за безопасностью транспорта и дорог.

Все это положительно сказалось на результатах федерального проекта «Безопасность дорожного движения».

В ближайшее время будут продолжены социальные кампании, направленные на привлечение внимания к основным факторам риска на дороге.

В этом году также планируется закупить 3644 патрульных автомобиля, 3818 технических средств контроля за состоянием автомобильных дорог и транспортных средств.

Редакция «Российской газеты» поздравляет всех сотрудников Госавтоинспекции с днем образования этой службы, которой сегодня исполнилось 84 года.

<https://rg.ru/2020/07/02/chernikov-za-vremia-karantina-voditeli-otvykli-ot-obychnogo-ritma-na-dorogah.html>

ТАСС; 2020.04.07; ГЛАВА ГИБДД СЧИТАЕТ, ЧТО СМЕРТНОСТЬ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ В РОССИИ К 2024 ГОДУ ДОСТИГНЕТ НУЛЯ

Смертность на платных российских трассах к 2024 году достигнет нулевых показателей, сообщил журналистам руководитель ГИБДД России Михаил Черников на открытии дороги в обход Лосево и Павловска.

«На таких самых безопасных платных дорогах, которые сегодня госкомпания («Автодор» – прим. ТАСС) делает – самая низкая аварийность и самая низкая смертность. Фактически, я думаю, что мы в 2024 году увидим уже нулевую смертность на этих платных дорогах», – сказал он.

Как сообщалось ранее, травматизм со смертельными последствиями на дорогах «Автодора» в 2019 году снизился на 20%, а количество ДТП – на 8%.

Согласно национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, смертность на российских трассах к 2024 году должна снизиться до четырех человек на 100 тыс. населения.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/8887017>

ТАСС; 2020.03.07; ИНФОГРАФИКА: ЧТО ДЕЛАЕТ ДОРОГИ БЕЗОПАСНЫМИ

3 июля ГИБДД России отмечает профессиональный праздник. Именно в этот день в 1936 году постановлением Совнаркома СССР была образована первая Государственная автомобильная инспекция. В наши дни Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД, Госавтоинспекция, ГАИ) – подразделение в составе МВД РФ. Опыт, профессионализм и ответственное отношение к делу сотрудников Госавтоинспекции позволяют последовательно улучшать ситуацию на дорогах, сохраняя жизни и здоровье водителей и пешеходов.

Стремительный рост числа автомобилей и интенсивности движения на российских дорогах ставят перед Госавтоинспекцией новые задачи. Сегодня сотрудники ГИБДД – в числе основных участников **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. Амбициозная задача в три раза снизить число тяжких ДТП, а в перспективе довести смертность на дорогах до нулевой. Как напоминает инфографика портала «Будущее России. Национальные проекты», на это направлены улучшение дорожной сети, развитие систем фиксации нарушений, и главное – повышение культуры вождения.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/infografika-cto-delaet-dorogi-bezopasnymi>

ТАСС; 2020.03.07; ПОДЪЕЗД К ПОСЕЛКАМ ОРГАКИН И МАГНА В КАЛМЫКИИ СТАНЕТ КОМФОРТНЕЕ

В рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Калмыкии построят подъезд к поселку Магна и отремонтируют участок дороги у поселка Оргакин. На эти мероприятия будут направлены 40 млн рублей из федерального, регионального и местного бюджетов, сообщает в воскресенье «Московский комсомолец».

На подъезде к Оргакину завершили работы по устройству выравнивающего слоя, протяженностью 4,3 км.

«В ближайшее время дорожники приступят к укладке верхнего слоя дорожной «одежды». Помимо замены покрытия, подрядчик обустроит обочины и примыкания. Здесь установят восемь дорожных знаков, 60 сигнальных столбиков, 29 катафотов и нанесут горизонтальную разметку», – пишет издание.

На строительстве подъезда к Магне в данный момент отсыпают грунт и завозят материал для основания покрытия.

Завершить работы планируется в этом году.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/podezd-k-poselkam-orgakin-i-magna-v-kalmykii-stanet-komfortnee>

ТАСС; 2020.03.07; НА САХАЛИНЕ НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОРОГИ К ГЛАВНОМУ АЭРОПОРТУ РЕГИОНА

Капитальный ремонт дороги к международному аэропорту Южно-Сахалинск начался в Сахалинской области. Об этом в пятницу сообщили ТАСС в **пресс-службе** правительства региона.

«Специалисты подвели инженерные коммуникации и перешли к устройству дорожного полотна. В течение нескольких месяцев предстоит уложить новый асфальт. При этом трасса получит четыре полосы вместо двух, обзаведется двумя автобусными остановками, тротуарами по обеим сторонам и системой освещения», – сообщили в **пресс-службе**.

По информации областных властей, во время проведения работ автомобильное движение перекрываться не будет, транспорт будет двигаться по полосам поочередно. Госконтракт на капитальный ремонт трассы, которая связывает Южно-Сахалинск с аэропортом, заключен на принципах жизненного цикла. Это означает, что подрядчик в течение трех лет будет осуществлять содержание участка.

Всего на Сахалине в этом году по **нацпроекту** заасфальтируют более 8 километров автодорог регионального значения и еще 17 километров в границах Южно-Сахалинской городской агломерации. Также запланирована и модернизация нерегулируемых пешеходных переходов, оснащение участков улично-дорожной сети ограждениями. Ход дорожных работ находится на постоянном контроле регионального правительства и губернатора Валерия Лимаренко.

Работа проводится по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», инициированному в 2018 году **президентом РФ Владимиром Путиным**. Они завершатся в течение этого года. Капремонт трассы имеет большое значение для жителей Южно-Сахалинска, так как она ведет не только к главному аэропорту области, но и ко многим социально значимым объектам.

<https://tass.ru/ekonomika/8876059>

ТАСС; 2020.03.07; БОЛЕЕ 300 УЧАСТКОВ СВЕРДЛОВСКИХ ДОРОГ ОБОРУДУЮТ КАМЕРАМИ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ДО 2024 ГОДА

Число камер автоматической фиксации нарушений на дорогах Свердловской области продолжит расти, до 2024 года их установят на более чем 300 аварийно-опасных участках дорог, сообщил на пресс-конференции в Уральском региональном информационном центре ТАСС начальник УГИБДД ГУ МВД России по области Алексей Кисляков.

«Всего в области в 2020 году будет введено в эксплуатацию 127 комплексов, программа развития предусматривает до 2024 года 326 участков оборудовать комплексами видеофиксации. Мы оборудуем комплексами видеофиксации, в том числе и переносными, только аварийно-опасные участки, мы не выставляем их на тех местах, где не произошло ни одного ДТП», – сказал он.

Кисляков уточнил, что комплексы видеофиксации будут следить не только за скоростным режимом, но и за нарушениями, связанными с проездом на запрещающий сигнал светофора и выездом на полосу встречного движения.

Глава регионального управления ГИБДД добавил, что по итогам 2019 года собираемость штрафов, выставляемых с помощью автоматических комплексов фиксации, превысила 80%, большую часть штрафов водители оплачивают в льготный период. «По итогам 2019 года у нас собираемость штрафов составила выше 80%, сейчас в первом полугодии чуть более 65%, но думаю, что мы до конца года доберем», – добавил он.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/boleee-300-ucastkov-sverdlovskih-dorog-oboruduut-kamerami-fiksacii-narusenij-do-2024-goda>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2020.06.07; К ИЮЛЮ ПРОДАЖИ АВИА- И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ БИЛЕТОВ ПОЧТИ ВОССТАНОВИЛИСЬ

Во второй половине июня продажи авиа- и железнодорожных билетов практически вернулись к прежним значениям, которые были характерны для периода до пандемии: продажи оказались ниже значений февраля-марта 2020 года всего на 5%. Об этом говорится в исследовании оператора фискальных данных «Первый ОФД».

«Общие продажи билетов сократились на 66% в период федеральных ограничений (введенных из-за пандемии – прим. «РГ»), в период действия региональных ограничений падение уменьшилось до 45%, в период частичного снятия ограничений продажи практически вернулись к базовому периоду (февраль-март 2020 года) – снижение составило 5%», – говорится в сообщении.

При этом, напоминают в «Первом ОФД», с началом июня наступил сезон отпусков и продажи билетов должны быть значительно выше значений, характерных для марта и февраля.

По данным оператора, в период действия федеральных ограничений сильнее всего просели продажи авиабилетов: снижение составило 80%, тогда как аналогичный показатель для железнодорожных билетов составил 63%, по сравнению с базовым периодом. В период действия региональных ограничений снижение составило 62% по авиа- и 41% по ж/д-билетам соответственно. С момента частичного снятия ограничений продажи ж/д-билетов практически вернулись к значениям февраля-марта, в отличие от авиабилетов, снижение продаж которых по отношению к базовому периоду зафиксировалось на уровне 17%.

<https://rg.ru/2020/07/04/k-iuuliu-prodazhi-avia-i-zheleznodorozhnyh-biletov-pochti-vosstanovilis.html>

ТАСС; 2020.03.07; В ЧЕЧНЕ ВОЗОБНОВИЛИ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ПОЕЗДКИ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ РЕГИОНА

Межрегиональный общественный транспорт, деятельность которого была приостановлена из-за пандемии коронавирусной инфекции, вновь заработал в Чечне, но только для местных жителей. Об этом сообщил в пятницу **министр транспорта** и связи республики Рамзан Черхигов.

«Сегодня возобновил работу общественный транспорт из Чеченской Республики в ряд других регионов и городов России. Обращаем внимание, что на начальном этапе транспорт будет обслуживать только жителей Чеченской Республики», – написал министр в Instagram.

В частности, запущены рейсы в Москву, Санкт-Петербург, в регионы СКФО и ЮФО.

<https://tass.ru/v-strane/8882131>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ОЧЕРЕДНОЙ РЕЙС ВЫВЕЗ РОССИЯН ИЗ НЬЮ-ЙОРКА В МОСКВУ

Очередной **рейс** «Аэрофлота» вылетел из Нью-Йорка и доставит россиян в Москву, сообщается на сайте аэропорта JFK.

Как сообщалось на сайте посольства РФ в Facebook, это уже 12-й **вывозной рейс** из США в Россию.

Зарегистрироваться на **рейс** могли граждане России, проживающие в Москве, Московской, Владимирской, Ивановской, Калужской, Рязанской, Смоленской, Тверской, Тульской, Ярославской, Брянской, Белгородской, Мурманской, Орловской, Липецкой, Тамбовской, Воронежской, Курской, Ульяновской, Калининградской, Псковской,

Новгородской, Вологодской, Костромской, Нижегородской, Пензенской областях и Республике Мордовия.

Все пассажиры должны в письменном виде дать обязательство пройти 14-дневный карантин на дому либо в условиях обсерватора.

<https://ria.ru/20200706/1573928290.html>

ТАСС; 2020.05.07; В УФУ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ ШАНХАЯ ПРИБЫЛИ БОЛЕЕ 40 ЖИТЕЛЕЙ БАШКИРИИ И СОСЕДНИХ РЕГИОНОВ

Вывозной рейс из китайского Шанхая доставил в Уфу более 40 жителей Башкирии и соседних Татарстана, Удмуртии, Пермского края, Челябинской и Самарской областей, сообщили журналистам в **пресс-службе** главы Башкирии в четверг.

«В международный аэропорт Уфа прибыл **рейс** SU-1258 авиакомпании «Аэрофлот», следующий по маршруту Шанхай – Москва – Уфа – Новосибирск. Из Китая на родину вернулись 17 жителей республики и 24 гражданина соседних регионов. Таможенный и пограничный контроль пассажиры прошли в аэропорту Шереметьево. В Уфе им провели термометрию, также специалисты Роспотребнадзора по Башкирии вручили туристам постановления об обязательном соблюдении двухнедельного режима самоизоляции по месту пребывания», – говорится в сообщении.

Вернувшиеся жители Башкирии выехали в Китай до начала пандемии, в воскресенье они сдали тест на коронавирус в терминале аэропорта. Жители Татарстана, Удмуртии, Пермского края, Челябинской и Самарской областей на автобусах отправились по месту проживания, еще 34 пассажира тем же **рейсом** вылетели в Новосибирск, добавили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/obschestvo/8889093>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.07; РЕЙС «ЭМИРЕЙТС» ВЫВЕЗ ИЗ ДУБАЯ 291 РОССИЯНИНА

Рейс авиакомпании «Эмирейтс» вывез из Дубая 291 россиянина, сообщило консульство РФ в Дубае.

«Пятого июля вылетел **рейс** авиакомпании «Эмирейтс» с 291 пассажиром на борту по маршруту Дубай-Москва», – сообщило консульство на своей странице в Facebook.

Россия на фоне пандемии коронавируса с 27 марта прекратила регулярное и чартерное авиасообщение с другими странами. Исключение составляют **вывозные рейсы**, а также грузовые, почтовые, санитарные и гуманитарные **рейсы**, перегоны пустых самолетов для техобслуживания, транзитные полеты с посадкой для дозаправки или смены экипажа на территории РФ и полеты, осуществляемые по отдельным решениям правительства РФ.

<https://ria.ru/20200705/1573917676.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ДОСТАВИТ 61 РОССИЯНИНА ИЗ ТАШКЕНТА В РОСТОВ-НА-ДОНУ

Авиакомпания Uzbekistan Airways в воскресенье доставит спецрейсом 61 россиянина из Ташкента в Ростов-на-Дону, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** посольства РФ в республике.

Власти Узбекистана с 16 марта приостановили транспортное сообщение с другими странами из-за угрозы распространения коронавируса. Для иностранных граждан и соотечественников организуются **вывозные** спецрейсы на родину.

«Спецрейс авиакомпании Uzbekistan Airways вылетел 5 июля из Ташкента в Ростов-на-Дону в 12.24 (10.24 мск). На борту – 61 гражданин России и 27 иностранных граждан», – сказал представитель посольства.

По данным посольства РФ, к настоящему моменту чартерными авиарейсами на родину были вывезены около 3,6 тысячи россиян. В марте-июне чартеры «Аэрофлота», «Уральских авиалиний» и Uzbekistan Airways летали в Москву, Екатеринбург, Казань, Новосибирск, Ростов-на-Дону и Санкт-Петербург.

Ранее оперштаб в Узбекистане заявлял о возобновлении с 15 июня авиасообщения со странами, где складывается благополучная ситуация с коронавирусом: Японией, Китаем, Южной Кореей и Израилем. Полеты в Россию пока будут продолжены в режиме **вывозных** спецрейсов, для пассажиров из РФ установлен обязательный 14-дневный карантин. По данным **министерства транспорта Узбекистана**, 6-19 июля будут организованы еще девять чартерных **вывозных** авиарейсов из России.

<https://ria.ru/20200705/1573909741.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.07; БОЛЕЕ СТА РОССИЯН ВЫЛЕТЕЛИ ЧАРТЕРНЫМ РЕЙСОМ ИЗ БИШКЕКА В МОСКВУ

Более ста россиян в воскресенье вылетели чартерным **рейсом** из Бишкека в Москву, такие данные приводятся на онлайн-табло международного аэропорта «Манас» столицы Киргизии.

Согласно онлайн-табло, **рейс** AFL1881 авиакомпании «Аэрофлот» вылетел из Бишкека в 17.18 (14.18 мск).

Как ранее сообщало посольство РФ в Киргизии, на **рейс** допущены граждане России, которые проживают в Москве, Московской, Владимирской, Ивановской, Калужской, Рязанской, Смоленской, Тверской, Тульской, Ярославской, Брянской, Орловской, Липецкой, Тамбовской, Воронежской, Курской, Псковской, Новгородской, Вологодской, Костромской, Нижегородской, Пензенской, Ульяновской, Калининградской областях и Республике Мордовия.

<https://ria.ru/20200705/1573914799.html>

ТАСС; 2020.04.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС «АЭРОФЛОТА» СО 167 ПАССАЖИРАМИ ВЫЛЕТЕЛ ИЗ ФРАНКФУРТА-НА-МАЙНЕ В МОСКВУ

Вывозной рейс авиакомпании «Аэрофлот» со 167 пассажирами на борту вылетел в субботу из Франкфурта-на-Майне в Москву. Об этом сообщило в «Фейсбуке» посольство РФ в Берлине.

«Выражаем благодарность всем задействованным германским ведомствам за оказанную помощь», – отметили в дипмиссии.

РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; ПОСОЛЬСТВО ОРГАНИЗОВАЛО ВЫЕЗД НА РОДИНУ 47 РОССИЯН ИЗ ФИНЛЯНДИИ

Посольство России в Финляндии 2 июля организовало выезд на родину 47 российских граждан, сообщили в дипмиссии.

«Второго июля с.г. в координации с руководством Санкт-Петербурга и Ленинградской области и при содействии транспортной компании «Скандинавия» посольство России в Финляндии организовало выезд на Родину 47 российских граждан, обратившихся с просьбой об оказании помощи в экстренном возвращении в Российскую Федерацию по гуманитарным обстоятельствам», – говорится в сообщении.

Границы Финляндии и России закрыты для туризма с середины марта из-за пандемии коронавируса.

На сегодняшний день при содействии дипмиссии на родину в общей сложности вернулось уже более 450 человек, уточнили дипломаты.

<https://ria.ru/20200703/1573838855.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.07; УЗБЕКИСТАН ОРГАНИЗУЕТ ЕЩЕ ДЕВЯТЬ ВЫВОЗНЫХ СПЕЦРЕЙСОВ ИЗ РОССИИ

Министерство транспорта Узбекистана 6-19 июля организует еще 19 чартерных **вывозных** авиарейсов, в том числе девять – из России, сообщили РИА Новости в субботу в оперативном штабе кабмина страны.

Власти Узбекистана с 16 марта приостановили транспортное сообщение с другими странами из-за угрозы распространения коронавируса. Для иностранных граждан и соотечественников организуются **вывозные** спецрейсы на родину. Ранее оперштаб заявлял о возобновлении с 15 июня авиасообщения со странами, где складывается благополучная ситуация с коронавирусом: Японией, Китаем, Южной Кореей и Израилем. Полеты в Россию пока будут продолжены в режиме **вывозных** спецрейсов, для пассажиров из РФ установлен обязательный 14-дневный карантин.

«Составлен график очередных чартерных **рейсов** из-за рубежа для возвращения граждан Узбекистана с 6 по 19 июля», – сказал представитель оперштаба. По его словам, расписание чартеров утверждено специальной республиканской комиссией по борьбе с коронавирусом.

В соответствии с графиком, шесть чартеров будут направлены в Москву, два – в Санкт-Петербург и один – во Владивосток. Чартеры также будут организованы в Дубай, Минск, Нью-Йорк, Сеул и Стамбул.

По данным **министерства транспорта** Узбекистана, с марта **вывозными рейсами** из зарубежных стран в республику вернулись более 17 тысяч соотечественников, в том числе около 12 тысяч из России, из Узбекистана в РФ – около 3,6 тысячи россиян.

<https://ria.ru/20200704/1573881078.html>

ПРАЙМ; 2020.03.07; ДИПЛОМАТЫ РФ В ХОШИМИНЕ ПРОРАБАТЫВАЮТ СТЫКОВКУ РЕГУЛЯРНЫХ ИНОСТРАННЫХ РЕЙСОВ С ВЫВОЗНЫМИ

Генеральное консульство России во вьетнамском Хошимине прорабатывает возможность стыковки регулярных рейсов иностранных компаний с российскими вывозными рейсами из нескольких городов Азии.

«Вниманию граждан России, планирующих в ближайшее время вернуться на Родину!! В настоящее время Генеральное консульство России в г.Хошимине прорабатывает возможность стыковки регулярных рейсов иностранных компаний с российскими «вывозными» рейсами из «авиахабов» в Азии (Сеул, Гонконг, Токио)», – говорится в сообщении дипмиссии в Facebook>.

Отмечается, что, в частности, 7 июля планируется рейс авиакомпании «Аврора» из Сеула во Владивосток.

«В связи со срочной необходимостью возвращения на Родину граждане России, находящиеся во Вьетнаме, могут вылететь 6 июля вечерними рейсами «VIETNAM AIRLINES» или «KOREAN AIR» в аэропорт «Инчхон» г.Сеула для пересадки», – добавили в генконсульстве.

Как добавили в генконсульстве, билет иностранной компании пассажир приобретает за свой счет. В дипмиссии напомнили, что на вывозных рейсах работает взаимозачет между российскими авиакомпаниями при наличии соответствующих договоренностей, при

отсутствии таковых билет оплачивается пассажиром самостоятельно по ценам, объявленным авиаперевозчиком.

РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; МИНКОМСВЯЗЬ СООБЩИЛА О ПЕРЕНОСЕ ВЫВОЗНОГО РЕЙСА ИЗ ТАДЖИКИСТАНА В РОССИЮ

Вывозной рейс из Душанбе в подмосковный Жуковский, ранее планировавшийся на 3 июля, перенесен на период после 8 июля, сообщил представитель Минкомсвязи РФ.

«Рейс SVR 8446 Душанбе – Жуковский 03 июля 2020 переносится после 8 июля 2020. Точную дату и время сообщим позднее», – сообщил представитель Минкомсвязи РФ в Telegram-канале «Госуслуги: Таджикистан – РФ».

<https://ria.ru/20200703/1573833027.html>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.03.07; ВУЗЫ ПРИХОДЯТ К АБИТУРИЕНТАМ

В российских вузах стартовала приёмная кампания. В этом году она впервые проходит дистанционно. Отраслевые университеты планируют зачислить на бюджетные места 10,5 тыс. первокурсников, в том числе почти 6300 целевиков. О ходе приёма, самых востребованных специальностях и планах на новый учебный год «Гудок» побеседовал с президентом Ассоциации вузов транспорта Борисом Лёвиным.

– Борис Алексеевич, насколько отраслевые вузы оказались готовы к онлайн-приёму?

– Приёмная кампания стартовала 1 июня (для поступающих на заочную форму обучения), 15 июня был дан старт для поступающих на среднее профессиональное образование, а 20 июня начался приём документов на очную форму обучения. Не скрою, что для всех вузов полностью перестроить процесс подачи документов, сделать его дистанционным было весьма трудоёмким делом. Но сложившаяся в стране ситуация с COVID-19 заставила развивать такой канал подачи документов. Определённые шаги в этом направлении вузами транспорта были предприняты заранее, поэтому оставалось только доработать техпроцессы. Так, **Российский университет транспорта (МИИТ)** ещё в 2019 году вошёл в пилотный перечень 54 университетов суперсервиса «Поступление в вуз онлайн». В рамках этого сервиса предусмотрена подача документов на очную форму бюджетной основы обучения через портал «Госуслуги». Это позволяет абитуриенту подавать документы практически со своего телефона. Оптимизирована и подача документов через университетские сайты – процедура занимает совсем немного времени.

– На ваш взгляд, может ли дистанционный формат подачи документов негативно повлиять на количество абитуриентов в отраслевых вузах?

– Скорее наоборот. Теперь абитуриент может поступить в выбранный вуз, не покидая квартиры. В то же время это ломает традиционный процесс подачи документов. Уверен, что многие вспомнят, как сами были в положении абитуриента: можно было вживую поговорить, посоветоваться с представителями приёмной комиссии, услышать подробности об интересующей специальности, преподавателях, выпускниках. Современные условия эти возможности не предусматривают, поэтому надо перестраиваться в соответствии с реалиями сегодняшнего дня.

Мы ожидаем серьёзный рост количества заявлений на поступление в транспортные вузы. Пиковые даты, по нашим расчётам, – первая половина июля, когда начнётся проведение ЕГЭ. Вузы готовы в этот период обрабатывать ежедневно от 2 до 4 тыс. заявлений.

– С выполнением плана приёма проблем не возникнет?

– Нет, потому что поступающие видят большой спрос со стороны транспортной отрасли на грамотных и квалифицированных специалистов. Диплом об окончании отраслевого вуза – это по-прежнему высокий престиж, достойные трудоустройство и заработная плата, хорошие перспективы карьерного роста. Всё это положительно отразится на итогах приёмной кампании. Мы видим повышенный интерес поступающих к транспортным специальностям, причём не только к инженерным, но и к гуманитарным и экономическим.

Это подтверждают дни открытых дверей вузов (в том числе проведённые в дистанционном формате), многочисленные профориентационные мероприятия, на которых всегда аншлаг.

Мы заметили, что работать в отрасли желают всё больше молодых людей, имеющих очень высокие результаты ЕГЭ, а также победители олимпиад, участники и призёры конкурсов проектных работ.

– Расскажите о новых специальностях и направлениях подготовки, которые открылись в отраслевых вузах.

– Сейчас и в ближайшей перспективе для транспортной сферы актуальными являются специальности, связанные с цифровизацией транспортного комплекса, управлением транспортными системами, транспортной логистикой, высокоскоростным движением, обслуживанием международных транспортных коридоров, беспилотными технологиями, развитием транспортного комплекса Арктики и северных регионов, а также с новыми видами транспорта, международным транспортным правом, экономической безопасностью и цифровой экономикой. И вузы транспорта стараются своевременно открывать соответствующие программы подготовки, чтобы оправдать ожидания работодателей, в том числе нашего главного стратегического партнёра – ОАО «РЖД».

В этом году в транспортных вузах России есть много интересного для поступающих. Вновь приведу пример РУТ (МИИТ). Прделана большая работа по лицензированию новых для университета направлений подготовки, связанных с речным и морским транспортом: «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических установок», «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики», «Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства» и ряд других. Это серьёзный шаг к созданию крепкой научной школы по подготовке квалифицированных и востребованных специалистов на речном и морском транспорте, тем более что университет обладает для этого необходимой инфраструктурой.

В настоящее время развитие получают цифровые технологии, поэтому открываются соответствующие образовательные программы. Причём эти программы базируются не только на традиционных информационных специальностях и направлениях подготовки, но и на классических инженерных. Например, в рамках специальности «Эксплуатация железных дорог» в этом году открыта новая специализация «Цифровые технологии управления транспортными процессами». А по направлению подготовки «Технология транспортных процессов» появилась магистерская программа «Цифровые транспортно-логистические системы».

В связи с открытием в РУТ (МИИТ) кафедры ЮНЕСКО в этом году объявлен приём на новые магистерские программы в области экологической безопасности на базе направлений подготовки «Государственное и муниципальное управление» и «Техносферная безопасность»: «Экологическая и социальная устойчивость транспортных систем и технологий» и «Устойчивое развитие и управление отходами на транспорте».

– Как вы оцениваете итоги нескольких месяцев онлайн-обучения студентов отраслевых вузов? Стоит ли готовиться к тому, что новый учебный год начнётся в Интернете?

– Данный формат обучения – это тоже реалии сегодняшнего дня. Его ускоренное внедрение в этом году обусловлено непростой ситуацией, связанной с пандемией. Онлайн-обучение прошло серьёзную обкатку по всей стране, в том числе в отраслевых вузах. Считаю, что транспортное образование выдержало такое переформатирование без ущерба для качества профессиональной подготовки.

Однако при подготовке специалистов для транспорта, оборонного комплекса, стратегических отраслей (таких как космос, добывающая промышленность, энергетика, атомная промышленность) должен быть найден разумный баланс между традиционным и дистанционным обучением. Целиком в онлайн-формате сложно подготовить специалистов в области эксплуатационного процесса, транспортного строительства, где

важно обеспечивать безопасность перевозочного процесса. Поэтому здесь необходимы классические аудиторные лекции, занятия на тренажёрах, испытательных полигонах, традиционное обучение на базе ведущих предприятий с использованием новой техники и технологий.

Возникшая ситуация потребовала практически перестроить всю систему образования, накопленный вузами опыт позволил провести эту работу в короткие сроки и без потерь. Теперь необходимо оценить проделанное, положительный опыт надо развивать и совершенствовать.

https://gudok.ru/content/science_education/1526588/

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.03.07; УНИВЕРСИТЕТЫ ИЗ СПИСКА FORBES

Четыре отраслевых университета вошли в рейтинг 100 лучших российских вузов по версии Forbes. Результаты исследования были опубликованы 23 июня.

Журнал Forbes третий год подряд ранжирует российские университеты по ряду критериев. В этом году исследователи использовали три метрики: качество образования, в основе которого данные мониторинга эффективности деятельности вузов, подготовленного Минобрнауки, в частности средний балл ЕГЭ поступивших студентов, объём НИОКР, наличие учебной инфраструктуры, а также уровень зарплат преподавателей и международная активность; качество выпускников – были собраны мнения крупных работодателей о выпускниках различных вузов, принятых на работу; и «фактор Forbes», отражающий элитарность учебного заведения, при этом учитывалось присутствие вузов в ведущих зарубежных рейтингах, наличие в числе студентов детей из списка 200 богатейших бизнесменов России и номинантов рейтинга молодых и успешных россиян по версии Forbes «30 до 30».

В рейтинг Forbes попали четыре отраслевых вуза. Так, **Российский университет транспорта (МИИТ)** занял 37-е место, Ростовский госуниверситет путей сообщения (РГУПС) – 45-е, Сибирский (СГУПС) – 48-е, Петербургский – 52-е. Кстати, ПГУПС и **РУТ (МИИТ)** присутствовали и в двух предыдущих рейтингах. Так, в 2018 году ПГУПС занял 62-е место, **РУТ (МИИТ)** – 53-е, а в прошлом году они расположились на 86-й и 96-й строчках соответственно.

Как рассказал «Гудку» начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов, есть все предпосылки для того, чтобы число отраслевых вузов в рейтинге продолжало расти. Так, в этом году подписана программа взаимодействия РЖД с университетским комплексом железнодорожного транспорта до 2025 года. Значительные средства будут инвестированы в повышение уровня подготовки преподавателей, модернизацию университетской инфраструктуры, создание современных учебных классов и лабораторий, оснащение их современным оборудованием.

«Важно, чтобы молодые работники, приходящие в компанию, понимали специфику современного транспортно-логистического бизнеса, могли включаться в работу над важнейшими транспортными проектами и решать реальные производственные задачи. Мы видим, что наши усилия дают результаты: выпускники вузов достаточно неплохо ориентируются в специфике работы ОАО «РЖД», – подчеркнул Сергей Саратов. – Мы также намерены развивать научную и исследовательскую деятельность вузов, которая должна быть конкурентной на глобальном рынке. Уверен, что в результате количество отраслевых университетов в рейтинге вырастет».

Тройка лидеров рейтинга-2020 выглядит следующим образом: НИУ ВШЭ, МГУ им. М.В. Ломоносова, МФТИ. В прошлом году лидером стал Университет ИТМО, на второй строчке расположился МИФИ, на третьей – Российская экономическая школа.

https://gudok.ru/content/science_education/1526587/

ИНТЕРФАКС; 2020.03.07; ГОСДУМА ПРЕДЛАГАЕТ РАЗРАБОТАТЬ ПРОГРАММУ ОБНОВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПАРКА ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПРЕДПРИЯТИЯМИ МСП

Госдума предлагает разработать программу поддержки транспортных пассажирских перевозок в сфере МСП, которая будет включать обновление подвижного состава не менее чем на 5% в год. При этом обновление будет вестись за счет транспортных средств российского производства, следует из проекта постановления парламента.

Проект постановления подготовлен по итогам выступления в Госдуме главы Минэкономразвития Максима Решетникова, в конце мая министр докладывал о поддержке малого и среднего предпринимательства (МСП) в условиях пандемии COVID-19.

«Разработать программу государственной поддержки субъектов МСП, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, которая предусматривает обновление используемого ими подвижного состава не менее чем на 5% в год современными и экологичными транспортными средствами российского производства, особо выделив в такой программе обеспечение перевозок, осуществляемых из удаленных населенных пунктов сельской местности», – говорится в рекомендациях правительству.

Также для недопущения банкротства субъектов МСП, работающих на территории Дальневосточного федерального округа (ДФО), Госдума рекомендует рассмотреть вопрос о частичной компенсации таким субъектам расходов на предоставление работникам выплат на оплату проезда к местам отдыха и обратно.

ТАСС; 2020.03.07; В УЛАН-УДЭ ПОСЛЕ ГОЛОСОВАНИЯ ПО «НАРОДНОМУ БЮДЖЕТУ» ПРИОБРЕТУТ 20 АВТОБУСОВ

Мэрия Улан-Удэ до конца 2020 года закупит 20 автобусов большой вместимости. На голосовании, которое прошло одновременно с голосованием по поправкам к конституции, жители города отдали большинство голосов за расширение автопарка МУП «Городские маршруты», сообщили журналистам в **пресс-службе** администрации столицы Бурятии.

Жители Бурятии одновременно с голосованием по поправкам к Конституции РФ имели возможность высказаться по актуальным социальным вопросам. В регионе распределяли 300 млн рублей, выделенные республике на благоустройство населенных пунктов по поручению **президента РФ Владимира Путина**.

«Большинством голосов жителей Улан-Удэ поддержана покупка 20 автобусов для муниципального предприятия в рамках голосования по проекту «Народный бюджет». За этот пункт проголосовали более 150 тысяч из 175 тысяч горожан, принявших участие в голосовании, 20 современных, комфортабельных автобусов средней вместимости будут приобретены до конца 2020 года», – сообщили в мэрии.

В Улан-Удэ с каждым годом уменьшается количество частных перевозчиков, и проблема транспортной доступности для жителей отдаленных микрорайонов становится все ощутимее: автобусы большой вместимости сейчас актуальны для работы по обслуживанию отдаленных микрорайонов – Левобережья, Машзавода, 100-х и 40-х кварталов. В целом на город Улан-Удэ из 300 млн рублей из федерального бюджета выделено 133,6 млн рублей. Бюллетень для голосования по распределению этих средств был составлен на основе предложений горожан, поступивших на сайт «народныйбюджет03.рф». Остальные средства распределены между другими муниципалитетами.

<https://tass.ru/obschestvo/8876757>

ТАСС; 2020.03.07; УЛЬЯНОВСКИЕ ВЛАСТИ ЗАКУПАТ 70 АВТОБУСОВ КОМПАНИИ «СИМАЗ»

Ульяновские власти приняли решение о закупке 70 автобусов «Симаз», чтобы обновить автопарк общественного транспорта. Об этом в пятницу сообщил журналистам генеральный директор «Исузу Рус» Фабрис Горлье после церемонии, посвященной выпуску 35-тысячного грузовика в России.

Ранее власти региона сообщали журналистам, что автобусы средней вместимости нужны региону, и город в ближайшее время кардинально поменяет схему транспортного движения. Предполагается, что на центральных магистралях будет задействован транспорт большой вместимости, на второстепенных – средней и малой.

«У нас есть совместный проект с компанией «Симаз» по развитию автобусов на базе шасси «Исузу». Я хочу поблагодарить правительство Ульяновской области за всестороннюю поддержку, оно приняло решение приобрести 70 таких автобусов», – сказал он.

Горлье добавил, что местные власти намерены заменить весь старый парк автобусов. «Проект с «Симазом» развивается очень быстро. Они практически удваивают объемы каждый год», – уточнил он.

Компания «Симаз» начинала свою деятельность, работая преимущественно по изготовлению надстроек для коммерческой техники: бортовых платформ, промтоварных и изотермических фургонов, а также фургонов специального назначения. С 2010 года появился проект по созданию собственной конструкции автобуса средней размерности на базе шасси китайского грузовика. Проект был полностью разработан своим инжиниринговым центром, испытан, сертифицирован и запущен в производство. В силу экономических факторов производство автобусов было приостановлено, и в июле 2017 года на Международной промышленной выставке «Иннопром» в Екатеринбурге ООО «Симаз» и АО «Исузу Рус», подписали меморандум о намерениях по производству автобусов на базе японского шасси «Исузу».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ulanovskie-vlasti-zakupat-70-avtobusov-kompanii-simaz>

РБК ПЕРМЬ; 2020.03.07; ППК ПОРУЧИЛИ ОЦЕНИТЬ ВОСТРЕБОВАННОСТЬ «ЛАСТОЧЕК» ИЗ ПЕРМИ В КРАСНОКАМСК

Министерство транспорта Пермского края планирует изучить востребованность электричек на железнодорожном направлении Пермь II – Краснокамск, где, как ранее уже было заявлено, до конца года будут запущены электрички нового поколения «Ласточка». Об этом РБК Пермь сообщили в региональном **Министерстве транспорта**.

После сообщений о том, что «Ласточки» на направлении будут запущены уже до конца года, а также после пробного рейса электропоезда, редакция РБК Пермь направила запрос в **Министерство транспорта**. В нем редакция просила пояснить, проводились ли какие-либо исследования, подтверждающие экономическую целесообразность запуска электропоездов на данном направлении, а также сообщить о их результатах. Вопросы были вызваны тем, что железнодорожная станция в Краснокамске находится в отдалении от центра города в промышленной зоне. В этой части города плохо развита, не благоустроена дорожная сеть (в том числе отсутствуют пешеходные зоны), общественный транспорт практически не ходит. Поэтому даже жителям ближайших кварталов потребуется много времени, чтобы сеть на электричку. Это может значительно увеличить время в пути для горожан, следующих из Краснокамска в Пермь – в этом случае на поездку в Пермь пассажирам будет требоваться приблизительно в 1,5 раза больше времени, чем на автобусе. Кроме того, проезд на «Ласточке» (с учетом того, что до нее надо добраться, а затем также проследовать общественным транспортом от станции Пермь II, может оказаться дороже, чем на автобусе.

При этом краевые власти ранее заявляли, что поездка из Краснокамска в краевую столицу будет занимать 30 минут, а сам запуск «Ласточек» поможет разгрузить автодороги и Камский мост.

Ответ на запрос поступил в редакцию 3 июля. В нем говорится, что на маршруте хотят запустить шесть поездов. Однако, исследования целесообразности проекта пока не проводилось.

«**Министерство транспорта** планирует исследовать востребованность пассажиропотока. Министерство уже поручило Пермской пригородной компании разработать бизнес-план проекта организации пригородных перевозок в Пермской городской агломерации. В ходе данной работы будет произведена оценка востребованности маршрута и емкость потенциального рынка перевозок, в том числе запрос потенциальных пассажиров на маршрут «Пермь – Краснокамск». В любом случае, планируемый пригородный железнодорожный маршрут не подменит автобусное сообщение – пассажиропотоки будут распределены в зависимости от предпочтений населения», – сообщили в министерстве.

Там отметили, что «внедрение «Ласточек» продолжится, одним из перспективных направлений в ближайшие годы может стать их запуск по маршруту Пермь-II – Закамск».

В последние месяцы региональные власти несколько раз сообщали о планах на запуск «Ласточек» в Краснокамск. 16 апреля на сайте правительства была опубликована информация о соглашении о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта на 2020-2022 годы, которое подписали глава региона и начальник Свердловской железной дороги Иван Колесников. По планам правительства, запуск «Ласточки» в Краснокамск должен стать одним из проектов в рамках соглашения.

Тогда сообщалось, что для запуска инновационных электропоездов «необходимо построить 900 м соединительного пути в обход станции Оверята, обустроить четыре пассажирских перрона». «Помимо этого, в проработке строительство ТПУ в Краснокамске», – говорилось в официальном пресс-релизе.

8 мая на сайте правительства сообщалось, что «движение электричек до Краснокамска может быть запущено уже в этом году». В релизе говорилось, что после очередного совещания с РЖД глава региона поручил «поручил проработать запуск движения электричек до станции «Краснокамск» в тестовом режиме до конца года». Отмечалось, что для этого потребуется обустройство временных перронов: глава региона «попросил специалистов РЖД проработать варианты удобной посадки/высадки пассажиров на данной линии».

На тот момент, по данным правительства, СвЖД совместно с краевым **Минтрансом** «начали разработку бизнес-модели, на основе которой будут определены сроки и объемы финансирования для выполнения основных работ по строительству капитальных остановочных пунктов».

26 июня на стало известно, что на участке Краснокамск – Пермь II была организована опытная поездка на электропоезде «Ласточка». «Электричка прошла через станцию Оверята. Время в пути от Перми до Краснокамска составило 50 минут. В планах правительства и железнодорожников – запустить до конца 2020 года в тестовом режиме движение электричек до станции Краснокамск. Для этого требуется обустройство временных перронов, их возведение оценивается в 11 – 25 млн руб.

Власти Краснокамска также представили в **Минтранс** предварительные расчеты о предоставлении субсидий из дорожного фонда на ремонт участков дорог, в том числе тротуаров и пешеходных переходов, примыкающих к остановочным пунктам электропоезда «Ласточка».

Говорилось, что специалисты РЖД уже разрабатывают бизнес-план по организации перевозок. После этого будут определены сроки и объемы основных работ по строительству необходимых объектов инфраструктуры, в том числе и капитальных остановочных пунктов на этом направлении. На втором этапе, который власти планируют

начать в 2021 году, должна начаться реконструкция железнодорожных путей. Ее планируют проводить в непосредственной близости от Оверят. Это позволит электропоезду проходить до Краснокамска, минуя станцию Оверята: тогда «время в пути сократится до 35 минут, что будет очень удобно для жителей, и маршрут станет альтернативой автобусному сообщению».

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5efefac09a79471612ae2d05>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.03.07; СУД НЕ СТАЛ ОТМЕНЯТЬ ПРИКАЗ О ЗАКРЫТИИ ДВИЖЕНИЯ МЕЖДУ ПЕРМЬ I И ПЕРМЬ II

Свердловский районный суд Перми отказал в удовлетворении требований общественника Дениса Галицкого о признании незаконным приказа **Минтранса РФ** о закрытии железнодорожного сообщения между станциями Пермь I и Пермь II.

Истец считает, что его права были нарушены, так как ранее он приобрел железнодорожные билеты на городскую электричку, но воспользоваться ими не смог из-за закрытия движения. Также Денис Галицкий полагает, что процедура и порядок закрытия участка железной дороги были нарушены. «Непонятно при каких условиях Минобороны согласовало закрытие и были ли эти условия соблюдены», – считает господин Галицкий. Он добавил, что в актуальной схеме территориального планирования участок между станциями Пермь I и Пермь II обозначен как действующий. «При этом в обосновывающих материалах возможность закрытия связывается со строительством Северного обхода Перми. Но пока он не построен и компенсационных мероприятий нет», – отметил истец. Кроме того, истец заявлял, что не оценивалась социальная значимость путей.

Ответчик представил письменные пояснения о законности приказа. Представители РЖД и правительства Пермского края, участвовавшие в судебном заседании в качестве третьих лиц, считают что нарушений процедуры при закрытии участка не было. Кроме того, представитель РЖД полагает, что истец не доказал нарушения своих прав. Так как он мог при предъявлении билетов бесплатно воспользоваться автобусом между станциями Пермь I и Пермь II. Также Пермская пригородная компания компенсировала истцу стоимость купленных билетов.

Денис Галицкий намерен обжаловать решение в Краевом суде. Железнодорожное сообщение между станциями Пермь I и Пермь II было закрыто 27 января. Краевые власти планируют убрать железную дорогу с набережной Камы и заменить ее скоростным трамваем.

<https://www.kommersant.ru/doc/4405349>

RNS; 2020.03.07; РЖД УТВЕРДИЛИ ПЛАН ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ

РЖД совместно со странами СНГ утвердили план мероприятий по организации пассажирских перевозок при отступлении пандемии, сообщает **пресс-служба РЖД** со ссылкой на главу компании Олега Белозерова.

«Это тот единый стандарт, которым и наши зарубежные коллеги, и мы будем руководствоваться при восстановлении международного сообщения», – сказал Белозеров. По его словам, Холдинг «РЖД» во внутрироссийском сообщении вернул в расписание 74 поезда дальнего следования, что составляет 30% от общего количества ранее отмененных поездов. Помимо этого, компания увеличила периодичность курсирования еще 33 поездов.

«В условиях улучшения эпидемиологической ситуации и постепенного снятия ограничений субъектами Федерации продолжаем работу по восстановлению объемов движения пассажирских поездов», – отметил глава РЖД.

РЖД весной приостановили курсирование всех международных поездов из-за пандемии коронавируса.

29 июня министр транспорта России Евгений Дитрих сообщил, что международные железнодорожные пассажирские перевозки между Россией и другими странами могут быть возобновлены уже в этом году.

<https://rns.online/transport/RZHD-utverdili-plan-organizatsii-perevozk-posle-pandemii-2020-07-03/>

ТАСС; 2020.03.07; НЕДОПОЛУЧЕННАЯ ВЫРУЧКА РЖД И Ж/Д ОПЕРАТОРОВ В МАРТЕ – ИЮНЕ МОГЛА ПРЕВЫСИТЬ 73,2 МЛРД РУБ

Недополученная выручка РЖД и железнодорожных операторов могла за прошедший месяц составить 16,4 млрд рублей, за март – июнь достичь 73,2 млрд рублей. Об этом говорится в сообщении Института проблем естественных монополий (ИПЕМ).

Экспресс-оценка проводилась экспертами на основе публичной информации РЖД о динамике погрузки за июнь 2020 года и в сравнении с показателями 2019 года. По данным перевозчика, в прошедшем месяце погрузка на сети железных дорог составила 97,1 млн тонн, что на 4,1% ниже показателя аналогичного месяца прошлого года.

По расчетам ИПЕМ, объем снижения выручки РЖД в июне 2020 года от сокращения груженых вагонопоездов составил не менее 3,8 млрд рублей, порожних – 1,2 млрд рублей. Потери операторов от снижения погрузки оцениваются ИПЕМ в сумму не менее 1,7 млрд рублей, от снижения ставок – в 9,7 млрд рублей. Общий объем недополученной выручки оценивается в 16,4 млрд рублей. По сравнению с периодом пика потерь (апрель 2020 года) этот показатель снизился на 29%, в том числе на 44% для РЖД и на 19% для операторов.

«Как и ожидал ИПЕМ, смягчение мер противодействия коронавирусу привело к позитивным сдвигам в экономической ситуации. Несмотря на продолжающееся падение погрузки, масштабы потерь сокращаются второй месяц подряд», – прокомментировал заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук, слова которого приводятся в пресс-релизе.

<https://tass.ru/ekonomika/8877355>

РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; РЖД ВВЕЛИ НОВЫЙ ЭЛЕКТРОННЫЙ БИЛЕТ

РЖД ввели новый дизайн бланка электронного билета, рассказал корреспондент РИА Новости.

Это планировалось сделать в первом полугодии 2020-го, однако в апреле в компании сообщили агентству, что обновление откладывается из-за ситуации с коронавирусом. В итоге новинка появилась практически в заявленный срок.

В **пресс-службе** РЖД уточнили РИА Новости, что пока с новым бланком можно ознакомиться при покупке в приложении, чуть позже такая возможность появится и при приобретении билета через сайт.

Там также отметили, что новый билет будет максимально понятным, функциональным и персонализированным.

Корреспондент РИА Новости для примера купил электронный билет из Москвы в Тверь (потом он был возвращен, чтобы его могли приобрести другие пассажиры). Как и обещала компания, на новом бланке более крупным шрифтом написаны номера поезда, вагона и места, а также время, дата и станция отправления. Указаны там и адрес вокзала, даже ближайшая станция метро, часовой пояс, время в пути.

Кроме того, новый билет содержит информацию с подробным описанием тарифа и класса обслуживания, удобств в вагоне и поезде, персональной схемой размещения пассажира. Это проиллюстрировано картинками и текстом. РЖД ранее отмечали, что в случае распечатки бланка нового электронного билета его можно сложить несколько раз и информация на нем будет удобна для восприятия.

Билет был выбран на верхнюю полку. В бланке картинкой и текстом указано место для размещения багажа – «на третьей полке над вами». В одном из рабочих вариантов на бланке была видна просьба к пассажирам нижних полок разрешать едущим сверху посидеть внизу в дневное время. Потом компания показывала вариант и без нее. В запущенном варианте этой информации нет.

Зато есть строчка про экологию. «Выбирая поездку на поезде, вы снижаете количество выбросов CO₂ на ~ 9.80 кг по сравнению с поездкой на то же расстояние на личном автомобиле», – информирует новый билет.

<https://ria.ru/20200703/1573827157.html>

ТАСС; 2020.03.07; В ЕВПАТОРИЮ ПРИБЫЛ ПЕРВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ПОЕЗД ИЗ ПЕТЕРБУРГА

Первый поезд оператора пассажирских железнодорожных перевозок «Гранд сервис экспресс» прибыл из Санкт-Петербурга в крымский город-курорт Евпаторию, сообщили ТАСС в пятницу в **пресс-службе** компании.

«Поезд № 179А Санкт-Петербург – Евпатория прибыл в Крым сегодня в 14:15. Этот же состав № 180С в 16:25 отправился в обратном направлении», – сказал собеседник агентства.

С декабря 2019 года открыто постоянное железнодорожное пассажирское сообщение с Крымом на двух маршрутах: Москва – Симферополь и Санкт-Петербург – Севастополь. Двухэтажные «Таврии» из Москвы с вагонами купе и СВ следуют в Крым ежедневно с Казанского вокзала. Поезда из Санкт-Петербурга с плацкартными и купейными вагонами ежедневно отправляются с Московского вокзала. С конца мая глубина продажи билетов на курсирующие поезда увеличена до 90 суток. Поезда «Таврия» перевезли уже более 250 тыс. пассажиров.

С 15 июля поезд № 173/174 начнет курсировать по маршруту Москва – Евпатория через день. Время в пути составит около 35 часов.

<https://tass.ru/v-strane/8882845>

ТАСС; 2020.03.07; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД ОТПРАВИТСЯ ИЗ СИМФЕРОПОЛЯ В ВОЛОГДУ 20 ИЮЛЯ

Первый поезд из Симферополя в Вологду отправится 20 июля, в обратном направлении – 23 июля, говорится в сообщении компании «Гранд сервис экспресс» (оператор пассажирских перевозок по железнодорожной части Крымского моста).

Поезд № 552/551 Симферополь – Вологда будет курсировать раз в 3 дня и следовать через Данилов, Ярославль, Иваново, Ковров, Дзержинск, Арзамас, Пенза, Ртищево и Поворино. Первый состав отправится из Симферополя 20 июля в 0:55 и прибудет в Вологду 22 июля в 15:26. Из Вологды первый поезд отправится 23 июля в 4:16 и прибудет в Симферополь 25 июля в 16:10. Поезд будет проходить по Крымскому мосту в светлое время суток. Протяженность маршрута составит 3 018 км.

<https://tass.ru/obschestvo/8882179>

ТАСС; 2020.03.07; ПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» МОСКВА – СМОЛЕНСК С 3 ИЮЛЯ ВОЗОБНОВИЛ КУРСИРОВАНИЕ

Скоростной поезд «Ласточка» из Москвы в Смоленск в пятницу возобновил курсирование, прерванное из-за пандемии коронавируса, говорится в сообщении РЖД.

«В составе поезда № 731/732 пять вагонов стандартной комплектации. «Ласточка» отправляется из Москвы в 11:57 и прибывает в Смоленск в 15:54. Из Смоленска в Москву поезд отправляется в 19:25 и прибывает на конечную станцию в 23:35. В пути следования «Ласточка» делает остановки в Можайске, Гагарине, Вязьме, Сафоново и Ярцево», – отмечается в сообщении РЖД.

Ранее РЖД анонсировала постепенное восстановление перевозок на скоростных поездах «Ласточка»: пассажиры снова смогут путешествовать между Москвой и Нижним Новгородом, а до 4 июля в расписании будут восстановлены поезда, связывающие города Черноморского побережья и Северного Кавказа с соседними регионами. Также компания сообщила, что восстановит в связи с ростом спроса на путешествия курсирование более 70 поездов дальнего следования, в том числе 12 поездов «Сапсан» и 59 поездов «Федеральной пассажирской компании». С 1 июля также возобновлено курсирование поездов из Калининградской области на основную территорию страны и обратно.

<https://tass.ru/ekonomika/8881189>

ТАСС; 2020.03.07; МЕЖДУ РОСТОВОМ-НА-ДОНУ И ЧЕРНОМОРСКИМ ПОБЕРЕЖЬЕМ НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА»

Поезда «Ласточка» из Ростова-на-Дону из-за увеличения пассажиропотока с 10 июля начнут курсировать до Черноморского побережья. Об этом говорится в распространенном сообщении **пресс-службы** Северо-Кавказской железной дороги.

«В связи с увеличением пассажиропотока и для удобства пассажиров с 10 июля продлевается маршрут поезду № 808 Ростов – Туапсе до станции Имеретинский Курорт», – говорится в сообщении.

Поезд будет отправляться из Ростова-на-Дону в 17:18 и прибывать на станцию Имеретинский Курорт («Олимпийский парк» в Сочи) на следующий день в 1:43. Обратный «Ласточка» будет отправляться в 2:04 и прибывать в Ростов в 10:52. Продажа билетов уже открыта.

<https://tass.ru/obschestvo/8876731>

ТАСС; 2020.03.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В АРХАНГЕЛЬСКЕ НАЧНЕТСЯ ДО КОНЦА ГОДА

Работы по реконструкции железнодорожного вокзала Архангельска начнут на год раньше, в 2020 году. В ходе ремонта планируется привести в порядок фасады, залы ожидания, кассы и комнаты длительного отдыха с учетом нужд маломобильных граждан, сообщили в **пресс-службе** правительства Архангельской области по итогам встречи врио губернатора региона Александра Цыбульского с главой ОАО «РЖД» Олегом Белозеровым.

«Договорились, что работы начнутся уже в этом году, а не в 2021-м, как это ранее планировалось», – приводит слова губернатора **пресс-служба**.

В 2020 году «РЖД» планирует вложить в развитие железнодорожной инфраструктуры Архангельской области около 4,2 млрд рублей. Реконструкция вокзального комплекса начнется с благоустройства привокзальной площади – создания парковки и озеленения. В результате ремонтных работ на его базе создадут транспортно-пересадочный узел. Все это время вокзал будет работать – здание останется открытым для пассажиров, но с некоторыми ограничениями.

На встрече также обсуждался вопрос о создании архитектурной подсветки над самым северным железнодорожным мостом – мостом через Северную Двину – и сохранении исторического облика комплекса построек станции «Няндомы», являющегося достопримечательностью региона. Кроме того, с «РЖД» будут обсуждать строительство эстакады в Вельске, которая позволит разгрузить поток автомобилей и избавить людей от постоянных пробок.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rekonstrukcia-zeleznodoroznogo-vokzala-v-arhangelske-nacnetsa-do-konca-goda>

ТАСС; 2020.03.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В УЛАН-УДЭ ЗАВЕРШИТСЯ В АВГУСТЕ 2020 ГОДА

Реконструкция железнодорожного вокзала в Улан-Удэ, начавшаяся в 2018 году, завершится в августе 2020 года. Об этом сообщили в **министерстве транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии**.

Президент России Владимир Путин в конце июня поручил правительству РФ проработать предложения по широкому использованию инструментов долгосрочного финансирования развития инфраструктуры. В частности, речь шла о поддержке планов компании РЖД по инфраструктурному развитию.

«Вокзал после реконструкции будет открыт в августе 2020 года», – сообщили в республиканском **Минтрансе**.

Обновление вокзального комплекса в Улан-Удэ началось осенью 2018 года, чуть позже намеченного срока – после длительного прохождения госэкспертизы. Работы проводились в несколько этапов, была произведена реконструкция здания, затем – обновление платформ и виадуков. Общая стоимость проекта – 950 млн рублей, реконструкция затронула залы ожидания, комнаты отдыха, технические помещения, привокзальную территорию. Кроме того, вокзал сделали полностью адаптированным для граждан с особенностями здоровья и маломобильных людей.

Вокзал в Улан-Удэ был построен в 1937 году. На протяжении длительного периода времени там не проводился капитальный ремонт, объект не отвечал требованиям современного вокзального комплекса столицы субъекта РФ. Станция Улан-Удэ расположена на 5641-м километре Транссибирской магистрали. На ней ежегодно обслуживают более 500 тыс. пассажиров, в пригородном сообщении – около 80 тысяч. Суточный пассажиропоток превышает 1,7 тыс. человек.

В рамках инвестиционной программы Восточно-сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал РЖД) в 2020 году на Транссибирской магистрали на территории Бурятии также планируется завершение реконструкции моста через реку Селенга на участке Иркутск – Улан-Удэ, реконструкция станции Новая и реконструкция станции Онохой.

<https://tass.ru/ekonomika/8876071>

РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; В НАХОДКЕ ЗАДЕРЖАЛИ ИНОСТРАННОЕ СУДНО ИЗ-ЗА ДОЛГОВ ПЕРЕД МОРЯКАМИ

Власти приморского порта Находка задержали судно Bourbon под флагом Либерии из-за долгов по зарплате перед украинскими моряками, сообщил РИА Новости представитель Международной федерации транспортников (ITF) на Дальнем Востоке Петр Осичанский.

По его словам, в конце июня украинский экипаж судна Bourbon обратился в профком моряков Владивостока на подходе к Находке. Моряки сообщили о двухмесячной задолженности по заработной плате и хотели репатриироваться.

«Касательно трехмесячной задолженности старшего механика ему было рекомендовано написать письменное заявление, как и на списание в связи с окончанием контракта остальным членам экипажа. Капитану порта были направлены обращения экипажа с требованием о списании и выплате задолженности по заработной плате. Второго июля судно задержали до полной выплаты долгов экипажу», – сказал Осичанский.

По его словам, сегодня на судне должна закончиться погрузка, и оно будет стоять до тех пор, пока морякам не выплатят долги. Осичанский отметил, что точную сумму долга пока не удалось уточнить, но, по предварительным подсчетам, она составляет не менее 60-80 тысяч долларов.

По поводу репатриации экипажу было разъяснено, что морякам придется находиться на карантине 14 дней после списания. Кроме того, четырех моряков в порту осмотрел врач и выявил обострение ряда хронических заболеваний у матроса и повара, назначив им

лечение. Медицинских показаний для срочной репатриации не было, добавил собеседник агентства.

<https://ria.ru/20200703/1573829726.html>

ВЕСТИ; 2020.03.07; СРЕДНИЙ ЧЕК НА АВИАБИЛЕТЫ В РОССИИ СНИЗИЛСЯ В 3,5 РАЗА

Средний чек при покупке авиабилетов в России с 10 по 22 июня составил 3,437 тысячи рублей, подсчитал оператор фискальных данных «Первый ОФД», входящий в группу ВТБ. Это в 3,5 раза меньше, чем до закрытия границ из-за пандемии и ограничений авиасообщения: в благополучном феврале и марте средний чек на покупку авиабилетов составлял 11,854 тысячи рублей.

Средний чек на покупку железнодорожных билетов в июне незначительно вырос – на 3% по сравнению с февралем-мартом и составил около 730 рублей.

Сейчас сохраняется запрет на массовые пассажирские перевозки в другие страны – Россия не открыла границы. А 2 июля **Росавиация** продлила запрет на международные полеты до 1 августа.

Количество покупок авиабилетов в июне по сравнению со средними значениями февраля-марта снизилось на 17%. Покупки билетов на поезда в июне только на 2% ниже докарantinных значений. Но по сравнению с периодом жестких ограничений мобильности в регионах – с 30 марта по 11 мая – в июне покупка авиабилетов выросла более чем в четыре раза, а число купленных билетов на поезда выросло в 2,6 раза.

Россия с 27 марта 2020 года прекратила постоянное и чартерное авиасообщение с другими странами из-за пандемии коронавируса. Авиaperевозка пассажиров по стране в мае упала более чем в 2 раза по сравнению с маем прошлого года – до 1,8 миллиона человек, по данным **Росавиации**. В апреле на международных рейсах пассажиропоток снизился до 30,4 тысячи с 2,544 миллиона человек в марте. Количество пассажиров на внутренних рейсах снизилось до 1,44 миллиона с 9,1 миллиона человек.

Российские авиакомпании в целом в апреле снизили перевозку пассажиров до 739,5 тысячи с 9,365 миллиона человек в апреле 2019 года, а по сравнению с мартом 2020 года – в 2 раза. Из-за границы вывозили только «застрявших» туристов.

Спрос на авиабилеты и их стоимость стабильно растут в последнее время, согласно данным бронирования интернет-сервисов для путешественников. Продажи авиабилетов «туда-обратно» с начала мая к началу июня восстановились с 4,3% до 25,1% от показателей прошлого года. Участники рынка ожидают к концу года восстановление спроса на авиационные билеты до уровня 50% от прошлогодних показателей.

Перевозки пассажиров по железным дорогам России в поездах дальнего следования в июне 2020 года снизились на 68,2% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до 3,6 миллиона человек, по данным РЖД. В мае текущего года сокращение было сильнее – на 78,9% по сравнению с маем прошлого года – до 2 миллионов человек.

Но в июне спрос на поездки в поездах дальнего следования удвоился по сравнению с маем и на прежние маршруты возвращаются свыше 70 поездов дальнего следования из 102 отмененных ранее. Спрос вырос после снятия карантинных ограничений в регионах и с началом летнего сезона путешествий. В мае возобновилась продажа билетов за 90 суток до отправления. Это поможет пассажирам планировать путешествия летом. В конце мая пассажиры оформляли в среднем около 100 тысяч билетов в сутки, а сегодня – до 200 тысяч в сутки.

Большинство ж/д билетов (37%) покупаются на поезда в направлении Черноморского побережья и курортов Северного Кавказа. Около 32% билетов продаются на московском направлении, еще 31% – на поезда между регионами.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3278207>

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/845791>

РИА НОВОСТИ; ЮЛИЯ НАСУЛИНА; 2020.04.07; РОСАВИАЦИЯ ЗАВЕРШИЛА РАССЛЕДОВАНИЕ ИНЦИДЕНТА С САМОЛЕТАМИ НАД РОСТОВОМ

Комиссия Южного управления **Росавиации** провела расследование после срабатывания системы предупреждения столкновения самолетов в воздухе (TCAS) на борту в небе над Ростовом-на-Дону, реальная угроза столкновения отсутствовала, выдан ряд рекомендаций, говорится в официальном заявлении ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения», предоставленном РИА Новости.

Как ранее сообщало Московское межрегиональное СУ на транспорте СК РФ, вечером 10 июня экипаж авиарейса «Осло-Дубай» доложил о срабатывании датчика TCAS в то время, когда рейс Ростов-на-Дону – Москва набирал высоту. Воздушные суда следовали на встречных курсах. По факту инцидента с опасным сближением самолетов в небе над Ростовом-на-Дону организована проверка.

«ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» официально заявляет, что реальная угроза столкновения отсутствовала. Несмотря на то что зафиксирован факт нарушения норм эшелонирования, расстояние между бортами в момент минимального схождения было достаточным с точки зрения безопасного продолжения полета», – говорится в заявлении.

По факту инцидента комиссия Южного управления **Росавиации** провела расследование, руководству «Аэронавигация Юга» дан ряд рекомендаций. «С авиадиспетчерами, участвовавшими в инциденте, провести дополнительную тренажерную подготовку...; рассмотреть вопрос о соответствии занимаемой должности старшим диспетчером, который работал в смене во время указанного события», – сказано в сообщении.

Кроме того, с диспетчерским составом следует проработать рекомендации «Контроль факторов угрозы и ошибок при управлении воздушным движением». «По итогам расследования сделаны выводы, в том числе и организационные, направленные на обеспечение и повышение уровня безопасности полетов воздушных судов в Российской Федерации», – отмечается в заявлении.

<https://ria.ru/20200704/1573901555.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.04.07; FINNAIR ОСТАВИЛА БРОНИРОВАНИЕ РЕЙСОВ НА АВГУСТ ТОЛЬКО В ПЕТЕРБУРГ

Авиакомпания Finnair отменила продажу билетов на **рейсы** в Москву в августе, единственным ее направлением в России на этот месяц остался Санкт-Петербург, следует из системы бронирования перевозчика.

На московском направлении Finnair работает совместно с «Аэрофлотом», **рейсы** российского перевозчика в Финляндию остаются доступными с 1 августа.

На **рейсах** в Петербург финская компания является единственным эксплуатантом, и с 1 августа остается доступен один ежедневный **рейс**.

Пресс-служба Finnair не смогла оперативно прокомментировать данное решение.

С 1 июля Finnair выполняет **рейсы** примерно по 40 направлениям в Европе и Азии, среди которых Гонконг, Сеул и Токио.

<https://ria.ru/20200704/1573885037.html>

ТАСС; 2020.03.07; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЕРЕВЕЗЛИ В ИЮНЕ НА ЭВАКУАЦИОННЫХ РЕЙСАХ БОЛЕЕ ТЫСЯЧИ ПАССАЖИРОВ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» в течение июня совершила семь эвакуационных рейсов в Россию и из нее и перевезла более 1 008 человек, сообщили в **пресс-службе** «Уральских авиалиний» в пятницу.

Из-за пандемии Россия с 27 марта закрыла международное авиасообщение, перевозчики могут выполнять только спецрейсы для возвращения пассажиров домой.

«Авиакомпания «Уральские авиалинии» в июне выполнила семь эвакуационных рейсов в Армению, Норвегию, Таджикистан, Узбекистан, а также из Бангладеша, ОАЭ,

Таджикистана в города России. Было перевезено 1 008 пассажиров. Среди них иностранные граждане, которые были вывезены из РФ, и россияне, которые вернулись домой», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** уточнили, что всего за период с 1 апреля по 30 июня 2020 года авиакомпания выполнила 51 вывозной рейс и перевезла 7 388 пассажиров. Большинство вывозных рейсов выполнено из Индии, Таиланда, ОАЭ в российские города: Екатеринбург, Новосибирск, Уфу, Казань, Нижний Новгород, Самару и другие. На данный момент ожидают эвакуации из-за рубежа еще порядка 50 000 россиян.

<https://tass.ru/ekonomika/8878139>

ТАСС; 2020.03.07; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ЗАПУСТИЛА НОВЫЙ РЕЙС ИЗ МУРМАНСКА В СОЧИ

Авиакомпания «Победа» запустила новые регулярные рейсы из Мурманска в Сочи. Об этом сообщили в пятницу в **пресс-службе** авиакомпании.

«Лоукостер «Победа» в рамках развития региональной сети открыл новый регулярный рейс Мурманск – Сочи», – сообщили в **пресс-службе**.

Полеты по данному маршруту будут выполняться с 3 июля дважды в неделю – по вторникам и пятницам.

К поэтапному восстановлению программы полетов после периода самоизоляции в России «Победа» приступила с 1 июня 2020 года. Всего в расписании лоукостера на летний сезон 2020 года представлено 83 направления по России.

<https://tass.ru/ekonomika/8883209>

ТАСС; 2020.03.07; АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» ОБЪЯВИЛА О ЗАПУСКЕ ПРЯМОГО РЕЙСА МЕЖДУ ВЛАДИВОСТОКОМ И КРАСНОЯРСКОМ

Дальневосточная авиакомпания «Аврора», входящая в группу «Аэрофлот», запустила новый прямой рейс между Владивостоком и Красноярском, сообщается в пятницу на сайте перевозчика.

«Авиакомпания «Аврора», входящая в группу «Аэрофлот», открыла новый прямой рейс Владивосток – Красноярск – Владивосток», – говорится в сообщении. Как подтверждает табло аэропорта Владивостока, вылет самолета назначен на 19:25 (12:25 мск).

Полеты по этому маршруту будут выполняться до 30 августа на самолетах Airbus A319. Рейсы будут совершаться четыре раза в неделю: по вторникам, средам, пятницам и воскресеньям. Время в пути составит около пяти часов.

В конце мая **вице-премьер** – полпред президента в ДФО Юрий Трутнев поручил федеральным министерствам совместно с главами регионов разработать меры, которые помогут привлекать на Дальний Восток туристов и позволят поддержать местную туротрасль после пандемии.

<https://tass.ru/ekonomika/8875779>

ТАСС; 2020.03.07; НА АЛТАЕ ОТКРЫЛИСЬ РЕЙСЫ ГОРНО-АЛТАЙСК – КУРОРТ БЕЛОКУРИХА

Авиакомпания «Сибирская легкая авиация» («СиЛА») с 3 июля открыла новый рейс из аэропорта Горно-Алтайска (Республика Алтай) до аэродрома рядом с курортом Белокуриха (Алтайский край). Планируется, что появится единая удобная система рейсов из городов Сибири на курорт, сообщил журналистам на открытии рейса генеральный директор ООО «СиЛА» Андрей Богданов.

Курорт федерального значения Белокуриха ежегодно посещают не менее 200 тыс. гостей, он расположен в Алтайском крае в 227 км по трассе от аэропорта своего региона в Барнауле. Аэропорт же в соседней Республике Алтай расположен всего лишь в 67 км от

курорта. Вопрос о том, чтобы сделать логистику более удобной, поднимался неоднократно на уровне профильных ведомств.

«Пока у нас этот рейс Горно-Алтайск – Белокуриха привязан к рейсу из Красноярска. В планах **Росавиации** субсидировать рейсы отсюда до Новосибирска, и рейс между Горно-Алтайском и Белокурихой пока в убыток погоняем, но возможность его субсидирования [есть], нам дают субсидии на Томск – Горно-Алтайск. Получится, что мы Томск, Новосибирск, Красноярск свяжем в одну систему. По субсидиям есть возможность взять линию Усть-Илимск (Иркутская область) – Красноярск, то если будет рейс Усть-Илимск – Красноярск – Горно-Алтайск-Белокуриха, четыре города СФО мы сюда привяжем», – рассказал Богданов.

Он отметил, что подготовка к новому рейсу шла четыре года, была проведена большая подготовительная работа с владельцами посадочной площадки – «Белокуриха Авиа». Как пояснили ТАСС в **Минтрансе** Алтайского края, рейс будет выполняться на самолетах Ан-28 и L-410 вместимостью 17 человек, посадочная площадка находится в пяти километрах от курорта. Как пояснили ТАСС в авиакомпании «СиЛА», полеты проводятся четыре раза в неделю.

Авиация для развития туризма

По словам замгендиректора сети санаториев «Курорт Белокуриха» Олега Акимова, эти рейсы позволят расширить круг гостей курорта.

«В постсоветское время, с 1991 года, рейсов по такому маршруту вообще не было. Любой рейс важен для аэропорта, но тут в первую очередь – для регионов с точки зрения развития туризма, ведь много тех, кто не был в республике, людей останавливало отсутствие рейсов, трудности логистики. Мы предлагали авиакомпании «СиЛА», чтобы они занимались выполнением полетов на этой линии в режиме аэротакси: группа прилетает из любого региона большим самолетом, улетела отдыхать в Белокурихе, набрали 10-15 человек, зарегистрировались и полетели в Горный Алтай на экскурсии. Санатории – это все равно определенное однообразие», – рассказал ТАСС директор аэропорта Горно-Алтайск Сергей Круглов.

Кроме того, по его словам, благодаря этому рейсу гостей из Белокурихи можно будет в перспективе отправлять с экскурсиями по внутрирегиональным рейсам в Республике Алтай в отдаленные Усть-Коксинский и Кош-Агачский район, куда также летает «СиЛА». По данным **Минтранса** Алтайского края, в рамках дальнейшего развития воздушного сообщения с городами Западной Сибири прорабатывается вопрос рейсов в Белокуриху из Томска, Новосибирска и Новокузнецка. Стоимость авиабилетов на региональных маршрутах зависит от субсидирования, и правительство Алтайского края рассматривает вопрос выделения средств для софинансирования в следующем году.

По словам **замминистра транспорта** Алтайского края Дмитрия Коровина, развитие региональных перевозок стимулирует внешнеэкономические связи субъектов и влияет на внутренний туризм, который сегодня актуален в России. Он отметил, что за этот год в Алтайском крае расширилась география рейсов – сегодня региональные рейсы связывают Барнаул с Томском, Красноярском, Казанью, Новосибирском, в минувшую среду появился рейс в Омск. Размер субсидий на эти рейсы – 57,4 млн рублей.

<https://tass.ru/sibir-news/8883511>

ТАСС; 2020.02.07; «АЭРОФЛОТ» НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКВЫ В ЯРОСЛАВЛЬ В АВГУСТЕ

Авиакомпания «Аэрофлот» начнет выполнять полеты из Москвы в Ярославль и обратно со 2 августа. Об этом сообщила в четверг **пресс-служба** правительства Ярославской области.

«С 3 августа из аэропорта Ярославль (Туношна) на самолетах «Аэрофлота» можно будет добраться трансфером через Шереметьево в любую точку маршрутной сети авиакомпании и альянса SkyTeam. Первый рейс из Москвы состоится 2 августа», – говорится в сообщении.

Ранее открыть авиасообщение между Москвой и Ярославлем планировалось с начала июня, но из-за пандемии коронавируса сроки были изменены.

Полеты будут выполняться воздушным судном типа SSJ-100 пять раз в неделю. Вылет из Москвы будет в 21:05, из Ярославля – в 6:40. Длительность полета составит 50 минут.

«Сотрудничество с крупнейшим российским авиаперевозчиком позволит жителям Ярославского региона и ближайших областей с комфортом совершать трансферные перелеты по всей стране и за рубеж благодаря широкой маршрутной сети «Аэрофлота», которая насчитывает более 140 направлений», – цитирует **пресс-служба** заместителя председателя правительства области Максима Авдеева.

В настоящее время из ярославского аэропорта Туношна полеты выполняют S7 (в Санкт-Петербурге), Nord Wind (в Симферополь), «Азимут» (в Сочи и Краснодар).

<https://tass.ru/ekonomika/8874803>

ТАСС; 2020.03.07; ПЕРМСКИЙ АЭРОПОРТ С 4 ИЮЛЯ ОГРАНИЧИТ РАБОТУ ИЗ-ЗА РЕКОНСТРУКЦИИ

Международный аэропорт Перми (Большое Савино) с 4 по 19 июля будет работать в ограниченном режиме из-за реконструкции. Рейсы, запланированные на время с 8:00 (06:00 мск) до 19:00 (17:00 мск) будут отменены. Об этом в пятницу сообщается на сайте аэропорта.

«4,5,6,11,12,13,18,19 июля с 08:00 до 19:00 (местного времени) аэродром Большое Савино будет закрыт для приема и выпуска воздушных судов, а также ограничен доступ в аэровокзал с 8:00 (06:00 мск) до 17:30 (15:30 мск). Данные меры связаны с проведением работ по реконструкции», – сказано в сообщении.

Пассажиры рейсы, которые не отменяются, будут обслуживаться по расписанию.

Ранее руководитель **Росавиации Александр Нерадько** поручил нарастить темпы работ, начатые в аэропорту Перми в 2018 году, и закончить реконструкцию в текущем году. По информации краевых властей, реконструкция закончится к октябрю 2020 года, будут проведены работы по реконструкции рулежной дорожки, которые позволят установить новые телетрапы, аванперрона и перрона для стоянки самолетов. К 1 июня была завершена мобилизация строительных ресурсов, началась реконструкция в полном объеме, ее выполняет компания «Стройтрансгаз», в соответствии с проектом, предусмотрено расширение части перрона общей площадью 33,9 тыс. кв. метров с учетом строительства нового аэровокзального комплекса. В 2019 году из-за неблагоприятных погодных условий и изменений проектного решения строительные работы велись с опозданием в полтора месяца.

<https://tass.ru/ekonomika/8880125>

РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; В РОССИИ СОЗДАЛИ ДРОН-ДАЛЬНОБОЙЩИК

Беспилотник, способный летать на 300 километров с полезной нагрузкой более 200 килограммов, создан в России, сообщил РИА Новости руководитель проекта BRAERON (создатель дрона) Дмитрий Арсентьев.

«Испытания показали, что новый дрон применим для логистики и почтовой доставки в российской глубинке, работы в условиях Крайнего Севера на нефтяных промыслах, а также при доставке товаров первой необходимости и других грузов в российские отдаленные деревни. С экономической точки зрения дрон даст возможность снизить логистическую наценку более чем на треть», – сказал Арсентьев.

По его словам, дрон может преодолевать расстояние до 300 километров при температуре от минус 40 до плюс 40 градусов по Цельсию, а максимальный перевозимый вес составляет 240 килограммов.

Размер дрона BRAERON – пять на три метра, он работает на двигателях внутреннего сгорания и заправляется бензином Аи-95. Развертывание и прогрев беспилотника занимает около 60 минут, вертикальный взлет не требует особых условий для подготовки к полету, а для посадки ему нужна только ровная площадка десять на десять метров.

«Мы недавно подали заявку на государственную регистрацию беспилотного воздушного судна в Росавиацию: планируется, что 10 июля BRAERON станет первым официально зарегистрированным тяжелым беспилотником на территории РФ», – добавил Арсентьев.

<https://ria.ru/20200703/1573822771.html>

[Вернуться в оглавление](#)