



Ежедневный мониторинг СМИ

7 ИЮЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

1 КАНАЛ НОВОСТИ; КОНСТАНТИН ПАНЮШКИН; 2020.06.07; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРОВЕЛ ВСТРЕЧУ С ГЛАВОЙ «АЭРОФЛОТА».....	5
1 КАНАЛ НОВОСТИ; 2020.05.07; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ЗАПУЩЕНО ГРУЗОВОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ	6
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ДМИТРИЙ МАРОКО; 2020.06.07; СТРАТЕГИЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ «АЭРОФЛОТА» КАК СИМВОЛ ВЗЛЕТА ВСЕЙ ОТРАСЛИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.....	7
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ВОССТАНОВИТЬ ДОКРИЗИСНЫЙ УРОВЕНЬ ПЕРЕВОЗОК К МАРТУ	7
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.06.07; САВЕЛЬЕВ: В 2020 ГОДУ «АЭРОФЛОТ» СМОЖЕТ ПЕРЕВЕЗТИ 30 МИЛЛИОНОВ ПАССАЖИРОВ	7
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ПОПОЛНИТ АВИАПАРК РОССИЙСКИМИ ЛАЙНЕРАМИ	8
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ВИКТОРИЯ ШАНДЫБИНА; 2020.06.07; «РОССИЯ»: ЛЕДОКОЛ, КОТОРЫЙ ПОКОРИТ АРКТИЧЕСКОЕ ПОЛЕ	9
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АННА ЛАЗАРЕВА; 2020.06.07; ПРОЕКТ «ЛИДЕР»: ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ САМОГО МОЩНОГО В МИРЕ АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА	9
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.06.07; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «РОССИЯ» ОБЕСПЕЧИТ ПРЕИМУЩЕСТВО ОТЕЧЕСТВЕННЫХ КОМПАНИЙ	9
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АНДРЕЙ КОЛЕСНИКОВ; 2020.06.07; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ЗАПУСТИЛА НОВЫЙ РЕЙС ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В СОЧИ	10
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.06.07; ЖЕСТКАЯ ПОСАДКА МИ-2 ПОД РОСТОВОМ: 1 ЧЕЛОВЕК ПОГИБ	11
ПРАЙМ; 2020.07.07; КАБМИН ОБСУДИТ СУБСИДИИ СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ НА КОМПЕНСАЦИЮ РАСХОДОВ ПО ДОГОВОРАМ ЛИЗИНГА	11
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; МИНТРАНС ОЦЕНИЛ СИТУАЦИЮ С СИСТЕМООБРАЗУЮЩИМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ.....	12
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; МИНТРАНС ПРИЗВАЛ ПРИЗНАТЬ РЕЧНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПОСТРАДАВШЕЙ ОТРАСЛЮ	12
ТАСС; 2020.06.07; ВЛАСТИ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ПОДДЕРЖКЕ НЕЗАВИСИМЫХ АЗС И ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ РЫНКА БЕНЗИНА	13
ТАСС; 2020.06.07; РОСАВИАЦИЯ ОДОБРИЛА 40 ЗАЯВОК АЭРОПОРТОВ НА СУБСИДИИ НА 1,4 МЛРД РУБЛЕЙ.....	14
ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.06.07; КОНТРОЛЕР ДОРОГИ: СЕМЬ РЕСУРСОВ, КОТОРЫЕ ПОМОГАЮТ ДЕЛАТЬ ТРАССЫ ЛУЧШЕ	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА КРЫМА; СЕРГЕЙ ВИННИК; 2020.07.07; БАШМАКИ В СТОРОНУ; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, КТО БОЛЬШЕ ВСЕХ ВЫИГРАЕТ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В КРЫМ	16
ГТРК ВОРОНЕЖ; 2020.06.07; БЫСТРАЯ ДОРОГА К МОРЮ И КОНЕЦ ПРОБКАМ. КАК ОБХОД ВОРОНЕЖСКОГО ЛОСЕВО ОБЛЕГЧИТ ЖИЗНЬ ВОДИТЕЛЕЙ.....	18

КОММЕРСАНТЬ (КРАСНОДАР); ЕЛЕНА РЫЖКОВА; 2020.06.07; ВЛАСТИ ПОШЛИ В ОБХОД; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВКЛЮЧИЛО НОВУЮ ТРАССУ ДЖУБГА–СОЧИ В ОПОРНУЮ СЕТЬ РОССИЙСКИХ ДОРОГ	19
BUSINESS FM; ГРОШЕВА НАДЕЖДА; 2020.06.07; ЗАХОТЯТ ЛИ РОССИЯНЕ ИНВЕСТИРОВАТЬ В ДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ?	20
REGNUM; 2020.06.07; ЖИТЕЛЯМ РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ТРИЖДЫ ОПЛАТИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ	21
URA.RU; СЕРГЕЙ ДИАНОВ; 2020.06.07; КОГДА РОССИЯНЕ ПОЛЕТЯТ НА ОТДЫХ ЗА ГРАНИЦУ; ЕСТЬ ТРИ КОНТРОЛЬНЫЕ ДАТЫ	22
ГУДОК; АНАСТАСИЯ БАРАНЕЦ; 2020.06.07; ПОПРАВКИ НУЖДАЮТСЯ В РАЗЪЯСНЕНИИ; КАЗАХСТАНСКИЕ ОПЕРАТОРЫ ОПАСАЮТСЯ ПОЯВЛЕНИЯ ЕДИНОЙ РОССИЙСКОЙ СРО	23
КУЙБЫШЕВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК; ПАВЕЛ АРЮТИН; 2020.06.07; В ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗАХ РОССИИ ОРГАНИЗУЮТ ЕДИНЬИЙ ВЫПУСКНОЙ	24
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.07.07; ВЭБ РЕСУРС: ГОСКОРПОРАЦИЯ ПОЛУЧИТ ИЗ БЮДЖЕТА ЕЩЕ 230 МЛРД РУБЛЕЙ; ЭТИ ДЕНЬГИ НУЖНЫ ИНСТИТУТУ РАЗВИТИЯ ДЛЯ КОМПЕНСАЦИИ УБЫТКОВ ..	25
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.07.07; ГОСУДАРСТВО ЗАКУПИЛОСЬ ВПОПЫХАХ; ЛОКДАУН СИЛЬНО ИСКАЗИЛ РЫНОК ГОСЗАКАЗА.....	26
РБК; 2020.06.07; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА НЕ СОГЛАСОВАЛА ПРОЕКТ НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА; ДЛЯ УСПЕШНОГО ПРОХОЖДЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРАВИТЕЛЬСТВУ РФ НЕОБХОДИМО ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЯ В ВОДНЫЙ КОДЕКС.....	27
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.07.07; ТУРОПЕРАТОРЫ ПОПРОСИЛИ ОПЛАТИТЬ ДОСТАВКУ; ОНИ РАССЧИТЫВАЮТ НА НОВЫЕ ЛЬГОТЫ	28
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.07.07; «АЭРОФЛОТ» ПРОСИТ ОТКРЫТЬ ГРАНИЦЫ; ПЕРЕВОЗЧИК РАССЧИТЫВАЕТ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК	30
РБК; 2020.06.07; В ГОСДУМЕ ПОПРОСИЛИ «АЭРОФЛОТ» ВЫВЕЗТИ НЕ ПРИНЯТЫХ НА БОРТ В КНР СОБАК	31
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕЛЕНА ЧЕРНЕНКО; 2020.07.07; ОСК ПОШЛА ЗА ТРИ МОРЯ; КОРПОРАЦИЯ МОЖЕТ КУПИТЬ ВЕРФЬ В ИНДИИ	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.07.07; ТАКСИЧЕСКИЙ МОТОР; ПОЧЕМУ СРЕДИ ТАКСИСТОВ ВСЕ БОЛЬШЕ НЕЛЕГАЛОВ	33
ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.07.07; АВТОПОЕЗДА ПОЕДУТ ПО ПРАВИЛАМ; КОНТРЕЙЛЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОСПОСОБСТВУЮТ РАЗВИТИЮ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РОССИИ.....	35
ВЕДОМОСТИ; АРТЕМ ГИРШ, МАКСИМ РУБЧЕНКО; 2020.07.07; ЦБ ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ ГРАНИЦЫ СТОИМОСТИ ПОЛИСОВ ОСАГО НА 10%; ТАРИФЫ ДЛЯ КАЖДОГО АВТОВЛАДЕЛЬЦА ПЕРЕСЧИТАЮТ ИНДИВИДУАЛЬНО	36
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.06.07; ОСАГО ДОБАВИЛИ СВОБОДЫ; ЦБ РАСШИРИЛ ТАРИФНЫЙ КОРИДОР И ЗАПРЕТИЛ ДИСКРИМИНАЦИЮ	37
РБК; ЮЛИЯ КОШКИНА; 2020.06.07; ЦБ РАЗРЕШИТ СТРАХОВЩИКАМ ПОДНЯТЬ ТАРИФЫ ОСАГО НА 10% ДЛЯ ПЛОХИХ ВОДИТЕЛЕЙ	38
КОММЕРСАНТЬ ЕКАТЕРИНБУРГ; АЛЕКСЕЙ БУРОВ; 2020.06.07; «СИНАРА» СООБЩИЛА О ПОГЛОЩЕНИИ КОМПАНИИ «РСР-М»; ПРОДАВЦОМ ВЫСТУПИЛА СТРУКТУРА ГАЗПРОМБАНКА	40

КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.06.07; ПЛАТНЫМ ТРАССАМ МОГУТ ДОБАВИТЬ СКОРОСТИ; ЦЕЛЕСООБРАЗНО ЛИ УВЕЛИЧЕНИЕ ЛИМИТА ДО 150 КМ/Ч	40
ТАСС; 2020.06.07; В СОВФЕДЕ ПРЕДЛАГАЮТ СНЯТЬ С ФСИН ЗАПРЕТ НА ГОСЗАКУПКУ ИНОСТРАННЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ТОВАРОВ	42
LENTA.RU; 2020.06.07; РОССИЙСКИМ НАЦПРОЕКТАМ ПРОДЛЯТ ЖИЗНЬ	43
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ПУТИН НАХОДИТСЯ В ПОСТОЯННОМ КОНТАКТЕ С ГЛАВОЙ «АЭРОФЛОТА»	43
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ГЛАВЫ РЕГИОНОВ ДОКЛАДЫВАЮТ О ПЛАНАХ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ, ЗАЯВИЛ ПУТИН	44
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; В «АЭРОФЛОТЕ» НАЗВАЛИ СРОКИ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ВНУТРЕННИХ ПЕРЕВОЗОК.....	44
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ПОДЕЛИЛСЯ ПЛАНАМИ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК	44
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ХОЧЕТ ВОССТАНОВИТЬ ПОЗИЦИИ ПО ТРАНЗИТНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ	44
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ВОССТАНОВИТЬ ПЕРЕВОЗКИ НА 50% В 2020 ГОДУ	45
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» СООБЩИЛ О СУЩЕСТВЕННОМ РОСТЕ ПЕРЕВОЗОК.....	45
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ВЫПОЛНЯЕТ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ПЛОСКИМ ТАРИФАМ, ЗАЯВИЛ САВЕЛЬЕВ	45
ТАСС; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ОТКАЗАЛСЯ ОТ ШАХМАТНОЙ РАССАДКИ НА ВСЕХ РЕЙСАХ	46
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ПОДТВЕРДИЛ ПОКУПКУ САМОЛЕТОВ MC-21	46
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ПОЛУЧИТЬ ВОСЕМЬ SSJ100 В 2020 ГОДУ	47
ТАСС; 2020.06.07; МУРМАНСКИЙ АРКТИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ПОДГОТОВИТ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ РЕГИОНА	47
ТАСС; 2020.06.07; НА АЛТАЕ ДОСРОЧНО ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ БОЛЕЕ 20 КМ	48
ТАСС; 2020.07.07; ОКОЛО 310 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГИ НА ЮГЕ САХАЛИНА	48
REGNUM; 2020.07.07; НОВОСИБИРСКИХ ДОРОЖНИКОВ БУДУТ ОПЕРАТИВНО ВКЛЮЧАТЬ В «ЧЕРНЫЙ СПИСОК»	49
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; БОЛЕЕ 170 РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ АМСТЕРДАМА.....	49
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ДУШАНБЕ ПРИБЫЛ В ПЕТЕРБУРГ	50
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ЧЕТВЕРО ЖИТЕЛЕЙ ЧУВАШИИ ВЕРНУЛИСЬ В РОССИЮ ИЗ КИТАЯ В ВЫХОДНЫЕ	50
ВЕСТИ; 2020.06.07; 17 ЖИТЕЛЕЙ БАШКИРИИ ВЕРНУЛИСЬ ДОМОЙ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ КИТАЯ	50
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ПОСОЛЬСТВО РАССКАЗАЛО О ВЫВОЗНЫХ РЕЙСАХ ИЗ МОСКВЫ В РИМ	51
ТАСС; 2020.06.07; КАКИЕ ВОКЗАЛЫ В МОСКВЕ БОЛЬШЕ ПОСТРАДАЛИ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ? И ПОЧЕМУ? ПОСЧИТАЛИ УРБАНИСТЫ.....	51
ТАСС; 2020.06.07; ЛЮДИ С ИНВАЛИДНОСТЬЮ МОГУТ С ИЮЛЯ ОФОРМЛЯТЬ БЕСПЛАТНУЮ ПАРКОВКУ ОНЛАЙН	54
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБИЛО ДОКУМЕНТ ПО РАБОТАМ НА ЕКАТЕРИНБУРГСКОЙ КАД	55

ТАСС; 2020.06.07; БЕСПИЛОТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ НПО «СТАРЛАЙН» С 10 ИЮЛЯ ПРОТЕСТИРУЮТ НА ДОРОГАХ ПЕТЕРБУРГА.....	56
ТАСС; 2020.06.07; РЖД ОЖИДАЮТ ПОЛУЧИТЬ ПЕРВЫЙ ОБРАЗЕЦ ПОЕЗДА ДЛЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ В 2025 ГОДУ	56
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; РЖД СООБЩИЛИ О ВОЗВРАЩЕНИИ ВСЕХ ОТМЕНЕННЫХ РАНЕЕ ПОЕЗДОВ «СТРИЖ»	57
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.06.07; КОЛИЧЕСТВО ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ В ГРАНИЦАХ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ СНИЗИЛОСЬ ПОЧТИ НА ТРЕТЬ В ЯНВАРЕ-ИЮНЕ	57
ПРАЙМ; 2020.06.07; РЖД В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА 14,5%, ДО БОЛЕЕ 2,7 МЛН TEU	58
РБК+; 2020.06.07; «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» ОТМЕЧАЮТ 10-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ.....	58
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АННА ШУШКИНА; 2020.06.07; СПАСЕНИЕ ЛЮДЕЙ, ТЕРПЯЩИХ БЕДСТВИЕ НА МОРЯХ, БУДЕТ РЕГУЛИРОВАТЬ ПРАВИТЕЛЬСТВО	59
ПРАЙМ; 2020.06.07; ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО СЕВМОРПУТИ ВЫРОСЛИ В I ПОЛУГОДИИ ДО 15 МЛН ТОНН	60
ТАСС; 2020.06.07; КРУИЗНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И АБХАЗИЕЙ ОТМЕНИЛИ ДО КОНЦА 2020 ГОДА.....	60
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.06.07; «РОСМОРПОРТ» ПОЛУЧИЛ ЛИЦЕНЗИЮ НА ТРАНСПОРТИРОВКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ	61
РБК ТВ ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2020.06.07; СУБСИДИИ АЭРОПОРТАМ.....	61
НТВ # СЕГОДНЯ; АЛЕКСЕЙ КВАШЕНКИН, СУСАННА ПРУДЧИКОВА, ПАВЕЛ ВОЛОСАТОВ И ТИГРАН ТОВМАСЯН; 2020.06.07; РАСПРАВИТЬ КРЫЛЬЯ.....	61
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ АЭРОПОРТЫ МОСКВЫ НА НАЛИЧИЕ НАРУШЕНИЙ ПО COVID-19	63
ТАСС; 2020.06.07; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ВОРОНЕЖ ПЛАНИРУЮТ СДАТЬ К ЛЕТУ 2023 ГОДА	64
ТАСС; 2020.06.07; АЭРОПОРТ КРЫМА ВОССТАНОВИЛ ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ ПОСЛЕ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ	64
ТАСС; 2020.06.07; UTAIR НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ ПО СЕМИ НОВЫМ МАРШРУТАМ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА	65
РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» СНОВА ЗАДЕЙСТВОВАЛИ ВСЕ СВОИ САМОЛЕТЫ	65
РБК; 2020.06.07; ИМУЩЕСТВО ОБАНКРОТИВШЕЙСЯ «ВИМ-АВИА» ВЫСТАВИЛИ НА ТОРГИ ЗА 42 МЛН РУБЛЕЙ	66
ИНТЕРФАКС; 2020.06.07; «ДОМОДЕДОВО» ИЗ-ЗА СПАДА РЫНКА ПРИДЕТСЯ РЕФИНАНСИРОВАТЬ ЕВРОБОНДЫ НА \$350 МЛН – MOODY'S	66
ИНТЕРФАКС; 2020.06.07; МИНОБОРОНЫ К НОЯБРЮ ПОДГОТОВИТ КОНЦЕССИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ГАЗПРОМОМ АЭРОДРОМА ЛЕВАШОВО	67

ПУБЛИКАЦИИ

1 КАНАЛ НОВОСТИ; КОНСТАНТИН ПАНЮШКИН; 2020.06.07; ВЛАДИМИР ПУТИН ПРОВЕЛ ВСТРЕЧУ С ГЛАВОЙ «АЭРОФЛОТА»

Когда авиаперевозки вернуться на прежний довирусный уровень? Очевидно, что происходит это будет по мере того, как российские регионы и другие страны будут снимать связанные с пандемией ограничения. В нашей стране отрасль постепенно восстанавливается, но пока все непросто. Ситуацию **Владимир Путин** обсудил с главой «Аэрофлота» **Виталием Савельевым**.

Президент уже проводил большое совещание по ситуации в авиационной отрасли в мае. Спустя почти что два месяца кризис еще не предопределен.

– Самолеты стоят в основном на приколе, экипажи тоже на земле, не летают. Непонятно, что будут делать наши партнеры во многих странах мира, в том числе в Европе, они между собой пока разобраться не могут. И не ясно, когда они будут открывать свои границы и территории для граждан третьих стран, в том числе для российских граждан, даже в период летних отпусков, – обратился **Владимир Путин**.

– То, что мы видим, конечно, это очень серьезный кризис. В апреле перевозки упали на 95%, загрузка кресел была всего лишь 33%. Это было для нас абсолютно тяжелое состояние, – говорит **Виталий Савельев**, генеральный директор компании «Аэрофлот».

Те же проблемы сегодня у немецкой Lufthansa, Австрийских авиалиний, голландской KLM, Air France.

– Кризис их коснулся так же, 96-98% падение перевозок.

– Air France, 98%, – уточнил **Владимир Путин**.

– Да, 98%.

– Австрийцы, 99.

– Да. Мы предполагаем, что сможем восстановиться на 50%, то есть около 30 миллионов пассажиров мы сможем перевезти в этом году.

С конца июня, начала июля для туристов открылся российский курортный юг. Однако с поправкой на коронавирус. В ряде регионов ограничительные меры сохраняются. И чем раньше местные власти их снимут, тем больше пассажиров перевезет «Аэрофлот».

– Они будут принимать решения по снятию этих ограничений. Но не в связи с тем, что авиационной отрасли, вернее отрасли авиационных перевозок тяжело приходится, а потому что ситуация меняется к лучшему. Они сами заинтересованы в загрузке гостиниц, отелей, это все понятно. Практически все руководители, губернаторы докладывают мне о своих планах постепенного, поэтапного снятия этих ограничений, – говорит **Владимир Путин**.

– Это очень важно. Потому что как только мы это сделаем, это сразу изменит ситуацию коренным образом.

Ситуация уже меняется и притом на глазах. Вот как сегодня выглядит аэропорт Шереметьево. Людно у стоек «Аэрофлота». Большинство улетает на юг.

А это уже сегодняшние кадры из Сочи, гигантские боинги, дочки «Аэрофлота», авиакомпания «Россия», привезли сотни туристов.

– А что с креслами, Виталий Геннадьевич? Как рассадка? – спросил **Владимир Путин**.

– Самолет является герметичной капсулой, воздух меняется каждые три-пять минут. Воздух берется из компрессора, из-под двигателя, нагревается до 290 градусов. То есть формально на борту заболеть очень сложно. Это показывает и статистика обслуживающего персонала. Наши бортпроводники на борту практически не заболели, у нас небольшой процент всего лишь. Это и мировая практика. Поэтому мы договорились,

что на борту будут маски, будут перчатки, – ответил **Виталий Савельев**, генеральный директор компании «Аэрофлот».

– И летчики тоже, да?

– Да. Но рассадки не будет шахматной, будет нормальная рассадка, иначе просто не взлететь, экономика не будет работать, будет работать против нас.

От идеи шахматной рассадки отказались авиакомпании во всем мире, иначе бы пришлось заметно увеличить стоимость билетов. В итоге в безопасности перелеты не потеряли и при том сохранили разумные цены.

Даже на таких условиях о возобновлении международных перелетов речи пока не идет, запрет **Росавиации** продлен по крайней мере до 1 августа. Так что докризисные значения заграничных перевозок «Аэрофлот» рассчитывает восстановить не раньше весны 2021. На внутреннем рынке показатели 2019 должны быть достигнуты уже в этом декабре. В интересах заполнения самолетов и доступности для пассажиров группа компаний снизила цены, билеты на рейсы «Победы» можно купить со скидкой 60% по 999 рублей.

– «Победа» за пять лет показала удивительные результаты: перевезла более 30 миллионов человек. В прошлом году, в 2019, она перевезла 10,3 миллиона. Темп роста, 43%.

– Процент занятости кресел очень высокий, – комментирует **Владимир Путин**.

– 94% – это вообще уникальный процент. «Победа» оперирует флотом «Boeing-737», по многим показателям она является чемпионом мира по эксплуатации этого самолета.

В парке группы «Аэрофлот» 359 самолетов, преимущественно Boeing и Airbus. И все-таки уже седьмая часть, 54 лайнера, Superjet. В 2020 компания получит еще восемь машин, а в ближайшие годы нарастит число самолетов Sukhoi до 150.

– И мы также являемся основным заказчиком на MC-21. Мы ждем этот самолет, у нас твердый контракт на 50 машин и опцион на 35. То есть 85 машин мы также получим в группу, – сообщил **Виталий Савельев**.

А пока крупнейший российский авиаперевозчик действует в рамках антикризисного плана. Подспорьем для развития компании должен стать транзит пассажиров из Китая в Европу, 10 миллионов человек в год. Но только когда правительство даст добро, то есть не раньше, чем позволит эпидемиологическая ситуация.

<https://www.1tv.ru/news/2020-07-06/388926->

[vladimir putin provel vstrechu s glavoy aeroflota](https://www.1tv.ru/news/2020-07-06/388926-)

<https://www.1tv.ru/news/2020-07-06/388922->

[vladimir putin obsudil situatsiyu v aviatsionnoy otrasli s glavoy aeroflota vitaliem savelievym](https://www.1tv.ru/news/2020-07-06/388922-)

1 КАНАЛ НОВОСТИ; 2020.05.07; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ЗАПУЩЕНО ГРУЗОВОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Важнейшее событие для Крыма и всей российской экономики. Во вторник запущено грузовое железнодорожное движение. Первые составы встретились прямо под аркой моста через Керченский пролив. Теперь затраты на перевозки в Крым должны сократиться в два раза. Раньше товарняки следовали только через паромную переправу. При штормах можно было простоять несколько дней. Сейчас все по расписанию. Из Крыма и в обратном направлении составами ежегодно могут перевозить до 13 миллионов тонн грузов.

<https://www.1tv.ru/news/2020-07-05/388879->

[po krymskomu mostu zapuscheno gruzovoe zheleznodorozhnoe dvizhenie](https://www.1tv.ru/news/2020-07-05/388879-)

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ДМИТРИЙ МАРОКО; 2020.06.07; СТРАТЕГИЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ «АЭРОФЛОТА» КАК СИМВОЛ ВЗЛЕТА ВСЕЙ ОТРАСЛИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

«Аэрофлот» в 2020 году планирует перевезти 30 миллионов пассажиров, то есть восстановить поток наполовину от докризисного уровня. Об этом генеральный директор авиакомпании **Виталий Савельев** рассказал **Владимиру Путину**.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/846079/cid/1/>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ВОССТАНОВИТЬ ДОКРИЗИСНЫЙ УРОВЕНЬ ПЕРЕВОЗОК К МАРТУ

«Аэрофлот» планирует восстановить докризисный уровень перевозок к марту следующего года. Об этом заявил глава крупнейшей в стране авиакомпании **Виталий Савельев** во время рабочей встречи с российским президентом **Владимиром Путиным**.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/846060/cid/1/>

Текст сюжета:

Президент России 6 июля встретился с главой «Аэрофлота» **Виталием Савельевым**. На ней, в частности, шла речь о состоянии авиаотрасли в целом, а также о том, когда за рубежом будут открывать закрытые из-за коронавируса аэропорты.

«Непонятно, что будут делать наши партнеры во многих странах мира, в том числе в Европе», – сказал **Путин** на встрече, трансляцию которой вел телеканал «Россия 24».

Президент РФ отметил, что «они между собой пока разобраться не могут. «И неясно, когда будут открывать свои границы и территории для граждан третьих стран, в том числе для российских граждан, даже в период летних отпусков», – добавил **Путин**.

В этой связи, отметил он, весьма актуальными являются оценки главы «Аэрофлота» относительно того, в каком состоянии сейчас находится отрасль, и каким он видит выход из этой ситуации.

Российские президент считает, что «настало время вернуться к этому вопросу ещё раз и наметить конкретные шаги».

Ранее сообщалось, что **Росавиация** продлила запрет на полеты в Россию из-за границы до 1 августа.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих, со своей стороны, сообщил, что полеты за границу разрешат после того, как власти убедятся в безопасности полетов внутри страны, и выразил осторожную надежду, что это может произойти уже в июле.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3278844>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.06.07; САВЕЛЬЕВ: В 2020 ГОДУ «АЭРОФЛОТ» СМОЖЕТ ПЕРЕВЕЗТИ 30 МИЛЛИОНОВ ПассажиРОВ

В понедельник **Владимир Путин** принял генерального директора «Аэрофлота» **Виталия Савельева** очно в Кремле. Обсудили вопросы, связанные с возобновлением рейсов компании после окончания режима самоизоляции.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/846086/cid/1/>

Текст сюжета:

«Аэрофлот» планирует восстановить докризисный уровень перевозок к марту следующего года. Об этом заявил глава крупнейшей в стране авиакомпании **Виталий Савельев** во время рабочей встречи с российским президентом **Владимиром Путиным**.

Сейчас восстанавливаются перевозки по России, а зарубежные полеты по-прежнему под запретом – **Росавиация** продлила запрет до 1 августа, но страны могут долго еще не открывать свои аэропорты для других авиакомпаний.

В такой ситуации «Аэрофлот» восстановит перевозки к концу года на 50 процентов от докризисного уровня, сообщил **Савельев**.

«Мы предполагаем, что сможем восстановиться на 50 процентов, то есть около 30 миллионов пассажиров мы сможем перевезти в этом году».

Все международные авиаперевозчики пережили падение спроса на 96-98 процентов «и восстановление будет для нас для всех достаточно тяжёлым», – уточнил **Савельев**.

Перевозки пассажиров самолетами «Аэрофлота» упали в самом тяжелом месяце – апреле – на 95 процентов, загрузка кресел была всего лишь 33 процента. В мае снижение продолжилось. В июне возобновился рост спроса, но средний чек на авиабилеты в России снизился в 3,5 раза.

«Мы не в первый раз сталкиваемся с кризисом, группа «Аэрофлот» имеет большой опыт, опыт восстановления, – отметил **Савельев**. – Мы обычно в сутки перевозим 110–120 тысяч человек. Но мы видим, существенный рост идёт, россияне начинают летать, для нас это очень важно».

По его словам, европейские авиакомпании, и авиаперевозчики из Арабских Эмиратов начинают уже восстанавливать свои маршруты с соседними странами.

«Мы бы тоже планировали, что если это произойдет, если нам удастся договориться, и мы начнем летать, то реальное восстановление до 80 процентов – к декабрю, и где-то к концу зимнего сезона, а это конец марта следующего года, мы можем достичь уровня 2019 года по именно международным перевозкам».

«Аэрофлот» нацелен и на восстановление транзита. В последние годы российская авиакомпания стала смой любимой для пассажиров из Китая, «компаний номер один».

«Три года мы занимали эту нишу. И нам, конечно, очень бы хотелось вернуться, потому что очень много было затрачено сил для этого, чтобы опять восстановить этот транзит. Это достаточно большой поток, порядка 10 миллионов человек, и он очень выгодный», – подчеркнул глава «Аэрофлота».

Крупнейшая российская авиакомпания продолжает выполнять и субсидированные перевозки, и развивать авиапарк.

Россия с 27 марта прекратила постоянное и чартерное авиасообщение с другими странами из-за пандемии коронавируса. Исключением стали вывозные, грузовые, почтовые, санитарные и гуманитарные полеты, перегоны пустых самолетов для техобслуживания, транзитные полеты с посадкой для дозаправки (смены экипажа) в России и полеты, осуществляемые по отдельным решениям правительства. С 31 марта Россия сократила и количество вывозных рейсов российских граждан, решивших вернуться домой на время пандемии.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3278838>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ПОПОЛНИТ АВИАПАРК РОССИЙСКИМИ ЛАЙНЕРАМИ

Генеральный директор авиакомпании «Аэрофлот» **Виталий Савельев** в беседе с **Владимиром Путиным** заверил, что остаются в силе прежние договоренности по поставкам Sukhoi Superjet и MC-21.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/846084/cid/1/>

Текст сюжета:

«Аэрофлот», крупнейшая авиакомпания в стране, продолжит поддерживать авиационную промышленность страны: запланированные покупки российских самолетов будут выполнены. Об этом заявил глава крупнейшей в стране авиакомпании **Виталий Савельев** во время рабочей встречи с российским президентом **Владимиром Путиным**.

«Есть определённые обязательства группы, которые для нас очень важны, и мы хотим их подтвердить лишний раз и сохранить, – отметил **Савельев**. – Прежде всего, это поддержка отечественного авиапрома».

В 2018 году компания подписала рамочное соглашение с «Объединенной авиастроительной корпорацией» (ОАК) на поставку региональных 100 самолетов Sukhoi Superjet (SSJ-100) в 2019-2026 годах.

В этом году «Аэрофлот» по контракту ожидает еще 8 пассажирских самолетов Sukhoi Superjet, а в следующем – еще 14 самолетов. «У нас в парке сейчас 54 машины, и в следующем году мы договорились о поставках 14 машин, это в пределах тех 100 машин», которые два года назад были утверждены по контракту, – сообщил **Савельев** главе государства.

В итоге в «Аэрофлоте» будет 150 воздушных судов Sukhoi Superjet – это наибольшее количество среди других авиакомпаний. **Савельев** отметил эффективность работы конструкторов по постоянной доработке самолета.

Самолеты «начинают серьёзно прогрессировать в своем техническом состоянии, машина летает уже более шести часов, что очень важно», а ранее по проекту – только 8,2 часа, «машина начинает показывать хорошие характеристики».

«Аэрофлот» станет и крупнейшим заказчиком нового российского пассажирского лайнера МС-21, производство которого начнется в 2021 году. «Мы ждем этот самолет, у нас твердый контракт на 50 машин и опцион на 35. То есть 85 машин мы также получим в группу», – подчеркнул **Савельев**.

Группа «Аэрофлот» до пандемии планировала увеличить свой авиапарк в 2020 году на 31 самолет – до 398 лайнеров. Компания намерена ввести в строй 11 широкофюзеляжных самолетов Airbus A350, всего заказано 22 воздушных судна. Парк группы включал к началу ноября 364 самолета, в том числе 249 самолетов – в головной авиакомпании. Ранее стало известно, что «ВТБ Лизинг» перенес на июль 2021 года лизинговые платежи «Аэрофлота» по 67 самолетам авиакомпании (почти 20 процентов авиапарка «Аэрофлота»).

Производитель Sukhoi Superjet – компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) в составе Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Поставки российского регионального самолета стартовали в 2011 году. В мире в эксплуатации находятся свыше 100 самолетов SSJ-100.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3278853>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ВИКТОРИЯ ШАНДЫБИНА; 2020.06.07; «РОССИЯ»: ЛЕДОКОЛ, КОТОРЫЙ ПОКОРИТ АРКТИЧЕСКОЕ ПОЛЕ

Первая резка металла для строительства самого мощного в мире атомного ледокола состоялась на судостроительной верфи «Звезда» в Приморском крае. Уникальное судно будет обеспечивать круглогодичный проход по Северному морскому пути.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/846082/cid/1/>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АННА ЛАЗАРЕВА; 2020.06.07; ПРОЕКТ «ЛИДЕР»: ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ САМОГО МОЩНОГО В МИРЕ АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА

Судоверфь «Звезда» приступила к строительству самого мощного в мире атомного ледокола. Ожидается, что первое судно проекта «Лидер» будет спущено на воду в 2027 году. Проект стартовал в бухте города Большой Камень Приморского края.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/846077/cid/1/>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.06.07; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «РОССИЯ» ОБЕСПЕЧИТ ПРЕИМУЩЕСТВО ОТЕЧЕСТВЕННЫХ КОМПАНИЙ

Ледокол «Россия» будет оснащен двумя атомными реакторами, четырьмя турбинами и четырьмя гребными электродвигателями. Суммарная мощность энергоустановок позволит преодолевать льды толщиной более четырех метров со скоростью два узла.

Комментируют генеральный директор ССК «Звезда» Сергей Целуйко и генеральный директор «Атомфлот» Мустафа Кашка.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/846070/cid/1/>

Текст сюжета:

В Приморском крае был дан старт строительству самого мощного в мире атомного ледокола «Лидер».

Заказчиком ледокола является Госкорпорация «Росатом», застройщиком – ФГУП «Атомфлот». Строительство атомного ледокола будет реализовано дальневосточным судостроительным комплексом «Звезда» на основании распоряжения Правительства РФ от 27 марта 2019 года. Судостроительный комплекс «Звезда» единственным исполнителем по строительству судна.

Ввод судна в эксплуатацию запланирован в 2027 году.

Ледокол «Лидер» поможет обеспечить безопасные постоянные проводки судов в восточном районе Арктики, круглогодичную навигацию по Северному морскому пути (СМП), откроет новые возможности высокоширотных маршрутов, заявил глава «Атомфлота» Мустафа Кашка.

Уникальный атомный ледокол обладает исключительными техническими характеристиками, которые позволят ему гарантированно обеспечить круглогодичные проводки в восточном районе Арктики.

Правительство в январе приняло постановление о строительстве головного атомного ледокола проекта «Лидер». На строительство судна из бюджета в 2020-2027 годах выделят 127,576 миллиарда руб.

Мощность ледокола проекта 10510 составляет 120 МВт. «Росатом» намерен построить три таких ледокола.

Проект строительства «Лидера» разработало ЦКБ «Айсберг» (Санкт-Петербург).

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3278820>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АНДРЕЙ КОЛЕСНИКОВ; 2020.06.07; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ЗАПУСТИЛА НОВЫЙ РЕЙС ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В СОЧИ

Жители Владивостока теперь могут попасть на курорты черноморского побережья прямым авиарейсом – перелет занимает почти десять часов. Но это все равно экономит время и деньги, уверены туристы. Билеты полностью распроданы.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/846022/cid/1/>

Текст сюжета:

Это наконец-то свершилось, Прямой авиарейс соединил черноморское побережье с побережьем Японского моря. И это, пожалуй, первый рейс в новейшей истории международного аэропорта Владивосток.

Пока огромный авиалайнер рулил к терминалу, у стойки регистрации началось оформление первых пассажиров.

«Теперь конечно, лучше, прямой рейс, вот у меня вообще жена раньше полетела с пересадкой, сначала туда, потом 3-4 часа ждать, потом еще 4 часа лететь», – вспоминает Сергей Стяжкин, пассажир.

Уже через полчаса, очередь из желающих улететь на Черное море значительно выросла. Большинство пассажиров выбрали турпакет – в него входит авиаперелет туда и обратно, трансфер, проживание в гостинице.

«Сейчас самое главное для нас – это цены. В районе 70 тысяч, я считаю, что это недорого, 9 дней – 8 ночей. Никогда не были, поэтому решили полететь туда», – говорит Оксана Лобко-Собачкина.

При желании путевку на Черное море можно разнообразить опциями, питанием по системе «все включено» или, например, дополнить экскурсиями.

С постепенным снижением уровня заболеваемости COVID-19 в России, внутренний туризм начинает просыпаться. В нынешнем летнем сезоне авиакомпания планирует перевезти на южные курорты не менее 50 тысяч дальневосточников.

«Каждый пассажир найдет себе то, что ему хочется, стоимость перелета ниже. Но при этом, пассажир может выбрать, кастомизировать перелет, дополнительное питание, но базовая стоимость, которая включает в себя все, уже включена в минимальную стоимость», – пояснил Сергей Стариков, официальный представитель авиакомпании «Россия».

Рейсы, выполняемые в обход столицы, экономят не только время и деньги пассажиров, а за счет сокращения длительности, перелет наносит меньший ущерб окружающей среде. Первый перелет во Владивосток занял почти 9 часов.

«Очень приятно видеть лица людей, которые могут насладиться теплым морем», – признается Андрей Чекунов, старший бортпроводник экипажа 1 отделения.

Перед каждым вылетом – дезинфекция салона, смена одноразовых салфеток на подголовниках. Пассажирам также обещают питание в ланч-боксах и одноразовую посуду.

Широкофюзеляжный самолет рассчитан на 500 пассажиров. Сюда прилетел совершенно пустым, в Сочи улетит загруженным на 100 процентов. Рассадка обычная, поэтому экипаж предпринимает максимальные меры безопасности.

На первый беспересадочный авиарейс Владивосток-Сочи все туры и билеты проданы – 510 пассажиров улетели эконом-классом, еще 12 человек выбрали бизнес-услугу. С этого момента, полеты на Черное море будут выполняться дважды в неделю, а с 11 июля, прямым рейсом можно будет улететь и в Крым.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3278730>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.06.07; ЖЕСТКАЯ ПОСАДКА МИ-2 ПОД РОСТОВОМ: 1 ЧЕЛОВЕК ПОГИБ

В Ростовской области совершил жесткую посадку частный вертолет Ми-2. По предварительным данным, причиной инцидента стал отказ двигателя. В результате ЧП один человек погиб, еще один пострадал.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/846025/cid/1/>

Текст сюжета:

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3278734>

ПРАЙМ; 2020.07.07; КАБМИН ОБСУДИТ СУБСИДИИ СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ НА КОМПЕНСАЦИЮ РАСХОДОВ ПО ДОГОВОРАМ ЛИЗИНГА

Правительство во вторник обсудит предоставление судоходным компаниям РФ, осуществляющим морские и речные круизные перевозки, субсидий на компенсацию расходов по договорам, заключенным с российскими лизинговыми компаниями, сообщила **пресс-служба** кабмина.

«На заседании планируется рассмотреть следующие вопросы:... О выделении **Росморречфлоту** из резервного фонда правительства Российской Федерации бюджетных ассигнований в целях предоставления в 2020 году субсидий российским судоходным компаниям, осуществляющим морские и речные круизные перевозки, на компенсацию их расходов по договорам, заключенным этими судоходными компаниями с российскими лизинговыми компаниями», – говорится в сообщении.

Отмечается, что субсидии предоставляются в целях непрерывания деятельности российских судоходных компаний, за исключением приостановки в связи с санитарно-противоэпидемическими мероприятиями для профилактики коронавируса. Кроме того, субсидии предоставляются для поддержки численности сотрудников судоходных компаний на уровне не ниже 70% от прошлого года.

https://1prime.ru/state_regulation/20200707/831734434.html

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; МИНТРАНС ОЦЕНИЛ СИТУАЦИЮ С СИСТЕМООБРАЗУЮЩИМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ

Минтранс РФ пока не получал от российских транспортных компаний обращений с просьбой исключить их из списка системообразующих предприятий, однако не исключает этого, сообщил журналистам **замглавы ведомства Юрий Цветков**.

Ранее в июле газета «Коммерсантъ» со ссылкой на источники сообщала, что попавшие в список системообразующих компании жалуются на необходимость готовить еженедельно и чаще массу отчетов для властей всех уровней, притом что большинство участников списка поддержки не получали, а некоторые и не планируют.

«Возможно, попросят исключить, потому что ряду компаний поддержка не требуется... пока они не обращались к нам. Отдельные... отчетность не дают», – сказал **Цветков**, отвечая на вопрос, поступали ли в **Минтранс РФ** обращения от транспортников с просьбой об исключении из списка системообразующих предприятий.

«Системообразующие предприятия, когда составлялся перечень, сразу было оговорено, что перечень... составляется для мониторинга в целом ситуации в экономике и не является обязательным то, что будет оказана поддержка императивно. То есть будет она выборочно. ...Коллеги сами себя предложили в эти списки... помимо обычной отчетности... вынуждены предоставлять информацию, при том, что некоторые не получают помощь и даже не претендуют. ...У них есть справедливые вопросы... разные опасения высказываются», – добавил он.

Системообразующие предприятия в транспортной отрасли получили поддержку на 98,5 миллиарда рублей, могут получить дополнительно еще около 65 миллиардов рублей, сообщается в документах **Минтранса РФ**. Включение компаний в перечень системообразующих предприятий позволяет им получить доступ к льготному кредитованию и госгарантиям по инвестиционным проектам, рефинансированию долгов.

Минтранс России включил в перечень системообразующих предприятий свыше 180 транспортных компаний. Это морской пассажирский транспорт, морские грузоперевозки, речные перевозки пассажиров, речные грузоперевозки, порты, пассажирские перевозки воздушным транспортом, грузовые перевозки воздушным транспортом, аэропорты, междугородные и международные перевозки железнодорожным транспортом, грузовые железнодорожные перевозки, пассажирские железнодорожные перевозки в пригородном сообщении, автобусный, троллейбусный, трамвайный транспорт и метро, грузовой автотранспорт, инфраструктурное строительство, транспортно-логистические центры.

<https://ria.ru/20200706/1573945185.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8893127>

<https://ria.ru/20200706/1573945370.html>

<https://regnum.ru/news/3002342.html>

<https://emitent.1prime.ru/News/NewsView.aspx?GUID={D2C96417-FA82-4635-885D-D48987BF09C3}>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; МИНТРАНС ПРИЗВАЛ ПРИЗНАТЬ РЕЧНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПОСТРАДАВШЕЙ ОТРАСЛЮ

Минтранс РФ продолжит настаивать на включении речных грузоперевозок, а также ряда сопутствующих отраслей в список наиболее пострадавших от COVID-19, сообщил журналистам **замглавы ведомства Юрий Цветков**.

Пассажирские перевозки морским и внутренним водным транспортом, а также междугородные пассажирские железнодорожные перевозки в июне были включены в

список отраслей, наиболее пострадавших от коронавируса. Речные грузовые перевозки в перечень не вошли.

«Мы этот вопрос продолжаем отстаивать. ... Мы направляли еще в апреле соответствующее обращение», – сказал **Цветков**, отвечая на вопрос, будет ли **Минтранс** продвигать включение речных грузоперевозок в список наиболее пострадавших от пандемии отраслей.

«Мы считаем, что должны помимо грузовых перевозок войти (в список наиболее пострадавших от коронавируса отраслей – ред.) еще прочие виды деятельности на речном транспорте, туда как раз и входят как раз речные пассажирские порты, которые пострадали и другие смежные виды деятельности, которые завязаны на пассажирские перевозки», – добавил он.

<https://ria.ru/20200706/1573945370.html>

ТАСС; 2020.06.07; ВЛАСТИ НЕ ПОДДЕРЖАЛИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ПОДДЕРЖКЕ НЕЗАВИСИМЫХ АЗС И ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ РЫНКА БЕНЗИНА

Минэнерго, Минфин, Минэкономразвития, **Минтранс** и ФАС считают, что в настоящее время нецелесообразно кардинально менять действующую систему налогообложения нефтеперерабатывающей отрасли и рынка АЗС, чтобы поддержать независимые заправки, а также не видят необходимости в либерализации рынка. Это следует из письма заместителя министра энергетики Павла Сорокина президенту Независимого топливного союза (НТС, объединяет АЗС, не входящие в вертикально-интегрированные нефтяные компании) Павлу Баженову, которое имеется в распоряжении ТАСС. Документ подготовлен Минэнерго совместно с другими министерствами и ФАС.

В письме идет речь о предложениях Баженова о снижении ставки НДС, отмене демпфирующего механизма и «инфляция минус», а также о либерализации цен на бензин и предоставлении налоговых вычетов по транспортному налогу. Ранее соответствующее письмо было разослано в профильные министерства и ведомства, а также курирующему отрасль **вице-премьеру**.

По вопросу либерализации цен на бензин и отмены системы «инфляция минус» (по которому государство принимает меры, чтобы не допустить рост стоимости бензина выше среднего по стране уровня инфляции) Минэнерго отметило, что по законодательству цены на нефтепродукты не подлежат государственному регулированию.

«Ценообразование складывается на основании конъюнктуры рынка, соотношения спроса и предложения с учетом экспортной альтернативы (цена на нефтепродукты на мировых рынках за вычетом транспортной составляющей и экспортной пошлины), а также действующей налоговой политики», – говорится в письме.

Контроль за деятельностью юрлиц, которые занимаются организацией торговли на рынке, осуществляет ФАС. В случае выявления признаков нарушения антимонопольного законодательства служба будет принимать меры реагирования, указывает Минэнерго.

О других предложениях

Минэнерго также выступило против приостановки действия демпфирующего механизма до конца 2020 года, так как он позволяет не допустить рост цен на моторное топливо на внутреннем рынке выше инфляции при увеличении стоимости нефти.

«Демпфирующий механизм позволяет стабилизировать цены для конечных потребителей на внутреннем рынке, что является важным для поддержания социальной стабильности в будущем, когда внешние ценовые условия снова смогут измениться. Кроме того, демпфер позволяет сдерживать рост розничных цен в пределах инфляции, а также обеспечивать справедливую доходность поставок моторного топлива российскими нефтеперерабатывающими заводами на внутренний рынок в зависимости от внешних условий», – поясняется в письме.

По информации Минфина, в 2019 году выплаты нефтяным компаниям из федерального бюджета составили около 300 млрд рублей. В 2020 году при цене нефти \$42 за баррель и курсе 68 рублей за доллар поступления акцизов на нефтяное сырье ожидаются свыше 350 млрд рублей.

Власти также выступили против идеи снизить ставку НДС на 10 процентных пунктов до конца 2020 года, так как прогнозируемый дефицит бюджета по итогам 2020 года составит более 4 трлн рублей.

Ведомства не поддержали и предложение ввести каникулы для частного бизнеса по страховым отчислениям во внебюджетные фонды, а также предоставить налоговые вычеты по транспортному налогу, уплаченному перевозчиками системе «Платон».

<https://tass.ru/ekonomika/8893589>

ТАСС; 2020.06.07; РОСАВИАЦИЯ ОДОБРИЛА 40 ЗАЯВОК АЭРОПОРТОВ НА СУБСИДИИ НА 1,4 МЛРД РУБЛЕЙ

Росавиация одобрила 40 заявок аэропортов РФ на предоставление субсидий на компенсацию расходов во время пандемии на 1,4 млрд рублей, говорится в сообщении агентства.

Всего **Росавиация** получила 128 заявок от 89 аэропортов. Это заявки на компенсацию расходов во втором квартале 2020 года.

«На сегодня приняты положительные решения о предоставлении субсидий по 40 заявкам за апрель и май на общую сумму 1,4 млрд рублей. Это составляет 12,9% от общего объема выделенных из федерального бюджета ассигнований. Общая сумма поданных заявок составляет 3,7 млрд рублей, то есть 34% от всей суммы субсидии», – отмечается в сообщении.

Аэропорты смогут подать заявку до 15 августа.

В конце мая правительство выделило 10,9 млрд рублей на поддержку российских аэропортов в связи с пандемией коронавируса. Ранее на субсидии авиакомпаниям было выделено 23,4 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/8892567>

ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.06.07; КОНТРОЛЕР ДОРОГИ: СЕМЬ РЕСУРСОВ, КОТОРЫЕ ПОМОГАЮТ ДЕЛАТЬ ТРАССЫ ЛУЧШЕ

Несмотря на пандемию, дорожные стройки и ремонты практически не останавливались и к лету набрали полную силу. Благодаря **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»** в 2020 году отремонтируют более 13 тыс. км проездов и улиц, дорог и автотрасс. Как узнать, какие дороги будут ремонтировать рядом с домом, куда обращаться, чтобы добиться ремонта своей улицы, есть ли управа на бракоделов? На помощь придут онлайн-ресурсы из подборки, составленной пресс-службой **Росавтодора** и порталом «Будущее России. Национальные проекты».

1. Карта ремонтов: bkdrf.ru

Интерактивная карта национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** наглядно в режиме онлайн показывает, где и какие работы проводятся в текущем году во всех 83 субъектах России, принимающих участие в **нацпроекте**.

На карте можно увидеть информацию о планах ремонта и ходе работ в каждом субъекте РФ вплоть до конкретной улицы. Можно узнать объемы и сроки работ, их стоимость. Также на ресурсе размещаются фотографии до и после ремонта конкретных объектов. После регистрации в личном кабинете сайта можно задавать вопросы и оставлять отзывы.

2. Соцсети **нацпроекта**: vk.com/bkadrussia

Узнавать самые оперативные новости, делиться мнениями, предлагать и обсуждать темы дорожного ремонта можно в официальных аккаунтах **нацпроекта** в соцсетях. Наиболее

востребованный канал – социальная сеть «ВКонтакте», где функционируют одно федеральное и 83 региональных сообщества (по числу субъектов-участников). Найти региональные сообщества легко: наберите в поиске слово «дороги», указав регион. Например, «дороги Ленинградской области».

3. Народный контроль: dorogi-onf.ru

Искреннее желание людей улучшить жизнь в своей родной местности не осталось без внимания в **нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Чтобы принимать самое непосредственное участие в реализации национального проекта на всех этапах – от обсуждения перечня будущих объектов ремонта до их приемки, – можно стать общественным контролером. Одно из самых массовых движений – проект Общероссийского народного фронта (ОНФ) «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог».

Стать контролером можно, обратившись в областное отделение ОНФ или региональное дорожное ведомство, а также связавшись с единомышленниками в соцсетях. Сами дорожники заинтересованы в таком сотрудничестве: во всех профильных региональных ведомствах созданы общественные советы, куда входят дорожные контролеры, во многих организована работа по краткосрочному обучению активистов на базе профессиональных техникумов, проводятся регулярные инспекционные рейды по объектам ремонта.

4. «Улица Победы»: vk.cc/ulitsapobedy

В год 75-летия Великой Победы дорожники сделали подарок и в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** инициировали ремонт улиц и благоустройство объектов улично-дорожной сети, названных в честь Дня Победы или героев Великой Отечественной войны.

Отслеживать ход дорожных работ на объектах, вошедших в проект «Улица Победы», можно в режиме онлайн. Для этого в социальной сети «ВКонтакте» создано приложение с одноименным названием. В нем подробная информация по каждому дорожному объекту, фотографии и исторические материалы о важных событиях, произошедших в регионе в годы Великой Отечественной войны, а также история названия «победных» улиц.

5. Выбери сам

Несмотря на то что работы этого года в самом разгаре, уже сейчас формируются перечни объектов ремонта по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»** на 2021 год. Интерактивные опросы и голосование по выбору участков улиц и магистралей, которые необходимо отремонтировать, как правило, проводят профильные ведомства и администрации городов и регионов. Также предложить объект ремонта на следующий год можно на официальных сайтах дорожных ведомств, администраций городов и регионов и в региональных дорожных сообществах социальной сети «ВКонтакте».

6. Приложение «Госуслуги.Дороги»

Установив мобильное приложение «Госуслуги.Дороги», можно узнать информацию о дорогах, вошедших в программу работ **нацпроекта** непосредственно рядом с геометкой пользователя. Также можно найти интересующий участок дороги по адресу или отобразить объекты по удаленности от своего местоположения, рейтингу пользователей или степени завершенности.

7. Стать гуру дорожных технологий: rnnt.ru

В ходе реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** активно внедряются новые технологии и материалы. Узнать, что такое холодный ресайклинг, зачем на дороге геосинтетические материалы, как работает методика объемного проектирования асфальтобетонных смесей, можно в специально созданном реестре новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения.

Ресурс и для специалистов, и для всех желающих, доступ можно получить, заполнив анкету. В реестре уже собрано более 300 технологий, 162 конструкции, 310

регламентирующих документов дорожной отрасли, так что найти можно не только «дорожный хай-тек», но и ответы практически на все вопросы о щебне, песке, битумах и асфальтах.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kontroler-dorogi-sem-resursov-kotorye-pomogaut-delat-trassy-lucse>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА КРЫМА; СЕРГЕЙ ВИННИК; 2020.07.07; БАШМАКИ В СТОРОНУ; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, КТО БОЛЬШЕ ВСЕХ ВЫИГРАЕТ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В КРЫМ

С началом регулярного грузового железнодорожного движения по Крымскому мосту эксперты прогнозируют снижение цен на отдельные группы товаров до 30 – 50 процентов. Но подешевеет не все, и изменятся цены не так скоро. На вопросы, что повезут в Крым вагонами, а что точно ввозить не будут, ответили эксперты.

Получено разрешение открыть движение поездов на участке Багерovo – Тамань.

30 июня первым по мосту двинулся поезд N 2001 с грузом кальцинированной соды и известняка из Крыма. Под арками моста он встретился с таким же составом, направлявшимся на полуостров с цистернами топлива.

- Максимальную выгоду от железнодорожных перевозок получают отрасли, которым необходим большой объем грузов без специальных условий транспортировки. По железной дороге пойдет металл, лес, щебень, песок, цемент, строительные смеси, гипсокартон, – считает глава Ассоциации грузовых автоперевозчиков и экспедиторов Крыма Анатолий Цуркин. – Их основными потребителями на полуострове являются строительные компании.

Кроме того, выгодно будет перевозить большие объемы зерна из Крыма в порты Новороссийска и Тамани. Но самую большую выгоду получит Крымский содовый завод. На его продукцию приходится 80 процентов загрузки всех вагонов, идущих в направлении материка.

Производители соды после открытия железнодорожного грузосообщения по мосту смогут экономить до 40 тысяч рублей на каждом вагоне. При перевозке зерновых фиксируется перегруз автомобильного транспорта. Однако на трассе «Таврида» после сдачи ее в эксплуатацию будут установлены весы, и контроль тоннажа станет обязательным для всех автоперевозчиков. Поэтому зернотрейдеры охотно будут перевозить грузы по железнодорожной дороге.

Кроме того, выиграют поставщики удобрений в Крым, но в этом сегменте преимущества не так велики, поскольку поставки носят сезонный характер и их партии не столь большие. А крупные агрохолдинги Крыма уже взвешивают возможности экспорта своей продукции за рубеж.

- С началом регулярного грузового железнодорожного сообщения прогнозируется увеличение поставок из республики таких видов сельхозпродукции, как зерновые культуры и мясо птицы, – рассказал **вице-премьер** правительства Крыма – министр сельского хозяйства Андрей Рюмшин. – Одно из ведущих предприятий агропромышленного комплекса уже готово использовать железнодорожный транспорт при экспорте мясной продукции в Казахстан и Киргизию.

По оценкам экспертов, наибольшую выгоду от железнодорожных грузовых перевозок получают строительная и химическая отрасли, а также сельское хозяйство. И едва ли не в первую очередь в Крыму ждут снижения цен на бензин. По крайней мере, цена топлива на заправках полуострова должна сравняться с ценой в Краснодарском крае.

- Теперь в плане логистических возможностей Крым ничем не отличается от других регионов нашей страны, – отметил глава Крыма Сергей Аксенов. -

Рассчитываем, что цены у нас снизятся.

Сейчас все эти грузы в основном перевозятся автомобильным транспортом, отмечают эксперты, и перестройка логистики займет какое-то время.

- Должна наладиться вся цепочка: перевозка, складирование, перераспределение грузов, – говорит Анатолий Цуркин. – Не все готовы перестроиться, многие уже привыкли к автоперевозкам.

Глава ассоциации автомобильных грузоперевозчиков Крыма уверен, что и после открытия движения по железной дороге часть грузов, для которых больше подходят вагонные партии, будут перевозить автомобилями.

- Представьте ситуацию: вы купили три вагона металла, а 20 тонн вам не хватило. Проще и быстрее их будет привезти автофурами. Или нужно быстро вернуть брак из вагонной партии. Также фактор времени здесь может играть решающую роль, – говорит Анатолий Цуркин.

Эксперт полагает, что конкуренция постепенно отразится на ценах и тарифах логистических компаний и не исключает демпинговой политики со стороны отдельных перевозчиков. Вместе с тем, полагает Анатолий Цуркин, разница в цене между автомобильными и железнодорожными перевозками в направлении Крыма не так уж велика.

- Да, железнодорожный транспорт самый дешевый и экономически выгодный, если большой груз везти на большие расстояния, например, с Дальнего Востока в европейскую часть России, – говорит Цуркин. – Но в Крыму нет таких объемов груза. Даже крымское вино в Китай везут сегодня автомобильным транспортом. Колбасу или скоропортящиеся товары сюда никто вагонными партиями не повезет. Вагоны-рефрижераторы безумно дорогие и для них нужны соответствующие поставки.

Тем не менее прием заявок на вагонные партии уже активно идет с постоянным приростом. В этом году по Крымской железной дороге рассчитывают перевезти не менее 3 миллионов тонн грузов.

- Есть уверенность, что будет и больше, – отметил начальник КЖД Алексей Гладилин.

В будущем году железнодорожники перевезут уже 4,5 миллиона тонн, и это не предел. Крымский мост рассчитан на ежегодную транспортировку не менее

13,5 миллиона тонн грузов и 14 миллионов пассажиров. Ежедневно здесь могут курсировать 47 пар поездов. Начало регулярного грузового движения по мосту стало настоящей экономической инъекцией и для коллектива железнодорожников, и для Крыма в целом. Сегодня на КЖД трудятся 7000 человек, чтобы перевозить грузовые составы, дорога приняла на постоянную работу еще 70 машинистов и 40 помощников машинистов.

- Открытие регулярного грузового движения по железнодорожной части

Крымского моста может снизить стоимость отдельных групп товаров на 30 – 50 процентов за счет сокращения логистических издержек, – говорит **министр транспорта России Евгений Дитрих**. – Мы подсчитали, что железнодорожный паром, курсировавший до этого в Керченском проливе, в среднем простаивал 45 дней в году, в основном из-за погодных условий. Теперь это в прошлом.

Но только началом грузовых перевозок перемены на КЖД не ограничатся.

До конца года в Крыму получат 16 единиц нового подвижного состава. Уже 1 июня на полуострове начали ходить новые, комфортабельные электропоезда до

Сак, Бахчисарая и других городов. Со временем старые электрички вовсе уйдут на покой.

А 1 сентября начнет принимать и отправлять поезда новая станция

Керчь-Южная, самая первая на полуострове после съезда с моста. Ее построили специально для удобства жителей Керчи и гостей города, путешествующих по железной дороге. Кроме того, в этом году будет подготовлен проект технико-экономического обоснования строительства пассажирского узла у нового терминала аэропорта Симферополь, из которого, возможно, будет ходить аэроэкспресс до Севастополя.

- Уверен, что это направление будет востребовано пассажирами и быстро окупится, – считает Сергей Аксенов.

Также в **Минтрансе РФ** и в Крыму еще раз подсчитают экономическую целесообразность строительства прямой железнодорожной ветки Керчь – Симферополь. Об этом проекте уже давно говорят, и пришла пора определиться, будет ли он реализован в ближайшее десятилетие.

ГТРК ВОРОНЕЖ; 2020.06.07; БЫСТРАЯ ДОРОГА К МОРЮ И КОНЕЦ ПРОБКАМ. КАК ОБХОД ВОРОНЕЖСКОГО ЛОСЕВО ОБЛЕГЧИТ ЖИЗНЬ ВОДИТЕЛЕЙ

Подарок для тех, кто едет на юг. Новый участок трассы М-4 «Дон» в обход села Лосево и Павловска открыли в субботу, 4 июля. Для региона событие историческое. Эта магистраль решит сразу несколько проблем, но главное – должна исчезнуть знаменитая пробка. Дорогу сдали на полгода раньше срока.

85 километров пути, пропускная способность 60 тыс. автомобилей в сутки. Над новым участком трассы трудились 4 тыс. рабочих и 1 тыс. единиц техники. Дорога к морю станет быстрее на 1,5-2 часа. Исчезнет знаменитая на всю страну пробка в Лосево.

- Мы очень большой расход личного состава имели на Лосево. По 6-7 часов люди стояли. Мы очень много сделали, чтобы перестали нарушать правила дорожного движения. Водители ездили по обочинам, потому что вы видели, что творилось – обочины разбивали, это становилось одной из причин аварий, – рассказал начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников.

Первыми обход Лосево и Павловска оценили **министр транспорта Евгений Дитрих** и глава региона Александр Гусев. Нажатием рычага символической коробки передач они запустили движение.

Под прицелом объективов сотен камер по новому участку М-4 проехала колонна дорожной техники. А вот первым автомобилистом стал житель Павловска Андрей Седых. Водитель получил сертификат на топливо. Он отметил, что в его родном городе теперь дышать станет легче.

- Большегрузов меньше, во-первых. Во-вторых, шумность в Павловске, конечно, была. Сейчас обход сделали – оно и быстрее будет, без пробок. Все-таки наши пробки в Лосево знала, наверное, вся Россия, – говорит житель Павловска Андрей Седых.

Дорогу сдали на полгода раньше срока – в разгар туристического сезона. Хотя дорожники планировали открыть участок еще в конце 2019-го, но столкнулись с бумажным вопросом – согласовывали перенос газовой трубы. На руку такая задержка оказалась только предпринимателям из Лосево, которые теперь потеряют часть клиентов. Но с открытием трассы, заверил губернатор Александр Гусев, про бизнесменов не забудут.

- Во-первых, здесь появятся коммерческие зоны, у нас есть земельные участки на имеющихся съездах, то есть нам не придется дорожную инфраструктуру как-то приспособливать. И мы постараемся те потери условные, которые предприниматели Лосево понесли, компенсировать организованной коммерчески привлекательной зоной для обслуживания транзитных пассажиров, – подчеркнул губернатор Воронежской области Александр Гусев.

Разрешенная скорость на участке пока 110 км/ч, но скоро, как ожидается, она вырастет до 130, а после – и до 150. На обходе два пункта взимания оплаты. Проезд для легковых автомобилей без скидок будет стоить 200 рублей. И это – самый дорогой участок на М-4.

- Всех призываю пользоваться таким замечательным устройством, как транспондер, поскольку при его использовании сразу возникает скидка 20%. А самое главное, они используются на всех платных дорогах Российской Федерации, – говорит председатель правления ГК «Российские автомобильные дороги» **Вячеслав Петушенко**.

При этом, уверены дорожники, оно того стоит. Так, за безопасностью на участке будет следить сотня камер. Информация о работах, авариях или ухудшении погоды собирается на экранах центра управления дорожного движения, а потом выводится на табло над магистралью.

- Это действительно дороги, которые оборудованы всем необходимым, всеми средствами безопасности. 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, – подчеркнул **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Буквально через пару месяцев работы на трассе возобновят – теперь дорожники планируют заняться отрезком до границы с Ростовской областью. Таким образом, по всему участку М-4 в нашем регионе можно будет ехать со скоростью минимум в 110 км/ч. <https://vestivrn.ru/news/2020/07/06/bystraya-doroga-k-moryu-i-konec-probkam-kak-obkhod-voronezhskogo-losevo-oblegchit-zhizn/>

КОММЕРСАНТЪ (КРАСНОДАР); ЕЛЕНА РЫЖКОВА; 2020.06.07; ВЛАСТИ ПОШЛИ В ОБХОД; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВКЛЮЧИЛО НОВУЮ ТРАССУ ДЖУБГА–СОЧИ В ОПОРНУЮ СЕТЬ РОССИЙСКИХ ДОРОГ

Правительство РФ включило планируемую к строительству трассу Джубга–Сочи в опорную сеть российских дорог. Протяженность автодороги составит 119 км, ее построят в обход населенных пунктов, что позволит разгрузить действующую дорогу и избавиться от многокилометровых пробок в курортный сезон. В июне прошлого года правительство отказалось от реализации этого же проекта из-за технической сложности и крайне высокой стоимости, которая оценивается в 1,6 трлн руб. Эксперты говорят, что включение трассы в опорную сеть российских дорог – сигнал региональным властям, что нужно искать источники финансирования проекта.

Трасса Джубга–Сочи, строительство которой оценивалось в 1,6 трлн руб., включена в опорную сеть российских дорог. Об этом сообщил губернатор края Вениамин Кондратьев. «Протяженность новой трассы Джубга–Сочи составит 119 км, она будет построена в обход населенных пунктов. Особенно это актуально для Туапсинского района – самого напряженного участка на существующей трассе», – сказал губернатор. Он также сказал, что стройка в целом повлияет на развитие Сочи и всего Черноморского побережья. «Мы не раз встречались с **министром транспорта РФ**, обсуждали этапы работ, и благодарны правительству РФ за решение, которого ждали, наверное, не только в нашем крае, но в целом в стране», – добавил глава края.

Как пояснил **глава Минтранса РФ Евгений Дитрих**, проект трассы в данный момент формируется. «В опорную сеть автомобильных дорог РФ мы 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 господин **Дитрих**. По его мнению, 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, но в последующем смогли бы составить основу дублера существующей дороги.

Действующая в данный момент трасса Джубга–Сочи пока единственный автомобильный маршрут, соединяющий Сочи с другими регионами страны. Это двухполосный горный серпантин, крайне перегруженный в течение всего курортного сезона.

Новая четырехполосная дорога должна пойти в обход населенных пунктов. Предполагается построить обход Туапсе, Сочи, поселка Лазаревского, и еще около 80 км соединительных участков. При этом подрядчик должен будет возвести 43 моста, 27 тоннелей и несколько эстакад. Если проект будет реализован, добраться от Джубги до

Сочи можно будет за час. Предполагалось, что для автомобилистов проезд будет бесплатным.

О необходимости строительства дороги-дублера к Сочи власти говорят не впервые. В июле прошлого года председатель правления «Автодора» Вячеслав Петушенко заявлял, что стоит задача обеспечить максимально быстрый проезд к Черному морю, к Сочи, для чего необходимо создать дорогу, которая позволит преодолевать участок от Джубги до Сочи не за пять-восемь часов, а за полтора. Тем не менее, как писал „Ъ-Кубань“, в июне прошлого года **вице-премьер** Максим Акимов заявил, что проект новой скоростной дороги от Джубги до Сочи на юге Краснодарского края не будет реализован к 2024 году. «Джубга–Сочи – это точно не проект текущего цикла. У нас достаточно транспортных инфраструктурных проектов, которые необходимо завершить к 2024 году», – сказал господин Акимов. Тогда **Минтранс** счел строительство новой четырехполосной трассы длиной 119 км нецелесообразным из-за технической сложности и крайне высокой стоимости. Власти рассматривали также возможность концессионных соглашений, однако даже в этом случае государству придется внести существенный вклад уже на этапе строительства каждого участка. Новой информации об изменении стоимости реализации проекта, как и о планируемой дате начала работ, пока не поступало.

По словам генерального директора «Infoline-Аналитика» Михаила Бурмистрова, включение трассы в опорную сеть автодорог России позволяет приступить к проработке проекта и поиску вариантов финансирования. «У проекта появились шансы на подготовку документации, хотя вопрос с финансированием ее разработки пока не решен. В целом региональные власти уже могут начать работы по проектированию, поиску инвесторов, детальной проработке. Это сигнал для них – приступить к оптимизации бюджета проекта, так как получить 1,5 трлн бюджетных средств объективно невозможно. Этому проекту и раньше не давали хода из-за сложности и слишком высокой стоимости. Соответственно, необходимо искать альтернативные варианты, которые дешевле и могут быть интересны частному бизнесу или для ГЧП», – сказал эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4406555>

BUSINESS FM; ГРОШЕВА НАДЕЖДА; 2020.06.07; ЗАХОТЯТ ЛИ РОССИЯНЕ ИНВЕСТИРОВАТЬ В ДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ?

Об обсуждении такого механизма сообщил **глава Минтранса Евгений Дитрих**. Что это могут быть за бумаги, чем они могут быть интересны частным инвесторам и что вызывает вопросы у экспертов?

За прошлый год частных инвесторов в России стало на 3 млн больше, и многие теперь с интересом смотрят на деньги на их счетах. Вот и **Минтранс** задумался, как занять у населения под финансирование инфраструктурных проектов.

Министерство ссылается на положительный опыт Минстроя, хотя участники рынка говорят, что ипотечные облигации не пользуются большой популярностью у частных инвесторов. Да и в целом, пока в этом году депозитные ставки не упали до неприличного минимума, на рынок выходила лишь малая часть вкладчиков, говорит руководитель «Инфраструктуры России» Станислав Машагин.

Станислав Машагин руководитель «Инфраструктуры России» «Я бы сказал, что не очень популярны. У нас все-таки до 2020 года в основном люди размещались в депозиты. Облигации в принципе были непопулярным методом размещения, в том числе жилищного строительства. Пожалуй, самые популярные были ОФЗ. Пример неудачный. Облигации в принципе не пользуются особым спросом у населения. Если мы говорим о том, что появятся облигации инфраструктурных объектов, таких как дороги, мосты и всевозможные концессионные проекты, это, безусловно, хороший инструмент. Но таких инструментов у нас на рынке крайне мало, всего 50 млрд рублей было размещено».

Что касается конкретных бумаг, которые могут появиться, госкорпорация «Автодор» может разместить «вечные» облигации. Такие бумаги не предполагают погашения основного долга, но по ним регулярно выплачивается купон. Кроме того, рассматриваются инфраструктурные бонды, доходность которых будет обеспечиваться за счет выручки от платных объектов.

«Автодор» – эмитент надежный, по сути, госкомпания, и бумаги, скорее всего, будут привлекательные, но удивляет другое, отмечает президент компании «Московские партнеры», профессор ВШЭ Евгений Коган.

Евгений Коган президент компании «Московские партнеры» «Вечные» облигации – хороший инструмент, я думаю, что может быть очень неплохая доходность, 8,5-9% сможет дать. Я с удовольствием, если будет хорошая цена, прикуплю своим клиентам. Напрягает не сам по себе инструмент или эмитент, здесь как раз проблем нет. Напрягает другое. У нас подняли НДС на два процентных пункта, это было уже года два назад. Для чего? Чтобы финансировать крупные государственные проекты. Строительство дорог – это как раз классика жанра, это инфраструктура, это как раз крупные государственные проекты. Теперь мы забываем про эти два процентных пункта, про финансирование экономического роста из ФНБ и начинаем заниматься. Тогда хочется спросить: а деньги где, эти самые два процентных пункта? Как-то непонятно».

«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» – самый дорогой и самый недофинансированный из национальных проектов Кремля. Вероятно, **Минтранс** прав, и частные инвесторы действительно захотят поучаствовать в финансировании строительства тех или иных транспортных объектов и получить надежную бумагу с устойчивым купоном в свой портфель. Но вряд ли только деньгами частных инвесторов удастся решить вопрос финансирования амбициозных проектов.

<https://www.bfm.ru/news/447658>

REGNUM; 2020.06.07; ЖИТЕЛЯМ РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ТРИЖДЫ ОПЛАТИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

Лидер «Справедливой России» депутат Госдумы Сергей Миронов осудил предложение **Минтранса** выпустить инфраструктурные облигации и продать их гражданам для привлечения средств в дорожное строительство, передает корреспондент ИА REGNUM 6 июля.

«Лично я к идее привлечения средств граждан для финансирования строительства дорог пока отношусь очень настороженно», – заявил Миронов.

Очень странно, что возникает вопрос с нехваткой денег, потому что государство обязано заниматься дорожным строительством за счет бюджетных средств, отметил парламентарий.

«Россияне и так платят дважды. Первый раз, когда покупают топливо. В его стоимость заложен акциз, который собирается под будущие стройки. Второй раз, когда платится транспортный налог, и он тоже уходит на дорожные нужды», – отметил депутат.

Министерство транспорта планирует выпустить облигации для привлечения средств граждан под строительство новых дорог. Конкретные варианты выпуска министерство представит до конца июля.

История вопроса

Дороги прочно вошли в фольклор населения в качестве одной из бед России. Система российских автодорог включает в себя дороги общего пользования федерального, регионального и местного значения, и ее деятельность контролируется органами власти того или иного уровня, в соответствии с законодательством. Протяженность дорог за последние десять лет практически удвоилась, однако критики заявляют, что рост произошел в основном за счет включения в статистику дорог во дворах. Между тем

транспортной стратегией России до 2030 года общая протяженность дорожной сети автодорог страны при инновационном развитии экономики должна увеличиться в полтора раза и достигнуть 1,7 млн км.

<https://regnum.ru/news/3002631.html>

URA.RU; СЕРГЕЙ ДИАНОВ; 2020.06.07; КОГДА РОССИЯНЕ ПОЛЕТЯТ НА ОТДЫХ ЗА ГРАНИЦУ; ЕСТЬ ТРИ КОНТРОЛЬНЫЕ ДАТЫ

В авиационной и туристической отраслях обсуждаются три возможные даты открытия границ для полетов из России. Но даже при наиболее оптимистичном сценарии возобновление рейсов будет происходить лишь в определенную группу стран. После совещания **президента России Владимира Путина** с гендиректором «Аэрофлота» Виталием Савельевым, прошедшего в Кремле 6 июля, участники рынка рассказали URA.RU, какие еще события ждут туристов в 2020-м.

Представители авиаотрасли и туризма ждали встречи **Путина** и Савельева с особым интересом, поскольку рассчитывают на конкретику от главы государства по срокам возобновления международных авиаперевозок. Майское совещание президента по поддержке авиаперевозок не дало ответов на все вопросы. В последние дни ожидалось, что полеты будут разрешены 15 июля, но 2 июля **Росавиация** вновь продлила ограничения – до 1 августа.

Начиная беседу с Савельевым, **Путин** подчеркнул, что авиаотрасль – одна из наиболее пострадавших от пандемии коронавируса и экономического кризиса: «Мы с вами практически в постоянном контакте находимся, неоднократно разговаривали на этот счет. Самолеты стоят в основном на приколе, экипажи тоже не летают». Топ-менеджер подтвердил выводы президента статистикой. Еще в 2019 году компания перевозила 60,7 млн пассажиров за 12 месяцев и была по этому показателю в мировом топ-20, а в апреле 2020-го ее перевозки рухнули на 95%. «Это было для нас абсолютно тяжелое состояние, – констатировал Савельев. -

Lufthansa Group, Austrian Airlines, KLM, Air France постигла та же участь – 96-98 процентов падение перевозок. Конечно, мы все это ощущаем. И восстановление будет для нас для всех достаточно тяжелым».

Топ-менеджер сообщил, что в 2020 году группа «Аэрофлот» может восстановиться на 50% – то есть перевезти 30 миллионов пассажиров. Но важнейшим условием для этого будет снятие запретов на полеты для всех представителей авиаотрасли, подчеркнул Савельев. Так, при отмене ограничений на рейсы по стране топ-менеджер рассчитывает, что Аэрофлот уже к декабрю выйдет на показатели 2019 года по внутренним перевозкам.

Путин отметил, что главы регионов будут давать авиакомпаниям свободу, но не под их давлением, а потому что заболеваемость коронавирусом на территориях снижается: «Они [регионы] сами заинтересованы в загрузке гостиниц, отелей, это все понятно. Практически все руководители, губернаторы докладывают мне о своих планах поэтапного снятия этих ограничений».

Уверенности в скорейшем возобновлении международных рейсов у собеседников не было. Савельев подчеркнул, что некоторые авиакомпании уже начали совершать полеты между странами, и «Аэрофлот» бы тоже воспользовался такой возможностью, будь у него «особое разрешение». Но **Путин** еще в начале беседы заявил, что «наши партнеры во многих странах мира, в том числе Европы, между собой пока разобраться не могут, и неясно, когда они будут открывать свои границы и территории для граждан третьих стран».

При этом запрос российских туристов на возобновление международных авиаперевозок велик, признают собеседники URA.RU в туристической отрасли. В частности, он подогревался заявлениями иностранных чиновников и бизнеса. Например, в конце июня

турецкий министр туризма и культуры Мехмет Эрсой давал СМИ комментарии о том, что авиасообщение с Россией может возобновиться 15 июля, а Turkish Airlines даже составляла расписание на июль. **Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** был вынужден затем давать опровержения, что ни о каком возобновлении авиасообщения «речи не идет». Кроме того, спрос на иностранные путешествия обеспечивают множество россиян, которые еще зимой-весной забронировали себе туры на лето, а теперь ждут, когда карантин наконец будет снят, считает почетный президент «Альянса туристических агентств» Андрей Гаврилов.

«Больше половины тех туристов, кто оформил раннее бронирование, согласились на условия переноса своего тура на более поздний срок. Описать их в численном выражении трудно, но это большое количество туристов, которые ждут, когда ситуация стабилизируется, и они смогут совершить свои путешествия за те деньги, что были ими заплачены», – сказал URA.RU Гаврилов.

Источник URA.RU в авиаотрасли рассказал, что по самому оптимистичному сценарию открытие международных рейсов ожидается в августе: «Очевидно, для этого необходимо, чтобы в России продолжала снижаться заболеваемость коронавирусом». Правда, следуя прогнозу, для начала российские власти возобновят полеты в страны СНГ, а уже затем, исходя из эпидобстановки, будут развивать другие направления.

«Полеты по СНГ не принесут авиакомпаниям большой прибыли, но это все равно будет плюсом в части расширения пассажиропотока. Ведь непонятно, сколько внутренние рейсы еще могут расширяться, – сказал собеседник агентства. – С возобновлением полетов в страны СНГ к нам вернется поток мигрантов из стран Средней Азии. Вероятно, будут активно промоутироваться путешествия в Казахстан. У него есть неплохой туристический потенциал, однако стоит помнить, что недавно страна вновь закрылась на жесткий карантин».

По второму, более умеренному сценарию, который озвучил собеседник агентства, полеты в другие страны возобновятся в декабре. Источник полагает, что авиоперевозчики с трудом, но переживут еще полгода закрытия границ: «Видно, что компании адаптировались к новым условиям. «Международная ассоциация аэропортов» опубликовала данные, что в июне падение пассажиропотока в аэропортах составило только 62% по отношению к прошлому году. Это уже дает какие-то надежды». Оптимизма не разделяет президент «Союза туристических агентств» Сергей Голов. По его словам, почти половина турагентств в стране закрылась с начала пандемии, продление ограничений станет «приговором» для остальных.

По мнению Голова, в случае наступления осенью второй волны коронавируса в России открытие международных границ может быть отложено даже до 2021 года: «В этом году мы точно за границу не уедем». Аналогичным негативным прогнозом делился министр здравоохранения Михаил Мурашко, который говорил, что страна вернется к нормальной жизни не раньше февраля. Источники URA.RU в бизнес-среде отмечают, что такому развитию событий при этом будут рады российские продуктовый ретейл и ресторанный бизнес, наблюдающие необычную активность клиентов благодаря тому, что россияне отказались от отдыха за границей.

<https://ura.news/articles/1036280592>

ГУДОК; АНАСТАСИЯ БАРАНЕЦ; 2020.06.07; ПОПРАВКИ НУЖДАЮТСЯ В РАЗЪЯСНЕНИИ; КАЗАХСТАНСКИЕ ОПЕРАТОРЫ ОПАСАЮТСЯ ПОЯВЛЕНИЯ ЕДИНОЙ РОССИЙСКОЙ СРО

Казахстанская ассоциация перевозчиков и операторов вагонов (Каз АПО) направила **министру транспорта РФ Евгению Дитриху** коллективное письмо с просьбой разъяснить поправки, внесенные в закон РФ «О железнодорожном транспорте». Новый

законопроект предусматривает создание на территории России Единой операторской саморегулируемой организации (СРО). Эта норма, по мнению авторов послания, мешает обеспечению равных условий работы для операторов на территории Евразийского экономического союза. Однако в ЕАЭС считают опасения ассоциации беспочвенными.

По мнению авторов письма (есть в распоряжении редакции), «поправки в закон о железнодорожном транспорте РФ включают спорные моменты и положения, направленные на снижение конкуренции и ограничения прав казахстанских операторов, работающих в сфере железнодорожных перевозок».

В Каз АПО считают, что с появлением единой СРО в РФ у собственников подвижного состава из Казахстана могут возникнуть ограничения в перемещении вагонов на территории России.

«Изменения в законе РФ «О железнодорожном транспорте», предусматривающие создание единой СРО, не противоречат требованиям Евразийского экономического союза, – отмечает пресс-секретарь Департамента протокола и организационного обеспечения Единой аттестационной комиссии Сергей Цыпленков. – Более того, Казахская ассоциация является такой же единой операторской организацией, однако ее формирование не вызвало опасений среди российских операторов.

Если бы члены Каз АПО действительно столкнулись с ситуацией, перекрывающей им российский рынок, что противоречит требованиям Евразийского экономического союза, то письмо или обращение направили непосредственно в Единую аттестационную комиссию, прикрепив все необходимые ссылки на законы. Однако на сегодняшний день никаких подобных заявлений на рассмотрении в ЕАК нет».

Как рассказал «Гудку» исполнительный директор Совета операторов железнодорожного транспорта Алексей Дружинин, обсуждение вопроса о создании СРО продолжается. Он считает, что единая СРО в любом случае не станет «инструментом выдавливания с рынка тех или иных игроков».

В **Министерстве транспорта РФ** на вопросы «Гудка» на момент сдачи материала не ответили.

Андрей Соболев, председатель другого объединения – Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава России – отметил, что создание единой СРО в России может стать угрозой создания монополии операторов на внутреннем рынке грузоперевозок.

Сейчас законопроект **Министерства транспорта РФ** прошел стадию публичного обсуждения и находится на обработке, где будут подготовлены дополнительные правки и рассмотрены внешние жалобы от грузоотправителей.

КУЙБЫШЕВСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК; ПАВЕЛ АРЮТИН; 2020.06.07; В ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗАХ РОССИИ ОРГАНИЗУЮТ ЕДИНЫЙ ВЫПУСКНОЙ

Мероприятие дистанционного характера объединит 17 высших учебных заведений, из которых 9 железнодорожных, 5 морского и речного транспорта и 3 авиационных.

Единый выпускной день транспортных вузов в России состоится впервые. Мероприятие пройдет 10 июля с 10 до 12 часов по московскому времени. Торжественная церемония поздравления выпускников пройдет в режиме онлайн. Она будет транслироваться на YouTube-канале **Минтранса России**. Каждый выпускник сможет подключиться к трансляции с компьютера или с мобильного устройства.

С приветственным словом к выпускникам 2020 года обратятся **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** и руководители транспортного комплекса России.

В мероприятии примут участие ректоры, выпускники и представители профессорско-преподавательского состава. Запланированы поздравления от губернатора Ульяновской области Сергея Морозова и командира воздушного судна Героя России Дамира Юсупова, посадившего аварийный самолет на кукурузное поле.

Подготовились к единому выпускному и в Самарском государственном университете путей сообщения. Ректор университета Иван Андрончев поздравит выпускников. Вузовский хор готов исполнить вместе с хорами других 16 образовательных заведений гимн России.

Завершится мероприятие единым праздничным концертом, в состав которого войдут выступления студентов. Раскроем небольшой секрет: выпускники СамГУПС подготовили в качестве творческого номера видеоклип-пародию в исполнении «СТЭМа имени Аркадия Паровозова».

<https://gudok.ru/zdr/177/?ID=1526722&archive=54406>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.07.07; ВЭБ РЕСУРС: ГОСКОРПОРАЦИЯ ПОЛУЧИТ ИЗ БЮДЖЕТА ЕЩЕ 230 МЛРД РУБЛЕЙ; ЭТИ ДЕНЬГИ НУЖНЫ ИНСТИТУТУ РАЗВИТИЯ ДЛЯ КОМПЕНСАЦИИ УБЫТКОВ

Правительство планирует дополнительно выделить ВЭБу 230 млрд рублей в следующие три года – на компенсацию понесенных ранее затрат. Такие данные содержатся в предварительных бюджетных проектировках Минфина («Известия» с ними ознакомились). Ранее в этом году госкорпорации уже пообещали поддержку на 570 млрд: госгарантии по кредитам системообразующим компаниям на 220 млрд рублей и конвертацию в капитал обязательств перед ЦБ еще на 350 млрд. Правительство пытается обеспечить организации максимальную финансовую устойчивость в кризис, поскольку резко возрастают риски роста доли проблемных активов в портфеле проектов института развития, полагают опрошенные «Известиями» эксперты.

Пошли на взнос

Минфин за три года докапитализирует ВЭБ на 230 млрд рублей: госкорпорация получит из бюджета в 2021–2023-х годах имущественные взносы в размере 30, 100 и 100 млрд соответственно. В материалах министерства сказано, что эти деньги предназначены для компенсации убытков по начатым до 2018 года проектам, а также по внешним долгам. Источник «Известий», близкий к правительству, подтвердил эти планы и пояснил, что речь идет о возмещении потерь по старой задолженности.

В конце 2018 года Дмитрий Медведев, занимавший тогда пост **премьер-министра**, анонсировал план поддержки ВЭБа на 900 млрд рублей. 600 госкорпорация должна была получить на погашение внешнего долга, еще 300 млрд – на докапитализацию. Часть денег ВЭБу уже перечислили: в конце прошлого года Минфин выдал ему субсидию на 242 млрд рублей, следует из годового отчета института развития.

Кроме этого, в сентябре 2019-го он также получил из бюджета пятилетний депозит на 200 млрд рублей на реализацию инвестиционных проектов.

Впрочем, в действующем бюджете – на 2020–2022 годы – масштабной поддержки ВЭБу не полагалось. Финансовый план предусматривал взнос на компенсацию убытков лишь на 7 млрд рублей в 2021-м, следует из материалов Минфина.

Более того, изначально госкорпорации хотели уменьшить прямое финансирование. Согласно пояснительной записке к проекту действующего бюджета, с программы помощи ВЭБу предлагалось снять в 2020–2022 годы имущественные взносы в размере 49, 42 и 7 млрд рублей соответственно. Минфин в документе объяснил это уточнением «необходимого объема средств» на компенсацию убытков госкорпорации.

«Известия» обратились в Минфин, ВЭБ и Минэкономразвития с просьбой прокомментировать поддержку госкорпорации в следующие три года.

Латание дыр

В этом году правительство активизировало поддержку ВЭБа. Корпорации уже одобрены госгарантии по льготным кредитам системообразующим предприятиям на 220 млрд рублей: премьер **Михаил Мишустин** поручил учесть их в бюджете. Кроме этого, ВЭБу предусмотрели помощь еще на 350 млрд: обязательства по депозиту перед ЦБ на эту

сумму, перешедшие к правительству по условиям сделки по покупке Сбербанка, будут конвертированы в капитал. Собеседник, близкий к кабмину, уточнил, что эту операцию тоже отразят в финансовом плане: в составе источников финансирования дефицита.

Госкорпорация кредитует инфраструктурные проекты со слабой, с рыночных позиций, экономикой, напомнила директор группы рейтингов финансовых институтов агентства АКРА Ирина Носова. По всей видимости, правительство собирается максимально оградить ВЭБ от финансовых трудностей, вероятность которых на фоне пандемических ограничений и кризиса резко возрастает. Помощь из бюджета позволит снять давление на капитал, с которым ВЭБ может столкнуться из-за ухудшения финансового положения своих заемщиков.

Средства из бюджета требуются госкорпорации для того, чтобы поддерживать уровень достаточности капитала и не сбавлять темпы кредитования внутри РФ, согласились в БКС Капитал. В кризисный период займы от ВЭБа, скорее всего, планируется задействовать в реализации плана восстановления российской экономики. Поэтому, хотя формально деньги предназначены для компенсации убытков по прошлым проектам, фактически они в том или ином виде могут пойти на финансирование **нацпроектов** и меры поддержки бизнеса.

Предоставление ВЭБу дополнительных средств, скорее всего, связано с предстоящими выплатами по «старым» валютным облигациям, предположил старший управляющий директор рейтингового агентства НКР Александр Проклов. По итогам I квартала 2020 года в обязательствах корпорации числилось свыше 400 млрд рублей в виде еврооблигаций, уточнил он. Кроме этого, вероятно, деньги институту развития нужны на досоздание резервов по некоторым проблемным активам, отметил эксперт.

ВЭБ, несмотря на улучшение положения в последние годы, по-прежнему остается убыточной корпорацией. За 2019 год институт развития зафиксировал отрицательную чистую прибыль в размере 53 млрд рублей, следует из его отчетности по международным стандартам. Это более чем в три раза лучше результата 2018-го. Тогда ВЭБ показал убыток на сумму 180 млрд рублей. Пик убыточности госкорпорации приходится на 2017 год: потери тогда составили почти 300 млрд рублей по МСФО.

Значительная часть убытков института развития связана с финансированием спецпроектов в первой половине 2010-х годов: строительства объектов к Олимпиаде 2014 года в Сочи, украинской промышленности, в том числе угольных предприятий в Донбассе, а также деятельностью «ВЭБ-лизинга», заявлял ранее зампред ВЭБа Сергей Лыков. В стратегии ВЭБа от 2016 года плохие активы на 1,5 трлн рублей были названы «непризнанным убытком».

<https://iz.ru/1032175/dmitrii-grinkevich/veb-resurs-goskorporacii-poluchit-iz-biudzheta-eshche-230-mlrd-rublei>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.07.07; ГОСУДАРСТВО ЗАКУПИЛОСЬ ВПОПЫХАХ; ЛОКДАУН СИЛЬНО ИСКАЗИЛ РЫНОК ГОСЗАКАЗА

Статистика госзакупок за первое полугодие фиксирует странные с точки зрения правительственных приоритетов искажения рынка госзаказа в связи с коронавирусом локдауном. Несмотря на требования Белого дома перенести госзаказ с конца года на период карантина, 10-процентный номинальный рост общего объема госзакупок обеспечили лишь первые месяцы года – до введения апрельских карантинных. Ожидавшийся в связи с массовым переходом на удаленную работу рост спроса на IT и услуги связи в госсекторе обернулся сокращением объемов закупок по этим позициям в разы. Одновременно втрое выросли закупки финансовых услуг.

Несмотря на вызванный пандемией кризис, в первом полугодии государству удалось незначительно превысить объем закупок по топ-10 отраслей, следует из анализа «РТС-Тендер» на основе данных Единой информационной системы в сфере госзакупок. Объем

реализованного госзаказа с января по июль 2020 года составил 4,2 трлн руб. против 3,8 трлн руб. за тот же период 2019 года. В то же время кризисная статистика демонстрирует и некоторые особенности – так, госзакупки укрупнились, а их количество сократилось с 1,3 млн до 1 млн. Рост объемов пришелся на январь–март (до введения ограничений), что нивелировало их естественное падение в апреле–июне, сообщили в «Росэлторге». При этом фактический объем госзаказа за полгода может быть еще выше – данные о закупках в форс-мажорном режиме закрыты и отдельно учитываются Федеральным казначейством (см. “Ъ” от 24 марта).

В отраслевом же разрезе локдаун внес в картину госзакупок существенные искажения. Так, наибольший рост объемов показала сфера финансов и страхования: объем таких госзакупок вырос с 40 млрд руб. в январе–июне 2019 года до 130 млрд руб. за тот же период 2020 года при их количественном росте в 6% (до 5,1 тыс. закупок). Как пояснили в «РТС-Тендер», речь идет о закупках услуг по посредничеству в денежно-кредитной сфере – услуг по размещению депозитов, получению кредитов и лизинговых услуг. Никто из опрошенных “Ъ” экспертов не смог объяснить рост спроса на финансовые услуги по ФЗ-44, Минфин также уклонился от комментариев. Объяснением происходящего, вероятно, могут быть попытки госорганов сохранить незаконтрактованные бюджетные ассигнования, чтобы избежать их перенаправления на антикризисные программы (“Ъ” писал об этой «переверстке» бюджетов **нацпроектов** 16 и 17 апреля),– заключать финансовые контракты при этом, очевидно, проще в режиме удаленной работы.

По итогам полугодия также зафиксирован почти двукратный рост транспортных услуг: после резкого снижения в мае закупки по отрасли восстановились в июне, что связано с ослаблением «коронавирусных» ограничений на передвижение. Роста закупок транспортных услуг удалось достичь также за счет решения о переносе закупок с конца года на второй квартал, указывает глава комитета по транспортной логистике «Деловой России» Дмитрий Пурим. Наибольший объем закупок зафиксирован в сфере строительства – 2,1 трлн руб., но он остался неизменным по сравнению с первым полугодием 2019 года. При этом госзаказчики нарастили закупки продукции обрабатывающих производств (1,2 трлн руб. против 0,9 трлн руб.) и в сфере научной и инженерной деятельности (189 млрд руб. против 152 млрд руб.).

Впрочем, объявленные меры господдержки IT-индустрии не оказали поддержки отрасли: так, госзакупки услуг информации и связи сократились в объеме в полтора раза до 94 млрд руб. Напомним, что отрасли наряду с налоговыми послаблениями и регуляторными мерами власти обещали возместить выпадающий спрос за счет госзаказов (см. “Ъ” от 11 июня). Однако главный редактор TAdviser Александр Левашов считает наблюдаемое падение объема закупок услуг в сфере связи и информации логичным на фоне всеобщего карантина и перехода сотрудников на удаленную работу.

Ожидаемо сократились закупки административных услуг по трудоустройству и подбору персонала, обслуживанию зданий и территорий и туристических услуг – 75 млрд руб. против 106 млрд руб. Однако одновременно госзаказчики почти втрое сократили расходы на услуги по водоснабжению и водоотведению и вывозу отходов. Впрочем, участники рынка с такими данными не согласны. «Мы не фиксируем снижения спроса на наши услуги по госзакупкам в отличие от услуг частным компаниям и населению»,– пояснил “Ъ” член координационного совета «Деловой России», глава попечительского совета Ассоциации производителей трубопроводных систем Лев Горюловский, оценивая падение по отрасли скромнее – в 20–25%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4406668>

РБК; 2020.06.07; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА НЕ СОГЛАСОВАЛА ПРОЕКТ НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА; ДЛЯ УСПЕШНОГО ПРОХОЖДЕНИЯ

ЭКСПЕРТИЗЫ ПРАВИТЕЛЬСТВУ РФ НЕОБХОДИМО ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЯ В ВОДНЫЙ КОДЕКС

Главгосэкспертиза выдала отрицательное заключение на проект второго этапа строительства Нижегородского гидроузла. Документ опубликовало издание Koza.press: из текста заключения следует, что для успешного прохождения госэкспертизы федеральному правительству необходимо внести изменения в статью 44 Водного кодекса, которая запрещает сброс сточных и дренажных вод в зонах санитарной охраны источников питьевого и хозяйственно-бытового водоснабжения. В новой редакции этот запрет предлагается распространить только на сброс вод, не отвечающих гигиеническим требованиям.

Правительству региона, в свою очередь, предлагают установить границы памятника природы «Дубрава у города Городца» «в соответствии с актуализированными данными, полученными в ходе проведения проектных работ» – таким образом, чтобы границы особо охраняемой природной территории не пересекались с будущим водохранилищем. «Своевременное принятие предлагаемых решений позволит проекту успешно пройти государственную экспертизу», – говорится в заключении.

ТАСС со ссылкой на **руководителя Росморречфлота Александра Пошивая** пишет, что из-за необходимости устранить замечания по проекту гидроузел не удастся построить до 2024 года, как это планировалось. Глава **Росморречфлота** также заявил, что стоимость проектных работ увеличится.

Напомним, проект плотины, на строительство которой собирались выделить 43 млрд руб., подвергся критике экологов – они указывали на то, что гидроузел нанесет окружающей среде ущерб, в разы превышающий стоимость самого объекта. В правительстве Нижегородской области также опасаются, что в зону подтопления могут попасть кладбища, скотомогильники, колодцы и скважины.

В качестве альтернативного варианта возобновления судоходства на Волге эксперты предложили изменить режим стока через Городецкий гидроузел. Этот вариант поддерживают власти региона – стоимость его реализации без учета дноуглубительных работ оценивается в 7,5 млрд руб.

В **Минтрансе**, однако, уверены, что увеличение зоны подтопления не будет значительным с учетом инженерной защиты территорий. В ведомстве, также считают «допустимым» ущерб, который может быть нанесен охраняемой природной территории, ссылаясь на заключение РАН об отсутствии там уникальных объектов растительного и животного мира.

<https://nn.rbc.ru/nn/freenews/5f03329c9a794707df1e6a71>

На ту же тему:

<https://vestinn.ru/news/society/153646/>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.07.07; ТУРОПЕРАТОРЫ ПОПРОСИЛИ ОПЛАТИТЬ ДОСТАВКУ; ОНИ РАССЧИТЫВАЮТ НА НОВЫЕ ЛЬГОТЫ

«Опора России» продолжает добиваться от правительства дополнительных преференций для туроператоров. Организация хочет компенсации компаниям затраты за доставку в начале режима самоизоляции отдыхающих домой с внутренних курортов. Также предлагается пересмотреть порядок выплаты компенсаций за вывоз российских туристов из-за рубежа. Сами участники рынка рассчитывают даже на более щедрую помощь – субсидирование перелетов внутри России и отсрочку платежей туристам, долги перед которыми достигают 90 млрд руб.

«Опора России» обратилась к премьеру **Михаилу Мишустину** с предложением компенсировать расходы туроператорам, которые были вынуждены экстренно вывозить туристов из регионов РФ в конце марта, когда там ограничили прием отдыхающих и

работу отелей. Копия письма есть у “Ъ”. «Опора» ссылается на практику возмещения туроператорам аналогичных затрат за вывоз граждан из-за рубежа. В апреле на это было выделено более 3 млрд руб.

Впрочем, мера оказалась неэффективной: получить средства смогли минимальное число игроков, отмечает вице-президент «Опоры России» Алексей Кожевников.

Поэтому, добавляет он, наряду с компенсацией затрат на доставку туристов домой внутри страны, предлагается изменить механизм возврата средств за вывозные рейсы из-за рубежа. В аппарате господина **Мишустина** не стали комментировать детали служебной переписки.

В Ростуризме тезис «Опоры России» не подтверждают: объем заявок уже составляет 3,7 млрд руб. Сейчас они находятся на рассмотрении. Собеседник “Ъ”, знакомый с ситуацией, поясняет, что первоначально у туроператоров действительно возникали сложности со сбором и оформлением документации, но эти вопросы решаются в рабочем порядке. По его данным, уже принято решение, что основной мерой поддержки внутреннего и въездного туризма станут не компенсационные выплаты, а субсидии для туроператоров за отправку туристов в определенные регионы страны.

Новые механизмы субсидирования туроператоров внутреннего и въездного туризма ранее анонсировали **вице-премьер** Дмитрий Чернышенко и Ростуризм.

Конкретные правила предоставления субсидий пока не высказывались. Собеседник “Ъ” указывает, что речь, скорее всего, пойдет о турецкой модели, в рамках которой размер выплат будет рассчитываться в зависимости от вместимости рейса. Он предполагает, что это будет в диапазоне от 4 тыс. до 14 тыс. руб. на человека. Планируется, что эти деньги покроют стоимость авиаперевозки в составе турпакета. Собеседник “Ъ” добавляет, что речь также пойдет о существенном расширении числа субсидируемых направлений. «Эти средства помогут крупным участникам рынка, формирующим собственные полетные программы, средних и малых игроков поддержит специальный механизм субсидирования билетов на регулярные рейсы», – отмечает он.

Гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин еще несколько недель назад прогнозировал падение оборота у внутренних игроков в этом году на уровне 40%. Но сейчас, по его словам, ситуация улучшается: по оптимистичному сценарию, потери составят около 20% от оборота, по пессимистичному – 25–30%. Это стало возможно благодаря резкому росту спроса на отдых на российских курортах. Аналогичную динамику отмечают турагенты. По оценкам Travelata, продажи внутренних туров на минувшей неделе оказались на 40% выше, чем годом ранее. Неделей ранее аналогичная динамика оценивалась в 65%. В Level.Travel отмечают рост продаж на 19,5%. Господин Ромашкин добавляет, что сейчас примерно треть клиентов составляют те, кто традиционно летом ездят на европейские и турецкие курорты: за счет них удалось обеспечить увеличение объема бронирований.

Кроме того, продолжает Сергей Ромашкин, туроператоры ждут внедрения механизма, позволяющего отсрочить расчет с туристами, которые не смогли отправиться в отпуск.

Принятые в конце мая поправки к законодательству позволяют правительству принять решение об отсрочке до конца 2021 года расчетов с туристами по всем турам, проданным туроператорами до 31 марта 2021 года включительно. Но нормативные акты по этому вопросу пока не разработаны. Собеседник “Ъ” на туристическом рынке указывает, что суммарно российские туроператоры должны туристам около 90 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4406635>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.07.07; «АЭРОФЛОТ» ПРОСИТ ОТКРЫТЬ ГРАНИЦЫ; ПЕРЕВОЗЧИК РАССЧИТЫВАЕТ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

При полной отмене ограничений на международные перелеты «Аэрофлот» сможет восстановить докризисный объем пассажиропотока к марту 2021 года, сказал гендиректор компании Виталий Савельев на встрече с президентом **Владимиром Путиным**. Однако, судя по ответу **президента РФ**, ждать скорого открытия зарубежных рейсов не стоит: **Владимир Путин** подчеркнул, что власти иностранных государств пока не готовы принимать российских туристов. Закрытие границ особенно болезненно для «Аэрофлота», который строил свою стратегию на привлечении выгодного транзитного пассажиропотока.

«Аэрофлот» рассчитывает по итогам года перевезти около 30 млн человек, или половину прошлогоднего пассажиропотока, заявил во время встречи с президентом **Владимиром Путиным** генеральный директор авиакомпании Виталий Савельев. Национальный перевозчик при условии снятия всех ограничений рассчитывает к декабрю восстановить весь пассажиропоток на внутренних рейсах и 80% пассажиропотока на международных маршрутах. Полное восстановление может состояться к марту 2021 года, то есть к концу ближайшего зимнего сезона. Но для этого требуется снятие всех ограничений по перелетам граждан как внутри страны, так и за рубежом.

Господин Савельев также подчеркнул, что «Аэрофлоту» необходимо восстановление транзитного пассажиропотока, который в прошлом году составлял около 10 млн человек в год, или шестую часть всех перевезенных группой пассажиров.

«И хочется транзит, конечно, нам восстановить. У нас, Владимир Владимирович, была очень удачная ситуация по транзиту. Мы семь лет в Китае боролись за транзит, доставляли китайцев в Европу. Последние три года мы были компанией номер один среди иностранных компаний. Мы оттеснили «Катарские авиалинии», пятизвездочного перевозчика, и три года мы занимали эту нишу. И нам, конечно, очень бы хотелось вернуться, потому что очень много было затрачено сил для этого, чтобы опять восстановить этот транзит. Это достаточно большой поток, порядка 10 млн человек, и он очень выгодный», – сказал Геннадий Савельев на встрече с президентом.

Транзитные пассажиры – ключевое направление развития «Аэрофлота». Компания позиционирует себя как перевозчик премиального сегмента, в России у компании отсутствует серьезный потенциал для наращивания пассажиропотока, который зависит от роста уровня благосостояния населения и его естественного прироста. На рынке транзитных перевозок между Азией и Европой компания конкурирует с FinnAir, Turkish Airlines, Emirates, Qatar Airways, которые также развивают хабовую модель перевозок.

«Аэрофлот» оказался одной из наиболее пострадавших от пандемии авиакомпаний: закрытие границ привело к тому, что уже в первом квартале пассажиропоток перевозчика упал на 12,3%, до 11,2 млн человек.

Чистый убыток за этот же период вырос на 42,8%, до 22,5 млрд руб. Показатель объясняется тем, что из-за закрытия авиасообщения с Китаем компания потеряла значительную часть своего дохода и пассажиропотока как на международных, так и на внутренних рейсах.

Но **Владимир Путин** не стал обнадеживать главу «Аэрофлота». Ограничения в российских регионах будут сниматься по мере улучшения эпидемиологической обстановки. «Они (региональные власти.– “Ъ”) будут принимать решения по снятию этих ограничений. Но не в связи с тем, что авиационной отрасли, вернее отрасли авиационных перевозок, тяжело приходится, а потому что ситуация меняется к лучшему», – сказал президент.

При этом возобновление международных полетов сегодня вообще невозможно предсказать, так как иностранные власти пока не готовы пускать в свои страны российских туристов.

Непонятно, что будут делать наши партнеры во многих странах мира, в том числе в Европе, они между собой пока разобраться не могут. И неясно, когда они будут открывать свои границы и территории для граждан третьих стран, в том числе для российских граждан, даже в период летних отпусков», – добавил **Владимир Путин**.

Таким образом, прогнозы «Аэрофлота», которые базируются на полной отмене существующих ограничений полетов, по всей видимости, не осуществляются и восстановление пассажиропотока будет идти более медленными темпами.

В открытой для СМИ части встречи не обсуждалось финансовое состояние перевозчика. В июне Reuters писали о том, что «Аэрофлот» в рамках допэмиссии акций может получить 80 млрд руб. от федерального правительства, ВТБ и РФПИ. Впрочем, с учетом масштабов бизнеса компании этой суммы может не хватить до весны следующего года, говорят источники «Ъ» на рынке авиаперевозок.

Источники «Ъ» на рынке уверены, что выйти в прибыль по итогам года не удастся ни одной российской авиакомпании.

Более того, существует реальный риск, что выйти в плюс никому не удастся даже по итогам лета, которое традиционно приносит максимальную прибыль. Переизбыток емкостей на рынке при резком падении спроса привел к тому, что авиакомпании борются за каждого клиента и демпингуют, чтобы покрыть хотя бы часть своих издержек.

<https://www.kommersant.ru/doc/4406565>

РБК; 2020.06.07; В ГОСДУМЕ ПОПРОСИЛИ «АЭРОФЛОТ» ВЫВЕЗТИ НЕ ПРИНЯТЫХ НА БОРТ В КНР СОБАК

Глава комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды Владимир Бурматов сообщил, что обратился к гендиректору «Аэрофлота» Виталию Савельеву с просьбой эвакуировать из Китая питомцев россиян, в перевозке которых компания отказала. Об этом сообщает ТАСС.

«Просим обеспечить возвращение в Россию животных, на которых их владельцами были приобретены билеты, но которым было отказано в вылете вывозным рейсом компании», – говорится в запросе депутата. Бурматов добавил, что еще один запрос он направил в прокуратуру с просьбой проверить законность отказа в перевозке.

Ранее пользователь Instagram Елизавета Иванова сообщила, что авиакомпания «Аэрофлот» отказалась взять на вывозной рейс из Китая домашних животных россиян.

По ее словам, 4 июля ее муж ожидал вылета из Шанхая вывозным рейсом. Женщина рассказала, что перед полетом ее супруг и она много раз звонили в авиакомпанию, уточняя возможность провоза собаки на борту, и их каждый раз уверяли, что проблем с питомцами не возникнет.

«Аэрофлот» потребовал от пассажиров приехать в аэропорт в два часа ночи, хотя вылет был запланирован на восемь утра, отметила она. Все это время россияне стояли в очередях, а питомцы были в переносках.

«На борт сажали всех, кроме людей с животными, и после погрузки всем сообщили: «Мест нет ни для животных, ни для людей. Оставляйте животных тут, и мы найдем место для вас», – написала Иванова.

По ее словам, владельцам животных начали угрожать, что если они не оставят животных, то и сами не улетят на родину. Авиакомпания пообещала отправить животных следующим рейсом, однако позже в «Аэрофлоте» сообщили, что таких договоренностей нет, добавила она.

РБК направил запрос в «Аэрофлот» и Генеральное консульство России в Шанхае.

Как сообщила РБК волонтер United love Ольга Гусак, в текущем году в Китае проходил фестиваль собачьего мяса, от участия в котором волонтеры спасли много животных.

«Мы спасаем собак с фестиваля, а потом пристраиваем в разные страны, в том числе и в Москву. Нам нужно было освободить место для новеньких. Те, которые у нас уже были, застряли в Китае на полгода – здоровые, со всеми документами, привитые. Их хотели отправить этим рейсом «Аэрофлота». На других вывозных рейсах у нас не было проблем: человек мог взять животных, их всех брали на борт», – добавила Гусак.

По ее словам, волонтеры звонили в call-центр «Аэрофлота». Там подтвердили отсутствие необходимости в бронировании мест для животных.

«Люди со своими животными на рейсе тоже пытались забронировать места, но им отказали. Они простояли семь часов в очереди, вышел представитель «Аэрофлота» и сказал: «Либо вы оставляете своих животных здесь, либо сдаете билет». Естественно, никто никого не бросил, всех животных развезли по знакомым, в клиники, пэт-отели. До сих пор мы ждем решения этой ситуации», – добавила волонтер.

Она подтвердила, что сотрудники авиакомпании пообещали забрать животных следующим рейсом, однако этого не было сделано. По ее словам, на перевозку животных была затрачена большая сумма денег.

«Я сама потратила около 50 тыс. руб., потому что содержание животных очень дорогое. Сейчас мы пишем обращение в «Аэрофлот» и консульство. В консульстве не велась запись животных, только пассажиров. Если бы они собрали эти списки и передали авиакомпании, то не было бы вопросов», – отметила волонтер.

Она добавила, что на вывозном рейсе было около 80% китайских пассажиров с билетами по 150 тыс. руб., которым удалось провезти питомцев, потому что на коммерческий билет делать броню разрешается, а на вывозной билет – нет.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f035ee39a79471c194fd0ed>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/8895217>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕЛЕНА ЧЕРНЕНКО; 2020.07.07; ОСК ПОШЛА ЗА ТРИ МОРЯ; КОРПОРАЦИЯ МОЖЕТ КУПИТЬ ВЕРФЬ В ИНДИИ

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) стала одним из претендентов на покупку крупной индийской верфи Reliance Naval and Engineering, которая выставлена на продажу из-за финансовой несостоятельности. Предприятие уже сотрудничало с предприятиями ОСК по военным заказам. В ОСК подтвердили, что рассматривают возможность приобретения актива, хотя решение пока не принято. Несмотря на тесные связи корпорации с индийским кораблестроением, эксперты скептически оценивают перспективы покупки столь большой и проблемной верфи.

ОСК вошла в перечень претендентов, заинтересовавшихся покупкой обанкротившейся индийской верфи Reliance Naval and Engineering Ltd (RNEL), расположенной в порте Пипавав и входящей в Reliance Group Анила Амбани. Об этом сообщил в своем блоге Центр анализа стратегий и технологий (Центр АСТ), сославшись на индийские СМИ.

Reliance Naval and Engineering Ltd создана в 1997 году. Это один из крупнейших в Индии судостроительных заводов с сухим доком 662 м на 65 м. Общая площадь комплекса превышает 195 тыс. кв. м. На верфи есть два крана «Голиаф» с общей грузоподъемностью 1,2 тыс. тонн.

Компания стало первой частной верфью, получившей разрешение на строительство военных кораблей и других судов для ВМС Индии. Однако с выполнением крупнейшего контракта – на постройку пяти патрульных кораблей проекта 21 NOPV (105 м, 1,5 тыс. тонн) – возникли проблемы. Их предполагалось сдать в 2014–2016 годах, но из-за технических и финансовых сложностей ожидается передача флоту только в конце 2020-го

и 2021 году. За срыв сроков ВМС Индии наложили на верфь штраф в \$18 млн и удержали банковские гарантии на \$14 млн.

Также верфь строит для береговой охраны Индии учебный корабль длиной 105 м и сторожевые катера.

По сообщению индийской BusinessLine, RNEL была выставлена на продажу в конце мая из-за несостоятельности, объем непокрытых обязательств составляет \$0,6 млрд. По данным агентства Janes, задолженность компании в 2019 году достигала \$1,6 млрд. Первый раунд подачи заявок о заинтересованности истек 27 июня, но кредиторы решили продлить срок еще на месяц, посчитав, что низкий интерес (всего было подано пять заявок) был связан с ограничениями из-за распространения коронавируса. Помимо ОСК, по данным издания, заявку подала также структура AP Moller Maersk Group, которая владеет контейнерным терминалом в Пипававе и думает о его расширении.

В ОСК “Б” сообщили, что «получили приглашение и подтвердили свою готовность принять участие в конкурсной процедуре продажи верфи RNEL».

В корпорации подчеркивают, что регулярно рассматривают подобные инициативы и позиция относительно привлекательности сделки будет сформирована после изучения детальной финансово-хозяйственной информации о состоянии актива, а также всех возможных рисков, включая технологические, политические и экономические. Пока корпорация еще не аккредитована на конкурс и не получила достаточного объема информации, добавили в ОСК.

ОСК и RNEL сотрудничают давно. Предприятие активно взаимодействовало с входящим в корпорацию «Северным ПКБ» по линии разработки патрульных кораблей и техническому обслуживанию фрегатов, разработанных при участии конструкторского бюро. Кроме того, в 2015 году верфь подписала с «Центром судоремонта “Звездочка”» соглашение о создании совместного предприятия по ремонту и модернизации дизель-электрических подводных лодок. Также в 2015–2016 годах ОСК планировала выбрать партнером RNEL для строительства фрегатов проекта 11356 для индийского флота. В итоге в Индии фрегаты было решено строить на Goa Shipyard Limited, а два аналогичных корабля в РФ строит входящий в корпорацию «Янтарь».

Старший научный сотрудник Центра АСТ Михаил Барабанов полагает, что приобретение RNEL может быть попыткой ОСК закрепиться на индийском кораблестроительном рынке. Но большое количество военных заказов в Индии верфь вряд ли получит, так как их принято отдавать государственным верфям, добавляет эксперт. С ним согласен и директор Центра АСТ Руслан Пухов: «Индийский рынок вооружений – это, наверное, самый крупный рынок, где существует открытая конкуренция, и покупка этой верфи ОСК ничего не гарантирует в плане продаж». Анил Амбани считается человеком, близким к **премьер-министру** Индии Нарендре Моди, но это не помогло ему вывести верфь из убытков, отмечает эксперт. По его словам, глубоко продуманной стратегии в покупке этой верфи нет, «если только ОСК не хочет составить конкуренцию “Звезде” в постройке крупнотоннажного флота». Руслан Пухов напоминает, что сама ОСК плотно зависит от государственных субсидий и неспособна осуществить эффективную модернизацию своих российских предприятий.

<https://www.kommersant.ru/doc/4406623>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.07.07; ТАКСИЧЕСКИЙ МОТОР; ПОЧЕМУ СРЕДИ ТАКСИСТОВ ВСЕ БОЛЬШЕ НЕЛЕГАЛОВ

В России такси со всеми положенными разрешениями становится все меньше, а число нелегалов растет. В марте 2019 года на тысячу жителей в России приходилось 3,5 легальных автомобиля такси, сейчас – только 3, и этот показатель будет снижаться дальше, говорится в докладе Международного евразийского форума такси (МЕФТ).

Экспоненциальный рост рынка остановился, началась его трансформация, которую ускорила эпидемия.

Спрос упал, опытные водители ушли, компании, взявшие автомобили в кредит, не знают, чем платить по долгам. Включение такси в перечень отраслей, наиболее пострадавших от коронавируса (таксопарки получили право на господдержку), лишь немного смягчает ситуацию. В итоге ожидается приток новых водителей без опыта работы и рост нелегального сектора. При этом **Минтранс** не регулирует этот рынок, **Ространснадзор** его не контролирует, а занимаются этим региональные органы власти, в подавляющем большинстве из которых попросту ждут указаний из федерального центра.

В 2017 году в России действовало около 700 тысяч разрешений, а сейчас меньше 400 тысяч. При этом все исследования агрегаторов, консалтинговых групп говорят о росте рынка. «Вывод напрашивается один – все уходит в тень», – говорит руководитель Центра компетенций МЕФТ Станислав Швагерус.

Разрыв между сокращением числа работающих легальных такси и ростом рынка может объясняться и более интенсивной эксплуатацией парка, добавляет руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов», координатор общественного движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. При этом растет усталость водителей, износ автомобилей, а значит, увеличиваются и риски для пассажиров. Машины такси лидируют по аварийности.

Исполнительный директор Ассоциации «Национальный совет такси» Наталия Лозинская считает, что доля нелегальных такси на рынке уже сейчас может достигать до 90%, так как встречаются самые различные варианты нарушения закона. Например, разрешение получено, но аннулировано, либо у водителя поддельные иностранные права, водитель не проходил медосмотр перед выходом на линию, а автомобиль не прошел ежедневный технический осмотр, разрешение получено, но таксист не трудоустроен в компании и не является предпринимателем. Последняя ситуация распространена больше всего, добавляет Лозинская.

У нашествия нелегалов несколько причин. «Сейчас ценообразование практически полностью отобрано у таксистов. Стоимость поездки диктуют агрегаторы, а они в борьбе друг с другом устанавливают цены ниже себестоимости», – говорит Шкуматов. В Москве стоимость проезда в такси может быть в четыре раза ниже себестоимости.

Разрешения выдаются на автомобиль. Машина с разрешением сразу же теряет до 30% своей стоимости, получается, проще не показывать, что автомобиль использовался как такси. Опять же соблазн работать нелегально.

Службы заказа такси потакают такой системе, так как никакой ответственности за передачу заказа нелегалам не несут, считает Шкуматов.

В регионах межведомственное взаимодействие слабое, рейды контролеров бессистемные. Ситуация усугубляется различными возможностями регионов. «Где-то в штате уполномоченного органа вопросами регулирования такси занимается 10 – 12 человек, а где-то всего один, и он ничего не успевает», – добавляет руководитель ассоциации «Межрегиональное объединение автотранспортных перевозчиков» (г. Краснодар) Андрей Абрамов. Представитель компании «Ситимобил» признает, что регионы сильно отстают в современных методах контроля.

Но четверть регионов все же занимают проактивную позицию, то есть стремятся управлять рынком, отмечают в МЕФТ. Например, в Белгородской области с 1 июня 2019 года прием заявлений и выдача разрешений на перевозку пассажиров такси происходит в электронном виде. В течение этого года планируется внедрить электронный путевой лист для контроля прохождения водителями медосмотров, а автомобилями техосмотров перед выездом на линию. В Калужской области разработали собственную информационную систему «Такси» для контроля выданных разрешений.

Уже сейчас нужно идти дальше, считают представители профессиональных объединений. «Мы предложили региональным органам власти разделить первичный контроль и взять на себя ту часть, которая требует финансовых затрат», – рассказывает Андрей Абрамов. Профессиональные объединения организуют сбор данных от таксистов, а органы власти – прием уже собранной первичной информации. Затем на основе анализа данных таксистам там будут присваивать статус и распределять заказы. «Тот человек, который добровольно передал достоверную информацию, получит высший квалификационный статус и сможет перевозить пассажиров от отелей, торговых центров и других подобных точек притяжения», – говорит Абрамов.

Сейчас идут переговоры с органами власти. Но нужно также подключить к этой системе службы заказа, отмечает Абрамов. Последним этапом станет создание общероссийского объединения. «К концу этого года можно будет говорить о каком-то прогрессе в этом начинании, если не помешает вторая волна пандемии», – замечает Абрамов.

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.07.07; АВТОПОЕЗДА ПОЕДУТ ПО ПРАВИЛАМ; КОНТРЕЙЛЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПОСПОСОБСТВУЮТ РАЗВИТИЮ РЫНКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РОССИИ

Сегодня вступил в силу приказ **Минтранса России**, утверждающий правила транспортировки железнодорожным транспортом автопоездов, автоприцепов, полуприцепов, съемных автомобильных кузовов в порожнем или груженом состоянии в грузовых вагонах. В новом регламенте учитываются габариты контрейлеров, порядок оформления накладной (ГУ-12), условия размещения грузов и другие нюансы. Это первый нормативный акт в России, который регламентирует комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки.

Соответствующий приказ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации pravo.gov.ru.

Документ заменит Правила перевозок автотракторной техники на железнодорожном транспорте, утвержденные приказом Министерства путей сообщения России (от 29 марта 1999 года № 9Ц), которые потеряли актуальность и более применяться не будут.

Новый регламент содержит общие принципы организации контрейлерных перевозок, в частности транспортировка автоприцепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов по железной дороге должна осуществляться по накладной ГУ-12. При этом для автомобилей по-прежнему требуется получение товарно-транспортной накладной.

Оформление перевозки на всех ее этапах – и на автомобильном, и на железнодорожном плече – по единому перевозочному документу станет возможным только после утверждения проекта Федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». Последняя редакция документа, которую подготовил **Минтранс России**, ожидает процедуру оценки регулирующего воздействия.

Как ранее сообщил «Гудку» заместитель генерального директора – начальник ЦФТО ОАО «РЖД» Алексей Шило, в новых правилах определены порядок и условия организации не только отдельной контрейлерной перевозки, но и целого поезда, а также зафиксированы права и обязанности участников перевозочного процесса.

Так, контроль за подготовкой автопоезда или других видов техники к перевозкам (запираание кабины, салона, капота, багажника, баков с горючим, защита зеркал, фар и так далее) и за его погрузкой будет осуществлять грузоотправитель, а не автомобильный перевозчик. В свою очередь, грузополучатель должен отвечать за выезд со станции автоприцепа или вывоз кузовов.

Документ также предусматривает, что контрейлерные поезда могут формироваться на путях общего и необщего пользования, при этом их расформирование в пути не допускается.

Кроме того, контейнерная перевозка должна осуществляться между станциями, которые открыты для такого рода операций. Однако при наличии отдельного договора между владельцем груза и железнодорожным перевозчиком транспортировка разрешается и между не открытыми для этого станциями.

Перевозка контейнеров относится ко второму тарифному классу (по преysкуранту № 10-01). Плата начисляется в зависимости от длины автопоезда, прицепа, полуприцепа или съемного кузова.

Участники рынка считают, что для развития контейнерных перевозок необходимо дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы.

Как рассказала «Гудку» управляющий бизнес-партнер АО «Первый федеральный контейнерный оператор» Мария Сурина, существует ряд важных вопросов, которые не были учтены в новых правилах, к примеру пересечение контейнерными поездами государственных границ.

«Документ аргументирует и четко определяет, что такое контейнерные перевозки. Однако он регламентирует только внутренние перевозки. Сделано это для того, чтобы реализовать возможность тарификации в системе ЭТРАН. Международные перевозки новыми правилами не регулируются. Также нет понимания порядка прохождения таможенного оформления, в частности досмотра на границе. Участники рынка не раз говорили, что документальную проверку необходимо осуществлять в пунктах погрузки-выгрузки, а не на таможенных постах. Кроме того, не вводится единый перевозочный документ, который должен упростить перевозку «от двери до двери», – пояснила она.

На момент публикации Федеральная грузовая компания на вопросы «Гудка» не ответила.

ВЕДОМОСТИ; АРТЕМ ГИРШ, МАКСИМ РУБЧЕНКО; 2020.07.07; ЦБ ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ ГРАНИЦЫ СТОИМОСТИ ПОЛИСОВ ОСАГО НА 10%; ТАРИФЫ ДЛЯ КАЖДОГО АВТОВАДЕЛЬЦА ПЕРЕСЧИТАЮТ ИНДИВИДУАЛЬНО

Для легковых автомобилей, принадлежащих физическим лицам, коридор стоимости ОСАГО расширяется на 10% в обе стороны. Сейчас минимальное значение базовой ставки равняется 2746 руб., максимальное – 4942 руб. Таким образом, согласно новым правилам минимальный тариф по этой группе составит 2471 руб., максимальный – 5436 руб., рассказал зампреда ЦБ Владимир Чистюхин. Тариф ОСАГО для юридических лиц расширяется на 20% в обе стороны, по такси – на 30%, по грузовым автомобилям – на 20%. Для автобусов, трамваев и троллейбусов ставка снизится на 5%, уточнил Чистюхин.

Нынешнее расширение ценового коридора – второй этап реформы системы ОСАГО, направленной на индивидуализацию страховых тарифов. На первом этапе в 2019 г. тарифный коридор был расширен на 20% вверх и вниз, а система расчета коэффициента возраст – стаж (КВС) – почти до шести десятков ступеней. Кроме того, был введен новый порядок применения коэффициента бонус-малус (КБМ), который теперь сохраняется за водителем в течение года, не сгорая при перерывах в страховании, как это было раньше.

Результаты вполне позитивные. Согласно данным Российского союза автостраховщиков (РСА), по итогам 2019 г. средняя цена полиса ОСАГО в России снизилась по сравнению с 2018 г. на 4,9% – с 5701 до 5423 руб. Средняя выплата, напротив, возросла – с 67 010 до 68 600 руб. (на 2,3%).

Новый ценовой коридор по ОСАГО начнет действовать 24 августа. Тогда же вступят в силу поправки в закон об ОСАГО, согласно которым стоимость полиса будет определяться для каждого водителя индивидуально. Страховщики будут учитывать наличие грубых нарушений правил дорожного движения – для лихачей ОСАГО подорожает в разы. Зато дисциплинированным водителям страховка будет обходиться существенно дешевле. По статистике РСА, более 70% аварий устраивают всего 5%

водителей – все остальные автовладельцы, по сути, вынуждены из-за них переплачивать за ОСАГО. В конце августа эта ситуация изменится.

Банк России также внесет в закон уточнение о том, что страховщики не должны учитывать при расчете стоимости полисов.

Например, на цену ОСАГО не должны влиять национальная, языковая или расовая принадлежность водителя, его политические взгляды, должность или вероисповедание.

В ЦБ считают, что расширение тарифного коридора не приведет к росту цен на полисы ОСАГО и массовому пересмотру стоимости страховок ближе к верхней границе коридора. По словам Чистюхина, если изменения и будут, то затронут они наиболее аварийных водителей. В других странах подобные реформы приводили к снижению средней цены полиса на 15%.

Однако российские автостраховщики, которые в последние годы жалуются на убытки по ОСАГО, похоже, нацелены на повышение тарифов. В конце июня президент РСА Игорь Юргенс в очередной раз сообщил, что средняя выплата по ОСАГО с начала 2020 г. выросла по всем типам транспортных средств. Это связано с ростом курса доллара, который приводит к повышению рублевой цены запчастей. Значит, как уверял Юргенс, убыточность обязательной автогражданской ответственности «скоро заметно повысится». По данным АИС ОСАГО, с 1 января по 10 июня 2020 г. средняя выплата по ОСАГО в целом по России выросла по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 4,4% – с 70 500 до 73 600 руб. Больше всего при этом – на 16,8%, с 67 500 до 78 900 руб. – повысилась средняя выплата по тракторам и самоходным дорожно-строительным машинам.

«Сейчас ограничения, связанные с коронавирусом, практически везде снимаются, и скоро мы увидим серьезный рост убыточности ОСАГО, – комментирует Юргенс. – К счастью, с 24 августа страховщики смогут учитывать это обстоятельство индивидуально, компенсируя убыточность за счет тарифа водителей, которые ездят аварийно. Это также означает, что и резко вырастет конкуренция за безаварийных клиентов по ОСАГО, а значит, стоимость полиса для них понизится».

<https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2020/07/07/834083-tsentrobank-predlozhit-rasshirit-granitsi-stoimosti-polisov>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ГРИШИНА; 2020.06.07; ОСАГО ДОБАВИЛИ СВОБОДЫ; ЦБ РАСШИРИЛ ТАРИФНЫЙ КОРИДОР И ЗАПРЕТИЛ ДИСКРИМИНАЦИЮ

Банк России объявил о расширении тарифного коридора ОСАГО. В среднем страховщики смогут теперь «двигать» цену полиса на 11% вверх и вниз. Для большинства частных владельцев легковых автомобилей подготовлено расширение коридора на 10%, для юрлиц – на 20%, для такси – на 30%. Кроме того, новый нормативный акт ЦБ запретил страховщикам учитывать при тарификации ОСАГО расу клиентов, их национальность, вероисповедание или отношение к религии, принадлежность к политическим партиям и служебное положение.

ЦБ подготовил проект указания о тарифах ОСАГО, которое даст больше свободы страховщикам в установлении цены обязательного полиса. Как сообщил зампред ЦБ Владимир Чистюхин, предполагается расширить тарифный коридор в среднем на 11%. Для наиболее многочисленной группы – автомобилистов–физических лиц – тариф будет расширен на 10% вверх и вниз. Сейчас минимальное значение базовой ставки равняется 2746 руб., максимальное – 4942 руб. По новым правилам по этой группе минимальная ставка будет 2471 руб., максимальная – 5436 руб.

По легковым автомобилям юрлиц тариф расширяется в обе стороны на 20%, по такси – на 30%, по грузовым автомобилям – на 20%. Тарифный коридор для автобусов, трамваев и троллейбусов остался без существенных изменений: по ним будет небольшое изменение

границы вниз – на 5%, пояснил Владимир Чистюхин. По его словам, изменения позволят назначать более низкий тариф аккуратным водителям и более высокий – нарушителям ПДД. «В рамках изменений мы как раз протестируем индивидуализацию тарифа», – говорит зампред ЦБ.

Кроме того, ЦБ подготовил нормативный акт, который запрещает учитывать при расчете тарифа факторы, связанные с национальной, языковой, расовой принадлежностью, принадлежностью к политическим партиям и общественным объединениям, факторы, связанные с должностным положением, вероисповеданием и отношением к религии.

«Эти факторы носят явный дискриминационный характер, и мы полагаем, что страховые компании не могут их использовать для того, чтобы определять настройку тарифа», – сказал Владимир Чистюхин.

Указание ЦБ начнет действовать 24 августа. Тогда же вступят в силу поправки в закон об ОСАГО по индивидуализации тарифов. Базовая ставка тарифа перестанет быть одинаковой для всех водителей на одной территории, а будет определяться страховщиком для каждого автовладельца индивидуально в зависимости от его риск-профиля.

Помимо факторов, напрямую установленных в законе (таких, например, как наличие грубых нарушений правил дорожного движения), страховщики при установлении тарифа смогут учитывать иные обстоятельства. Это может быть «возраст» транспортного средства, его пробег, семейное положение водителя и наличие у него детей, установка на автомобиле телематических устройств и другие факторы. Ожидается, что использование страховщиками всей доступной информации повысит точность разделения водителей с низким и высоким уровнем риска и, соответственно, позволит точнее отражать в цене полиса фактический риск.

В ЦБ не опасаются повального роста тарифов ОСАГО после вступления в силу нового указания, ссылаясь на положительный опыт первой волны их индивидуализации.

«Как показывает опыт первого этапа, страховые компании заинтересованы в хороших водителях и конкурируют за таких клиентов. Так, в результате расширения тарифного коридора в начале 2019 года на 20% вниз и вверх средняя премия по ОСАГО за 2019 год снизилась на 4,8%», – сообщают в Банке России.

<https://www.kommersant.ru/doc/4406367?tg>

РБК; ЮЛИЯ КОШКИНА; 2020.06.07; ЦБ РАЗРЕШИТ СТРАХОВЩИКАМ ПОДНЯТЬ ТАРИФЫ ОСАГО НА 10% ДЛЯ ПЛОХИХ ВОДИТЕЛЕЙ

Банк России намерен расширить тарифный коридор, в пределах которого должна находиться стоимость обязательного автомобильного полиса. Предполагается, что страховщики смогут начать вести расчеты по новым правилам с 24 августа

Банк России предложил расширить границы стоимости полисов ОСАГО: тарифный коридор, в который должна укладываться цена обязательной страховки, расширится в среднем на 11% вверх и вниз. Об этом сообщил журналистам зампред ЦБ Владимир Чистюхин. Изменения содержатся в проекте, который опубликовал регулятор (*.pdf). Как пояснил Чистюхин, документ дополнит поправки в закон об ОСАГО, которые касаются второго этапа индивидуализации тарифов и вступают в силу 24 августа. К этому же сроку, по расчетам ЦБ, страховщикам разрешат использовать новый тарифный коридор.

Из проекта Банка России следует, что минимальная и максимальная стоимость обязательной страховки для легкового автомобиля будут различаться более чем в два раза. Если раньше границы коридора составляли 20%, то после изменений они раздвинутся до 30%.

«Для наиболее многочисленной группы автомобилей физических лиц тариф будет расширен на 10% вверх и на 10% вниз. Приведу конкретные цифры: если сегодня минимальное значение базовой ставки равно 2746 руб., а максимальное – 4942 руб., то по новым правилам по этой группе минимальная базовая ставка будет 2471 руб. и

максимальная ставка – 5436 руб.», – сказал Чистюхин. Он уточнил, что по легковым автомобилям юрлиц коридор расширится на 20%, а по машинам такси – на 30%.

Новые правила расчета стоимости полисов ОСАГО вводятся для «тестирования» нового подхода к индивидуализации тарифов, пояснил Чистюхин: «Данные изменения позволят назначать более низкий тариф аккуратным водителям и более высокий тариф – тем водителям, которые водят машину неаккуратно, нарушают Правила дорожного движения, отличаются высокой аварийностью».

В ЦБ считают, что расширение тарифного коридора не приведет к росту цен на полисы ОСАГО и массовому пересмотру стоимости страховок к верхней границе коридора. «Какие-то изменения если и будут, то точечные и будут касаться наиболее аварийных водителей», – подчеркнул Чистюхин.

Что произойдет на втором этапе реформы ОСАГО

Либерализация тарифов в ОСАГО в России началась с 2019 году – с тех пор в России для расчета стоимости обязательной автомобильной страховки применяется тарифный коридор, установленный ЦБ. Страховщик имеет право внутри этого коридора выбрать базовую ставку. Затем к ней применяются повышающие или понижающие коэффициенты, за счет которых будет сформирована итоговая стоимость полиса для конкретного водителя и автомобиля.

С 24 августа начнут применять новые подходы к расчету стоимости полисов ОСАГО. В частности, отменяется применение регионального коэффициента и коэффициента мощности автомобиля. При этом страховщики смогут учитывать в тарифе факты грубого нарушения водителем Правил дорожного движения – и повышать стоимость страховок для таких лиц.

Страховые компании также обязаны будут раскрывать на своих сайтах факторы, которые влияют на стоимость их полисов ОСАГО. Клиенты смогут проверить расчеты страховщиков на специальных тарифных калькуляторах.

«Как показывает опыт первого этапа индивидуализации тарифов ОСАГО, страховые компании заинтересованы в хороших водителях и конкурируют за таких клиентов. Так, в результате расширения тарифного коридора в начале 2019 года на 20% вниз и вверх средняя премия по ОСАГО за 2019 год снизилась на 4,8%», – отмечается в сообщении ЦБ.

Дополнения к реформе от ЦБ

Банк России внесет уточняющие параметры к закону об ОСАГО, пояснил Чистюхин. ЦБ, в частности, определит факторы, которые будет запрещено использовать для расчета стоимости полисов. Например, на цену страховки не должны влиять аспекты, связанные с национальной, языковой, расовой принадлежностью водителя, его политическими взглядами, должностным положением или вероисповеданием.

«Это факторы, которые носят явный дискриминационный характер, и мы полагаем, что их использовать никоим образом страховые компании не смогут, чтобы определять настройку тарифа», – подчеркнул зампред ЦБ. Он не исключил, что Банк России в будущем может дополнять перечень таких «запретных» факторов.

В дополнение к расширению тарифного коридора ОСАГО ЦБ намерен скорректировать значение коэффициента возраста и стажа (КВС) водителя, которые влияют на стоимость полисов.

«Мы начали это еще в прошлом году, максимальное изменение внутри группы, как и в прошлый раз, ограничено 4%. При этом можно сказать, что водители более старшего возраста и более опытные будут иметь дополнительные скидки. Для них значение коэффициента «возраст-стаж» снижается», – пояснил Чистюхин. По его словам, максимальное увеличение этого коэффициента затронет водителей в возрасте 22–24 лет со стажем вождения 3–4 года – для этой группы КВС вырастает на 3,8%.

<https://www.rbc.ru/finances/06/07/2020/5f03042e9a794778933869c3>

КОММЕРСАНТЪ ЕКАТЕРИНБУРГ; АЛЕКСЕЙ БУРОВ; 2020.06.07; «СИНАРА» СООБЩИЛА О ПОГЛОЩЕНИИ КОМПАНИИ «РСП-М»; ПРОДАВЦОМ ВЫСТУПИЛА СТРУКТУРА ГАЗПРОМБАНКА

В состав холдинга «Синара–Транспортные машины» (СТМ, входит в группу «Синара») вошла компания «РСП-М», которая специализируется на предоставлении услуг РЖД по шлифовке рельсов в пути и их стационарной сварке. Как сообщил пресс-центр группы «Синара», генеральным директором нового актива назначен Александр Измайлов, который более 15 лет работает на руководящих должностях в «Синаре».

В состав «РСП-М» входит 10 рельсосварочных предприятий, расположенных в Санкт-Петербурге, Тихорецке, Ярославле, Челябинске, Каликино, Энгельсе, Кемерово, Красноярске, Бабушкине, Хабаровске. Компания обладает парком рельсошлифовальных поездов. Общая численность сотрудников «РСП-М» составляет 1,5 тыс. человек. СТМ планирует внедрить новые технологии по обслуживанию рельсов в пути, модернизировать парк рельсошлифовальных поездов и повысить их производительность.

«Объединение потенциала СТМ и “РСП-М” позволит получить мощный синергетический эффект и импульс для достижения более высокого уровня технологии шлифовки рельсов в пути и их стационарной сварке. Новые подходы востребованы на сети дорог РЖД, а также могут найти применение в сфере городского легкорельсового транспорта», – прокомментировал генеральный директор холдинга СТМ Виктор Леш.

Ранее сделку разрешила Федеральная антимонопольная служба России (ФАС). В пресс-центре «Синары» уточнили, что в качестве одного из продавцов «РСП-М» выступил ЗПИФ «Газпромбанк–Комплексный», а Газпромбанк является ключевым кредитором компании «РСП-М» с 2014 года. В рамках сделки предусмотрено продолжение участия ЗПИФ в капитале компании «РСП-М», а сам банк сохранит роль крупнейшего кредитора компании. «За довольно непродолжительное время команде блока реструктуризации Газпромбанка удалось восстановить и оптимизировать бизнес “РСП-М”, сделав его по-настоящему инвестиционно привлекательным активом. Немаловажно, что была отлажена производственная система, выстроена логистика и согласована долгосрочная модель работы с РЖД. На данном этапе развития мы продолжим принимать деятельное участие в жизни компании, в тесной связке с новым акционером», – подчеркнул заместитель председателя правления Газпромбанка Тигран Хачатуров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4406353>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.06.07; ПЛАТНЫМ ТРАССАМ МОГУТ ДОБАВИТЬ СКОРОСТИ; ЦЕЛЕСООБРАЗНО ЛИ УВЕЛИЧЕНИЕ ЛИМИТА ДО 150 КМ/Ч

На платных трассах могут увеличить скоростной лимит до 150 км/ч. С таким предложением выступил глава «Автодора» Вячеслав Петушенко. Пока речь идет только о трассах «Нева», «Дон» и Центральной кольцевой автодороге, которая открыта только частично. Все аргументы за и против такого решения – в материале Ивана Якунина.

Вячеслав Петушенко, вероятно, вдохновившись конституционной реформой, сказал знаменательную вещь: «такая великая страна, как наша, имеет право на дороги, где разрешенная скорость – 150 км/ч». Он напомнил, что сейчас по трассе «Нева», например, можно двигаться со скоростью 130 км/ч, но, учитывая нештрафуемый порог, допустимая скорость и так получается 150 км/ч. Ее и предлагается легализовать. Государство может быть заинтересовано в таком решении, рассуждает директор Центра транспортного моделирования Высшей школы экономики Александр Кулаков: «Чем выше скорость, тем меньше времени в пути. С точки зрения пользовательского интереса, это, конечно, мероприятие достаточно эффективное. Можно построить некую систему дорог, на которой будут введены разрешения, это можно использовать, действительно, для повышения эффективности туризма».

Но по той же логике при разрешенной скорости 150 км/ч и сохранении нештрафуемого порога водители могут себе позволить двигаться по платной трассе и со скоростью 170 км/ч. Для примера, некоторые модели пассажирских самолетов на такой скорости взлетают. Глава общественного совета при **Минтрансе** Михаил Блинкин уверен, что безопасность пострадает: «Частота аварий на дорогах высшей технической категории самая безобидная, потому что на таких дорогах не может быть лобовых столкновений. А вот тяжесть происшествий пропорциональна квадрату скорости – это правда. В мире же не идиоты. От этих суперограничений – 100 миль/ч, 160 км/ч – отказался мир потихонечку. Зачем нам повторять чужие ошибки? Экономической целесообразности у этого решения вообще никакой нет. Экономика дорог связана с грузовыми перевозками».

Глава «Автодора» объявил о планах увеличить скоростной лимит только на трех трассах. Считать ли это новым трендом, пока не ясно. Для такого движения дорога должна соответствовать нескольким требованиям, рассуждает директор компании «Главная дорога» Михаил Плахов, который построил платную трассу «Северный обход Одинцова» и занимается ее эксплуатацией.

«Чтобы по ней можно было ехать 150 км/ч, она должна быть спроектирована под такую максимальную скорость.

Речь идет о радиусах при выходе, об уклонах, то есть вот такого рода вещи, которые не позволяют вылетать на высоких скоростях с трассы, проектируются. Поэтому если автодорожские дороги соответствуют этим категориям, то все будет хорошо. Если не это закладывалось, тоже все, в принципе, решаемо. На прямых участках скорость 150 км/ч возможна, а на поворотах она будет просто снижаться», – пояснил Плахов.

Несмотря на все «но», в конце июня глава **Минтранса Евгений Дитрих** говорил, что в ведомстве обсуждается возможность повышения скоростного лимита до 150 км/ч, и до конца года такое решение будет принято. А может ли «Автодор», как оператор платных трасс, самостоятельно изменить регламент движения? Отвечает президент общественной организации «Движение без опасности» Наталья Агре: «Учитывая, что у нас таких прецедентов пока в стране нет, конечно, такую инициативу нужно обсуждать на уровне Госавтоинспекции в первую очередь. **Минтранс** может защищать свою позицию, но основная задача – не только создать комфортные условия для движения водителей, а также обеспечить их максимальную безопасность».

Согласовать повышение скорости даже на отдельных участках трасс, кажется, будет сложно. В ГИБДД пообещали через четыре года добиться нулевой смертности на платных дорогах. В беседе с “Ъ FM” не нашел причин поддержать проект и первый зампред комитета Госдумы по транспорту Виталий Ефимов: «Я подумал, что это преждевременно. Давайте мы сначала освоим 130 км/ч. Вот у нас только освоили трассу “Москва–Санкт-Петербург”, давайте поедим хотя бы с годик, посмотрим, что там у нас будет. А что нам дает эти 20 км, которые мы прибавим? Теперь надо тогда ограничить возраст: если человеку за 65, то ему нельзя ехать со скоростью 150 км/ч – у него реакция другая».

Министр **Евгений Дитрих**, впрочем, настаивает: опыт эксплуатации платных дорог показал, что увеличение скорости движения на таких участках не приводит к росту аварийности, и это можно делать абсолютно безопасно. За кем окажется финальное слово в этом споре, вопрос открытый. Президент **Владимир Путин** прежде говорил лишь о необходимости снизить смертность на дорогах, но никак не о снятии скоростных ограничений.

Об отмене нештрафуемого порога в 20 км/ч год назад заявил на тот момент **вице-премьер Максим Акимов**. Он пообещал, что это произойдет постепенно, и начнут власти с крупных городов. Пока окончательное решение не принято.

<https://www.kommersant.ru/doc/4406267>

ТАСС; 2020.06.07; В СОВФЕДЕ ПРЕДЛАГАЮТ СНЯТЬ С ФСИН ЗАПРЕТ НА ГОСЗАКУПКУ ИНОСТРАННЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ТОВАРОВ

Глава комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Кутепов в понедельник направит на имя **премьер-министра РФ Михаила Мишустина** предложение не распространять запрет на учреждения ФСИН на госзакупку ряда иностранных промышленных товаров. Копия документа есть в распоряжении ТАСС.

«Прошу рассмотреть возможность внесения изменений в соответствующее постановление правительства путем внесения в него положений о том, что оно не распространяется на госзакупки продукции, производимой учреждениями уголовно-исполнительной системы, и на закупки с целью реализации федеральных и региональных целевых программ, направленных на развитие уголовно-исполнительной системы и обеспечение правопорядка», – говорится в письме.

По словам Кутепова, данное постановление обязывает участника закупки представить заказчику в составе заявки на участие выписку из реестра российской промышленной продукции в качестве подтверждения факта производства продукции на территории РФ. В комитет палаты по экономической политике поступает информация, что к началу действия документа многие поставщики и производители, ориентированные на поставку товаров для нужд государственных и муниципальных учреждений, не успели включить свои товары в данный реестр, уточняет сенатор. Как объясняет Кутепов, для включения сведений в реестр российской промышленной продукции необходимо получение сертификата о происхождении товара или акта экспертизы торгово-промышленной палаты РФ, срок выдачи которого «достаточно длителен»

«С проблемами, связанными с реализацией постановления, столкнулись и учреждения ФСИН России. Возникла проблема невозможности приобретения оборудования и техники в рамках реализации государственной и региональных программ из-за отсутствия у потенциальных поставщиков выписок из реестра. Процесс получения выписок идет, но сроки выдачи по поданным заявкам – 2 месяца, требуются дополнительные финансовые затраты, в результате срываются закупочные процедуры», – подчеркивает Кутепов.

Кроме того, по словам сенатора, государственные заказчики после вступления в силу документа приостанавливают закупки у учреждений ФСИН как у единственного поставщика и предлагают приложить к заключаемому контракту выписку из данного реестра. Также среди предложений сенатора – перенести срок начала действия положений об обязательном предоставлении выписок из реестра на 1 октября 2020 года, а также рассмотреть вопрос о снятии с учреждений уголовно-исполнительной системы требования включать свою продукцию в реестр российской промышленной продукции.

Постановление кабмина

Правительство РФ с 1 июля установило запрет на госзакупки ряда иностранных промышленных товаров, в числе которых легковые и грузовые автомобили, железнодорожная техника. Так, запрет на госзакупки товаров, происходящих из иностранных государств, за исключением стран ЕАЭС, коснется легковых автомобилей, транспортных средств для перевозки 10 и более человек, грузовых автомобилей, автомобилей скорой медицинской помощи, железнодорожных локомотивов, подвижных составов, путевого оборудования и устройств, железнодорожных и трамвайных вагонов (кроме транспортных средств, предназначенных для технического обслуживания или ремонта).

При этом запрет не действует при отсутствии производства товара на территории России. Также под действие документа не попадают закупки одной единицы товара стоимостью не более 100 тыс. рублей, совокупности товаров общей стоимостью менее 1 млн рублей, закупки в интересах ФСО, ФСБ, МВД, Минобороны, управления делами **президента РФ**. Кроме того, ограничение не будет действовать для закупок МВД транспортных средств, которые производятся для обеспечения безопасности объектов государственной охраны.

С 30 апреля подобный запрет уже действует по целому перечню товаров, обозначенному в постановлении правительства РФ. Туда включена одежда, обувь, бумага и картон, некоторые материалы (камень, стекло, бетон), определенные телекоммуникационные приборы, краны, станки, оборудование для промпроизводства, промышленные посудомоечные машины, машины для сельского и лесного хозяйства, бульдозеры, транспортные средства для обслуживания нефтяных и газовых скважин, несколько видов транспортных средств, прицепы, несколько видов судов и самолетов, вертолеты и некоторые виды мебели.

<https://tass.ru/ekonomika/8895479>

LENTA.RU; 2020.06.07; РОССИЙСКИМ НАЦПРОЕКТАМ ПРОДЛЯТ ЖИЗНЬ

Российские власти продлят жизнь **нацпроектам**. Сроки окончания программы могут перенести на шесть лет из-за кризиса, вызванного пандемией коронавируса. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на источники.

Согласно проекту документа по изменениям целевых показателей **нацпроекта** «Малое и среднее предпринимательство (МСП)», который оказался в распоряжении агентства, сроки его реализации хотят продлить до 2030 года. Инициатива может распространиться и на другие **нацпроекты**, добавили источники. В Минэкономразвития заявили, что на уровне правительства обсуждается донастройка **нацпроектов**. В ближайшее время показатели и инструменты национальных проектов скорректируют с учетом влияния коронавируса на экономику.

Ранее стало известно, что финансирование **нацпроектов** в 2021-2022 годах может сократиться на 140 миллиардов рублей. Изменения связаны с переносом и перераспределением денежных средств бюджета на ближайшие годы. В частности, по поддержку малого бизнеса потратят на 7 миллиардов меньше, чем предполагалось.

В общей сложности в России реализуются 13 **нацпроектов**: «Здравоохранение», «Образование», «Демография», «Культура», «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», «Жилье и городская среда», «Экология», «Наука», «Малое и среднее предпринимательство и поддержка предпринимательской инициативы», «Производительность труда и поддержка занятости», «**Международная кооперация и экспорт**», «**Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**». Изначально их реализация была рассчитана на 2019-2024 годы.

<https://lenta.ru/news/2020/07/06/nutspro/>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ПУТИН НАХОДИТСЯ В ПОСТОЯННОМ КОНТАКТЕ С ГЛАВОЙ «АЭРОФЛОТА»

Президент России Владимир Путин заявил, что находится в постоянном контакте с главой «Аэрофлота» Виталием Савельевым, он отметил, что авиаотрасль относится к наиболее пострадавшим, потому что самолеты стоят в основном на приколе.

«Виталий Геннадьевич, авиационная отрасль, отрасль авиационных перевозок, безусловно, относится к наиболее пострадавшим, это очевидный факт. Мы с вами практически в постоянном контакте находимся, неоднократно разговаривали на этот счет. Самолеты стоят в основном на приколе, экипажи тоже «на земле», не летают», – сказал **Путин** в ходе встречи с **Савельевым**.

Он отметил, что также непонятно, «что будут делать наши партнеры во многих странах мира, в том числе в Европе, они между собой пока разобраться не могут».

Путин добавил, что в этой связи весьма актуальными являются оценки **Савельева**, в каком состоянии сейчас находится отрасль и как он видит выход из этой ситуации.

«Мы обсуждали это много раз, тем не менее, думаю, что настало время вернуться к этому вопросу ещё раз и наметить конкретные шаги», – указал президент.

<https://ria.ru/20200706/1573954617.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ГЛАВЫ РЕГИОНОВ ДОКЛАДЫВАЮТ О ПЛАНАХ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ, ЗАЯВИЛ ПУТИН

Президент РФ Владимир Путин заявил, что главы регионов докладывают ему о планах по снятию ограничений в связи с изменением ситуации с коронавирусом к лучшему.

«Практически все руководители, губернаторы, докладывают мне о своих планах постепенного, поэтапного снятия этих ограничений», – сказал он на встрече с главой «Аэрофлота».

«Они будут принимать решения по снятию этих ограничений. Но не в связи с тем, что авиационной отрасли, вернее, отрасли авиационных перевозок тяжело приходится, а потому что ситуация меняется к лучшему. Они сами заинтересованы в загрузке гостиниц, отелей, это все понятно», – добавил он.

<https://ria.ru/20200706/1573953894.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; В «АЭРОФЛОТЕ» НАЗВАЛИ СРОКИ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ВНУТРЕННИХ ПЕРЕВОЗОК

«Аэрофлот» рассчитывает к декабрю восстановить внутренние перевозки до уровня 2019 года, заявил глава компании **Виталий Савельев** на встрече с президентом РФ **Владимиром Путиным**.

«... Если мы начнём нормально летать, мы для себя делали расчет, мы восстановимся к уровню 2019 года, прошлого года, к декабрю по внутренним перевозкам», – сказал **Савельев**.

<https://ria.ru/20200706/1573954582.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ПОДЕЛИЛСЯ ПЛАНАМИ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

«Аэрофлот» в случае получения разрешений на зарубежные полеты может к концу марта 2021 года достичь уровня 2019 года по международным перевозкам, заявил глава компании **Виталий Савельев** на встрече с президентом РФ **Владимиром Путиным**.

«Международные перевозки, если мы приступим, при особом разрешении... Мы можем посмотреть те страны, которые начинают разворачивать [перевозки]. На самом деле, компаний, которые начинают летать, уже достаточно много... Мы бы тоже планировали, что если это произойдет, если нам удастся договориться, и мы начнем летать, то реальное восстановление до 80% – к декабрю, и где-то к концу зимнего сезона, а это конец марта следующего года, мы можем достичь уровня 2019 года по именно международным перевозкам», – сказал **Савельев**.

На данный момент сроки возобновления международных рейсов неизвестны. На прошлой неделе министр транспорта РФ **Евгений Дитрих** сообщил, что называть даты возобновления международных полетов пока преждевременно. До этого он отмечал, что полеты за рубеж могут возобновиться в июле после того, как власти убедятся в безопасности авиaperевозок внутри страны.

<https://ria.ru/20200706/1573954933.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ХОЧЕТ ВОССТАНОВИТЬ ПОЗИЦИИ ПО ТРАНЗИТНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

Авиакомпания «Аэрофлот» хочет восстановить позиции по транзиту: это большой поток, порядка 10 миллионов человек, и он очень выгодный, заявил глава компании **Виталий Савельев** на встрече с президентом России **Владимиром Путиным**.

«И хочется транзит, конечно, нам восстановить. У нас, Владимир Владимирович, была очень удачная ситуация по транзиту. Мы семь лет в Китае боролись за транзит,

доставляли китайцев в Европу. Последние три года мы были компанией номер один среди иностранных компаний», – сказал **Савельев**.

«Нас называли «самая любимая иностранная авиакомпания». Мы оттеснили «Катарские авиалинии», пятизвездочного перевозчика, и три года мы занимали эту нишу. И нам, конечно, очень бы хотелось вернуться, потому что очень много было затрачено сил для этого, чтобы опять восстановить этот транзит. Это достаточно большой поток, порядка 10 миллионов человек, и он очень выгодный», – добавил он.

<https://ria.ru/20200706/1573955460.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ВОССТАНОВИТЬ ПЕРЕВОЗКИ НА 50% В 2020 ГОДУ

«Аэрофлот» планирует восстановить перевозки на 50%, перевезти в 2020 году около 30 миллионов пассажиров, заявил глава компании **Виталий Савельев** на встрече с президентом РФ **Владимиром Путиным**.

«Мы предполагаем, что сможем восстановиться на 50 процентов, то есть около 30 миллионов пассажиров мы сможем перевезти в этом году», – сказал **Савельев**.

<https://ria.ru/20200706/1573956630.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» СООБЩИЛ О СУЩЕСТВЕННОМ РОСТЕ ПЕРЕВОЗОК

Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» видит существенный рост перевозок: россияне начинают летать, и для компании это очень важно, заявил генеральный директор перевозчика **Виталий Савельев** на встрече с президентом России **Владимиром Путиным**.

«В апреле перевозки упали на 95%, загрузка кресел была всего лишь 33%. Это было для нас абсолютно тяжелое состояние. Это очень мало, если мы сравниваем с 2019 годом – мы обычно в сутки перевозим 110–120 тысяч человек. Но мы видим, существенный рост идет, россияне начинают летать, для нас это очень важно», – сообщил **Савельев** в понедельник.

«Если посмотрите, Lufthansa Group, здесь есть Austrian Airlines, KLM, Air France, их та же самая участь постигла, кризис их коснулся так же, 96-98% падение перевозок. Конечно, мы всё это ощущаем. И восстановление будет для нас для всех достаточно тяжёлым», – добавил **Савельев**.

Он отметил, что текущая ситуация – «это очень серьёзный кризис», однако это не первый кризис и группа «Аэрофлот» имеет большой опыт восстановления.

Пассажиропоток группы «Аэрофлот» в мае 2020 года на фоне ситуации с коронавирусом упал на 93,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 305,6 тысячи человек. Авиакомпания «Аэрофлот» в мае снизила перевозки на 93,1%, до 206,3 тысячи человек.

Пассажиропоток российских авиакомпаний в мае 2020 года упал по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 91,3% и составил почти 949 тысяч человек.

<https://ria.ru/20200706/1573953707.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ВЫПОЛНЯЕТ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ПЛОСКИМ ТАРИФАМ, ЗАЯВИЛ САВЕЛЬЕВ

Авиакомпания «Аэрофлот», несмотря на тяжелые условия, выполняет обязательства по плоским тарифам, практически ежедневно летает на Дальний Восток, в Симферополь и Калининград, загрузка составляет около 50%, заявил глава компании **Виталий Савельев** на встрече с президентом РФ **Владимиром Путиным**.

«Что касается наших обязательств по плоским тарифам, мы их выполняем и сейчас, несмотря на то, что условия для нас тяжелые. Мы летаем, летаем в чуть меньшем объеме, потому что спрос упал», – сказал **Савельев**.

«Но мы летаем практически ежедневно по городам Дальнего Востока и по Симферополю и Калининграду. Загрузка небольшая, примерно 50%, но тем не менее», – отметил он. Помимо программы субсидируемых тарифов, авиакомпания «Аэрофлот» продает авиабилеты в рамках собственной программы «плоских» тарифов. Билет по «плоскому» тарифу в экономический класс обслуживания по фиксированной цене может приобрести любой пассажир без каких-либо ограничений.

<https://ria.ru/20200706/1573959918.html>

ТАСС; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ОТКАЗАЛСЯ ОТ ШАХМАТНОЙ РАССАДКИ НА ВСЕХ РЕЙСАХ

«Аэрофлот» не планирует в обязательном порядке вводить на рейсах шахматную рассадку для профилактики коронавируса, так как это экономически нецелесообразно. Кроме того, риск заразиться на борту самолета очень мал, заявил гендиректор авиакомпании **Виталий Савельев** на встрече с президентом России **Владимиром Путиным** в понедельник.

«В мире это общепризнано: самолет является герметичной капсулой, и на всех самолетах, особенно новых, установлены фильтры класса HEPA, которые дают глубокую очистку до уровня 99-97 [процентов] – это примерно уровень операционных. Воздух меняется каждые 3-5 минут. Воздух берется из компрессора из-под двигателя, нагревается до 290 градусов. То есть формально на борту заболеть очень сложно. Это показывает и статистика обслуживающего персонала. Наши бортпроводники на борту практически не заболели, у нас небольшой процент всего лишь. Это и мировая практика. Поэтому мы договорились [с Роспотребнадзором], что на борту будут маски, будут перчатки», – рассказал **Савельев**.

По его словам, «Аэрофлот» планирует применять шахматную рассадку только на слабо загруженных рейсах.

«Но рассадки не будет шахматной, будет нормальная рассадка, иначе просто не взлететь, экономика не будет работать, будет работать против нас», – объяснил **Савельев**. – Но на борту, хочу сказать, что сейчас ввиду слабой загрузки, до 50%, конечно, мы делаем шахматную рассадку, потому что есть такая возможность. Но принципиально мы считаем, что на борту риск заражения очень низкий».

Ранее Роспотребнадзор предлагал в обязательном порядке ввести шахматную рассадку в самолетах, но в итоговую версию рекомендаций по снятию введенных из-за коронавируса ограничений этот пункт не вошел. Такое решение было принято после критики инициативы со стороны авиационных властей и самих перевозчиков. В частности, глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих** заявлял, что необходимость обеспечивать социальную дистанцию в салоне лайнеров приведет к подорожанию билетов как минимум до 70 тыс. рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/8895451>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ПОДТВЕРДИЛ ПОКУПКУ САМОЛЕТОВ МС-21

«Аэрофлот» ждет самолетов МС-21, подтвердил Минпромторгу обязательства по твердому контракту на 50 машин и опциону на 35, заявил глава компании **Виталий Савельев** на встрече с президентом РФ **Владимиром Путиным**.

«... И мы также являемся основным заказчиком на МС-21. Мы ждем этот самолет, у нас твердый контракт на 50 машин и опцион на 35. То есть 85 машин мы также получим в группу. Это наши обязательства, которые мы подтвердили министерству промышленности», – сказал **Савельев**.

Министр промышленности и торговли РФ **Денис Мантуров** ранее сообщил, что российская сертификация самолета МС-21 отложена на середину 2021 года, первые поставки планируются в конце 2021 года.

<https://ria.ru/20200706/1573955105.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ПОЛУЧИТЬ ВОСЕМЬ SSJ100 В 2020 ГОДУ

Авиакомпания «Аэрофлот» в 2020 году планирует получить 8 самолётов Sukhoi Superjet 100, а в 2021 году ещё 14, заявил глава компании **Виталий Савельев** на встрече с **президентом РФ Владимиром Путиным**.

«Хочу отметить, у нас есть определённые обязательства группы, которые для нас очень важны, и мы хотим их подтвердить лишний раз и сохранить. Прежде всего, это поддержка отечественного авиапрома. Как Вы знаете, в этом году мы собираемся получить 8 машин Sukhoi Superjet», – сказал **Савельев**.

«У нас в парке сейчас 54 машины, и в следующем году мы договорились о поставках 14 машин, это в пределах тех 100 машин, которые мы два года назад в Вашем присутствии подписали – ОАК и группой «Аэрофлот». У нас в «Аэрофлоте» будет 150 воздушных судов Sukhoi Superjet, это очень большое количество, мы будем их эксплуатировать», – продолжил он.

Савельев отметил, что эти суда начинают серьезно прогрессировать в своем техническом состоянии.

«Машина летает уже более шести часов, что очень важно. По проекту, напомним, машина в сутки должна летать 8,2 часа, то есть уже близко, машина начинает показывать хорошие характеристики», – добавил он.

<https://ria.ru/20200706/1573955435.html>

ТАСС; 2020.06.07; МУРМАНСКИЙ АРКТИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ПОДГОТОВИТ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ РЕГИОНА

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области и Мурманский арктический государственный университет заключили договор о сотрудничестве. Вуз планирует к осени актуализировать действующую образовательную программу, а через год открыть новую для подготовки и переподготовки кадров для транспортной сферы региона, говорится в сообщении **пресс-службы** областного правительства, распространенном в понедельник.

«Для нас это очень важный шаг на благо региона. Подготовка высококвалифицированных кадров – один из приоритетов. Мы заинтересованы, чтобы ребята оставались на родной земле, получали хорошее профильное образование, становились драйверами развития. Мы готовы прикладывать к этому все усилия, помогать университету, начиная с проведения профориентационной работы, заканчивая трудоустройством студентов и выпускников», – привела **пресс-служба** слова **министра транспорта** и дорожного хозяйства области Артема Гришина.

В рамках договора о сотрудничестве также запланирована совместная научно-исследовательская и инновационная деятельность, переподготовка и повышение квалификации сотрудников, разработка и реализация научных проектов, организация и проведение научных конференций, издание научной, учебной и методической литературы и другое.

По словам проректора по учебной и воспитательной работе университета Анны Гущиной, университет несколько лет готовит специалистов по программе «Логистика» и в ближайшее время актуализирует ее в соответствии с новыми задачами. Через год предприятия отрасли получат готовых специалистов. Осенью будет открыта дополнительная образовательная программа переподготовки для желающих получить квалификацию в области управления транспортными предприятиями. Также по инициативе регионального **Минтранса** университет планирует лицензировать и реализовывать программу уровня магистратуры.

<https://tass.ru/v-strane/8894803>

ТАСС; 2020.06.07; НА АЛТАЕ ДОСРОЧНО ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ БКАД ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ БОЛЕЕ 20 КМ

Ремонт более 20 км дорог по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» завершили Республике Алтай досрочно. Об этом сообщает **пресс-служба** правительства региона в понедельник.

Республика Алтай – горный приграничный регион с населением около 218 тыс. человек, в том числе, 63 тыс. живут в единственном городе Горно-Алтайске. В республике очень развит туризм, в том числе автомобильный, – ежегодно регион посещают порядка 2 млн туристов. Для развития туризма в регионе необходимы качественные дороги.

«По **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в регионе отремонтировали раньше установленного срока более 20 км дорожного покрытия. Всего в 2020 году планируется привести в нормативное состояние более 155 км дорог, **нацпроект** позволит это сделать почти во всех муниципальных образованиях региона. На дорогах региона планируется отремонтировать 22 участка, в Горно-Алтайске и Майме – 11 (в агломерации)», – сообщает **пресс-служба**

Ремонт раньше срока завершился на двух отрезках дороги Паспаул – Каракокша – Красносельск протяженностью 7,4 км, участок на подъезде к селу Верх-Карагуж – 8,06 км, на части дороги Усть-Кан – Коргон – 7,2 км. Также с опережением графика идет работа на отрезке региональной дороги Бийск – Турочак – Верх-Бийск и на дороге Шебалино – Каспа. В Горно-Алтайске заканчивается ремонт на Проезде 75 лет Победы около классического лицея, до конца июля ремонт завершат. В селе Майма подрядчики также опережают график – уложен асфальтобетон покрытия, ставятся знаки, делается дорожная разметка.

В **пресс-службе** правительства отмечают, что при выборе участков для ремонта учитывались пожелания граждан и данные инструментальной диагностики дорог и рекомендаций ГИБДД.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/na-altae-dosrocno-otremontirovali-dorogi-po-nacproektu-bkad-protazennostu-bolee-20-km>

ТАСС; 2020.07.07; ОКОЛО 310 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГИ НА ЮГЕ САХАЛИНА

Сахалинская область получила из федерального бюджета около 310 млн рублей на капитальный ремонт главной дороги села Сокол в Долинском районе – участка основной автомагистрали Сахалина, соединяющей юг и север острова. Об этом во вторник сообщили журналистам в **пресс-службе** правительства региона.

«Сейчас работы ведутся на мосту через реку Белую [ремонтируемый участок дороги включает мост через реку]. Здесь заменили пришедшие в негодность несущие конструкции. Дорожники применили новую технологию по усилению балок пролетного строения углеволоконными полотнами», – сообщили в **пресс-службе**.

Дорожное полотно в Долинском районе на участке, проходящем через Сокол, давно местами разрушилось и пришло в негодность. При этом сам населенный пункт является достаточно крупным селом с населением свыше 3 тыс. человек. По информации областных властей, ремонт участка с мостом позволит продлить безопасную эксплуатацию объекта на 30 лет. После капремонта на мосту появится тротуар шириной 1,5 м, благодаря чему пешеходы смогут передвигаться по главной дороге вдоль всего населенного пункта.

В Соколе уже смонтировали шесть остановочных павильонов. Летом на автодороге установят линии наружного освещения и светофор на перекрестке. На трассе появятся необходимые дорожные знаки, перильные ограждения. Дорожники дают гарантию на

выполненные работы: восемь лет – на мост, пять лет – на асфальтовое покрытие. Качество на всех этапах контролирует компания «Проектировщик-2». Это предприятие оказывает услуги по строительному контролю на региональных объектах с 2006 года.

Всего на Сахалине в этом году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** заасфальтируют более 8 км автодорог регионального значения и еще 17 км в границах Южно-Сахалинской городской агломерации. Ход дорожных работ находится на постоянном контроле регионального правительства и губернатора Валерия Лимаренко.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/8899837>

REGNUM; 2020.07.07; НОВОСИБИРСКИХ ДОРОЖНИКОВ БУДУТ ОПЕРАТИВНО ВКЛЮЧАТЬ В «ЧЕРНЫЙ СПИСОК»

Губернатор Новосибирской области Андрей Травников потребовал оперативно включать недобросовестных дорожников в «черный список». Специалистам регионального **министерства транспорта** и дорожного хозяйства поручено обеспечить жесткий контроль качества дорожных работ как по федеральным, так и по областным проектам. Об этом говорилось на еженедельном оперативном совещании, передает корреспондент ИА REGNUM.

По данным заместителя **министра транспорта** и дорожного хозяйства региона Сергея Ставицкого, на гарантии в Новосибирской области сейчас находится 209 объектов **проекта «Безопасные и качественные дороги»** 2017–2018 года и **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** 2019 года.

На начало 2020 года на объектах 2017–2018 годов зафиксировано 287 гарантийных случаев, из них устранено 237 нарушений, остались не устраненными 50 гарантийных замечаний. По ним была организована претензионно-исковая работа, материалы направлены в суд, вынесены решения.

По результатам обследования, проводимого в 2020 году, на 95 объектах выявлено 307 новых гарантийных случаев, составлены акты, подрядчикам выданы предписания для устранения. Большая часть замечаний должна быть устранена к 15 июля.

«Просьба – активизировать работу, провести дополнительный анализ и до 1 августа подготовить доклад о том, что сделано в отношении недобросовестных подрядчиков, – прокомментировал Травников. – Наша задача – в ходе судебных разбирательств не просто добиться исполнения гарантийных обязательств, а включать недобросовестные организации в «черный» список».

По данным на 6 июля 2020 года, общее количество зафиксированных гарантийных случаев – 594, из них в предыдущий период устранено 492 случая, находятся в работе – 102 случая.

<https://regnum.ru/news/3002159.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; БОЛЕЕ 170 РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ АМСТЕРДАМА

Благодаря **вывозному рейсу** Амстердам-Москва 173 гражданина РФ смогли вернуться на родину, сообщили в посольстве России в Нидерландах.

«В рамках содействия в возвращении на Родину российских граждан, оказавшихся за рубежом и не имевших возможности вернуться домой из-за пандемии коронавируса, 4 июля состоялся **вывозной рейс** компании «Аэрофлот» по маршруту Амстердам – Москва. Перелетом смогли воспользоваться 173 пассажира из числа наших соотечественников», – говорится в сообщении посольства в Facebook.

Отмечается, что это были россияне, не только находившиеся на территории Нидерландов, но и прибывшие на **рейс** транзитом из других стран и территорий, включая Болгарию, Гонконг, Мальту, Сингапур, Новую Зеландию, Ирландию и Исландию.

<https://ria.ru/20200706/1573976952.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ДУШАНБЕ ПРИБЫЛ В ПЕТЕРБУРГ

Самолет с возвращающимися на родину россиянами прибыл из Душанбе в аэропорт «Пулково» в Санкт-Петербурге, следует из данных онлайн-табло аэропорта.

Согласно этим данным, **рейс** авиакомпании «Сомон Эйр» Душанбе – Санкт-Петербург приземлился в Пулково в 9.57 мск.

Как сообщает **пресс-служба** администрации губернатора Петербурга, все **вывозные рейсы** встречают сотрудники Роспотребнадзора. Они выдают пассажирам официальные предписания о необходимости соблюдения 14-дневной изоляции. Также все прилетевшие сдают медицинские тесты. После этого они проходят таможенный и паспортный контроль в закрытой для остальных пассажиров части аэропорта, получают предварительно продезинфицированный багаж. Затем на автобусах в сопровождении ГИБДД прилетевших отвозят к месту проживания или самоизоляции. Иногородние и те петербуржцы, у которых нет возможности обеспечить самоизоляцию по месту жительства, направляются в обсерватор в Курортном районе.

Отмечается, что в Пулково в понедельник ожидаются три **вывозных рейса**. Кроме **рейса** из Таджикистана, в аэропорту также готовятся встречать самолеты из Норвегии и Великобритании. Всего в Петербург прилетят 255 человек. Большинство из них – жители Петербурга и Ленинградской области, а также 62 человека из других регионов.

Всего с начала апреля в Петербург прибыло более 50 специальных **рейсов**, которыми на родину вернулись более 5 тысяч человек.

<https://ria.ru/20200706/1573938540.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ЧЕТВЕРО ЖИТЕЛЕЙ ЧУВАШИИ ВЕРНУЛИСЬ В РОССИЮ ИЗ КИТАЯ В ВЫХОДНЫЕ

Четверо жителей Чувашии в субботу вернулись в Россию из Китая, сообщила в понедельник **пресс-служба** главы республики.

«**Вывозным рейсом** из Китая в аэропорт «Шереметьево» в Москве прилетели четыре жителя Чувашии. Сейчас земляки пребывают на двухнедельной самоизоляции в обсерваторе санатория «Алые паруса» Моргаушского района», – говорится в сообщении.

Отмечается, что по состоянию на 6 июля 246 жителей республики находятся за пределами Российской Федерации, в том числе 34 ребенка.

«Всего с 10 апреля 2020 года при содействии федеральных и региональных властей на родину вернулся 161 житель республики: 29 – из Индии, 28 – из США, 16 – из Таиланда, 9 – из Китая, 8 – из Италии, 6 – из Испании, 6 – из Израиля, 6 – из Индонезии, 7 – из Узбекистана, 6 – из Турции, 6 – из Великобритании, 5 – из Вьетнама, 5 – из Германии, 4 – из Франции, 2 – из Мексики, 2 – из Южной Африки, 2 – из Греции, 2 – с Кипра, 2 – из ОАЭ, 2 – из Таджикистана, 2 – из Аргентины, 1 – из Киргизии, 1 – из Южной Кореи, 1 – из Латвии, 1 – из Португалии, 1 – из Шри-Ланки, 1 – из Иордании», – отмечается в сообщении.

<https://ria.ru/20200706/1573960816.html>

ВЕСТИ; 2020.06.07; 17 ЖИТЕЛЕЙ БАШКИРИИ ВЕРНУЛИСЬ ДОМОЙ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ КИТАЯ

В Башкирию из Шанхая прибыли 17 жителей республики. Выездной рейс авиакомпании «Аэрофлот» доставил в Уфу 40 россиян. Об этом сообщает ГТРК «Башкортостан» со ссылкой на **пресс-службу** главы республики.

Они прошли пограничный и таможенный контроль в аэропорту Шереметьево. В Уфе они прошли процедуру термометрии и получили постановления об обязательной

самоизоляции на срок в две недели. Уточняется, что жители республики выехали в Китай перед началом пандемии. В воскресенье они сдали анализы на COVID-19 в терминале аэропорта.

Жители Удмуртии, Республики Татарстан, Пермского края, Самарской и Челябинской областей выехали в свои регионы на автобусах. 34 пассажира этим же рейсом отправились в Новосибирск.

Напомним, на сегодняшний день в Башкортостане общее число случаев коронавируса выросло до 5591. За прошлые сутки к этому числу прибавилось еще 47 человек.

«По показателям Роспотребнадзора у нас переходная фаза. Мы можем приступить ко второй фазе снятия ограничений. Однако есть поводы для беспокойства. Ситуация остается стабильной на протяжении уже 22 дней, но при этом в лучшую сторону она не меняется. В регионе зафиксировано серьезное заполнение медучреждений. Я даю поручение всем главам муниципалитетов разобраться в текущем вопросе и составить предложения. Для нас это не самая лучшая ситуация. Число заболевших не очень большое, но на протяжении четырех недель подряд оно не идет на спад. По этой причине мы не можем открывать детские лагеря», – прокомментировал Радий Хабиров.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3278774>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ПОСОЛЬСТВО РАССКАЗАЛО О ВЫВОЗНЫХ РЕЙСАХ ИЗ МОСКВЫ В РИМ

Два **вывозных рейса** по маршруту Москва – Рим для граждан Италии и россиян, имеющих вид на жительство в этой стране, запланированы на 9 и 11 июля, сообщили в посольстве Итальянской Республики в Москве.

«Новый **рейс** авиакомпании «Аэрофлот» состоится в четверг, 9 июля 2020 года... Следующий **рейс** «Аэрофлота» состоится в субботу, 11 июля 2020 года», – говорится в сообщении посольства в Facebook.

В начале июня посол Италии в РФ Паскуале Терраччано сообщил, что благодаря спецрейсам с начала марта удалось репатриировать порядка 700 соотечественников. По его словам, всего в России проживает порядка 5 тысяч граждан Италии.

<https://ria.ru/20200706/1573941453.html>

ТАСС; 2020.06.07; КАКИЕ ВОКЗАЛЫ В МОСКВЕ БОЛЬШЕ ПОСТРАДАЛИ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ? И ПОЧЕМУ? ПОСЧИТАЛИ УРБАНИСТЫ

Представляем интерактивную карту с районами столицы, которая показывает качество жизни людей в условиях ограничений из-за коронавируса

Московский центр урбанистики и аналитическая компания Nabitatum продолжают исследовать жизнь горожан в период пандемии в разных районах. Они анализируют различные данные и сравнивают: где в столице больше домов, фасады которых выходят на солнечную сторону, в каких районах больше просторных дворов и зеленых зон. Также ранее урбанисты посчитали, сколько объектов бизнеса закрылось в разных кварталах Москвы. Где безопаснее жить пенсионерам и выгуливать собаку. Где люди лучше соблюдают ограничения и из каких районов москвичи уехали на дачи, где жители больше занимались спортом в самоизоляции. У каких станций метро и в каких деловых кварталах больше активность людей. Где торговые центры и уличный ретейл значительно пострадали из-за ограничений. Смотрите результаты на интерактивной карте (выбирайте нужные категории в строке с индексами справа).

Сегодня рассказываем о выводах исследования о том, насколько пострадали из-за пандемии московские вокзалы и коммерческая среда вокруг них.

Зачем нужны концерты и гольф на вокзале?

В Москве доля сотрудников, перешедших на удаленную работу в разгар ограничений из-за пандемии, составила 29%. В марте и апреле 2020 года многие жители столицы и

Мособласти перестали ездить на работу. Из-за этого городские вокзалы с торговлей и общепитом перестали быть оживленными местами. Но, судя по данным урбанистов, они пострадали неравномерно. Предыдущее исследование деловых кварталов показывало, что из-за ограничений в столице меньше потеряли те бизнес-кластеры, которые включают разные функции, например те, где есть не только офисы, которые опустели из-за пандемии, но и супермаркеты, отели. Больше всего проигрывали монофункциональные деловые кварталы (только офисы), которые не предлагали ничего полезного для местных жителей. Это правило действует и для вокзалов и пересадочных станций метро.

Вокзалы крупных городов в мире меняются в последние десятилетия. Власти мегаполисов хотят, чтобы станции и аэропорты были не только местом, куда люди приезжают по необходимости, но и предлагали пользу и досуг местным жителям. Московские урбанисты приводят примеры того, как в разных городах модернизируют вокзалы и аэропорты:

Проект развития международного вокзала Гар-дю-Нор в Париже предполагает, что после реконструкции там появится многофункциональный городской центр. Большую часть площадей отдадут под коммерческие функции: 37% – под торговлю, 27% – общественное питание, 13% – спортивные и культурные объекты (концертный зал, фитнес-клуб, баскетбольная арена, гольф-площадка), 11% – под коворкинги и конференц-залы.

Лет 20 назад районы у вокзалов Кингс-Кросс и Сент-Панкрас в Лондоне были маргинальными. До реконструкции кварталы севернее от вокзалов использовались в промышленных целях, многие территории были заброшенными. После реконструкции эти районы стали сердцем коммерческой жизни города. Теперь здесь находятся магазины, бары, отели. В Кингс-Кроссе сосредоточили штаб-квартиры британские профсоюзы и корпорации: свои штаб-квартиры сюда перенесли Google, The Guardian, The Observer).

В районе станции Ватерлоо в Лондоне создали скейтпарк. Под него переоборудовали кирпичные арки железнодорожных линий, построенных 150 лет назад.

Еще один пример в Европе – это район Porta Nuova недалеко от центра Милана. В квартале, где находились ж/д станции, линии метро и остановки общественного транспорта, построили бизнес-центры, где офисы арендуют Unicredit, Samsung, Google, Nike, а также здесь начали проводить модные показы, концерты, ярмарки.

Аэропорт Хитроу превращается в один крупнейших центров Лондона, предлагающий пассажирам попасть в «город в городе», а точнее в «город в аэропорту, или аэрополис», предоставляющий все необходимые для жизни и работы функции (аналогичные примеры можно увидеть и в аэропортах Лас-Вегаса, Сан-Диего).

Какие московские вокзалы пострадали от пандемии больше

Исследователи проанализировали активность в шести московских транспортно-пересадочных узлах (ТПУ) – то есть в тех местах, где переплетаются вокзалы и/или станции метро или аэропорты, остановки наземного транспорта. Учитывались передвижения людей в следующих местах:

аэропорт с ж/д станцией – Внуково (выбран именно этот аэропорт в связи с тем, что анализ проводится с использованием данных, покрывающих только территории в административных границах Москвы);

автобусный вокзал у метро «Речной вокзал»;

метро с ж/д станцией и автобусной станцией «Выхино»;

Курский вокзал (две станции метро + два пригородных/междугородних ж/д направления + ж/д станция московского диаметра у Садового кольца);

Киевский вокзал (станция метро + междугороднее/международное направление ж/д + автобусная станция в пределах ТТК);

площадь трех вокзалов на «Комсомольской» (три междугородних ж/д направления + станция метро + станция ж/д диаметра + остановка трамвая вблизи Садового кольца).

Аэропорт Внуково показал максимальное снижение концентрации людей – 84,5%. Полеты стали восприниматься как один из самых небезопасных видов путешествия. Также **Росавиация** ограничила возможности перелетов. В аэропорту и рядом с ним нет никакой активности, помимо связанной с аэропортом и его обслуживанием. Траты в районе аэропорта упали почти на 100% по доступным данным (учтена часть терминалов, что не отражает общей картины, но описывает тренд).

Автобусная станция у метро «Речной вокзал» и сама станция метро, напротив, показывают минимальный спад концентрации людей – всего 16,5%. Это можно объяснить тем, что в начале апреля многие люди начали думать о решении проблемы с самоизоляцией и стали уезжать в Московскую область до предполагаемого момента снятия ограничений – это дало прирост людей, который сбалансировал общий спад потока ежедневных поездок с работы/на работу. Снижение общих трат составило почти 50%, что показывает баланс между снижением покупок в ТЦ в связи с вводом ограничений и сохранившимся спросом на билеты на автобусы и продукты. При этом «Речной вокзал» – наименее посещаемый ТПУ из выбранных нами в рамках исследования. Совокупное число транзитных посетителей в день у Ленинградского, Ярославского и Казанского вокзалов, находящихся на Комсомольской площади, сопоставимо с числом посетителей автостанции «Речной вокзал» за целую неделю будних дней работы. Поэтому потенциал падения в этом ТПУ изначально был ниже.

Ленинградский, Ярославский, Казанский вокзалы и их ближайшее окружение показывают спад концентрации людей на 60–80%. Ленинградский при этом находится на уровне 80% из-за мононаправления: там почти эксклюзивно люди уезжают в Петербург или приезжают оттуда, причем чаще всего характер поездок напоминает рабочие поездки в городе – туда и обратно с коротким сроком пребывания (чаще на выходные). Также в здании Ленинградского вокзала находятся точки общепита, ими пользуются не только пассажиры, они были закрыты из-за пандемии в апреле. По данным «Платформы ОФД» (крупнейший оператор фискальных данных России) траты упали почти на 80% на Ленинградском вокзале, что коррелирует с падением концентрации людей, и на 70% на Ярославском вокзале – в сравнении с падением концентрации людей там же на 63%. Городское окружение, отдаленное от этих вокзалов, показывает меньшее падение концентрации, в основном 40–60%.

Курский вокзал и окружение показывают спад концентрации людей на 60–80% в апреле по сравнению с началом марта. Люди перестали не только ездить на поездах дальнего следования и электричках, но и ходить в ТЦ «Атриум» и совершать покупки в самом здании вокзала – спад трат составил от 83 до 100%. На Киевском вокзале аналогичная ситуация.

На «Выхино» спад концентрации людей составил 40–60% – равный среднему по городу. Станция метро и железнодорожная станция использовались людьми, которым необходимо было перемещаться. Также территория ТПУ работает как локальная связь районов к югу и северу от железнодорожных путей. Спад концентрации людей на автобусной станции находится в диапазоне 60–80%, что говорит, например, о большем использовании средств микромобильности (самокаты, электросамокаты, велосипеды и другие) вместо автобусов для передвижения до/от магистрального транспорта (метро и ж/д).

КАК СЧИТАЛИСЬ ПОКАЗАТЕЛИ?

Исследователи проанализировали ТПУ с помощью следующих метрик:

Изменение концентрации людей в процентах в недомашней ячейке (не в том квартале, где человек живет, а именно ночью неоднократно фиксируется его местоположение, а там, куда он приехал, например, по работе). Урбанисты сравнивали активность людей в период 1–13 марта и 1–13 апреля по данным одного из мобильных операторов. Подсчитывалась концентрация людей в рабочие часы с 9:00 до 18:00.

Изменение общих трат людей в ячейке в процентах (сравнение 1–13 марта и 1–13 апреля) по данным оператора фискальных данных, усредненное по дням.

Изменение транзитной активности (сравнение 1–13 марта и 1–13 апреля) на территории восьми ключевых ТПУ Москвы. Транзитная активность – это категория абонентов, которые проводили от 0 до 30 минут на территории каждого из транспортно-пересадочных узлов (ячейки).

Насколько меньше стало пассажиров по будням и выходным?

Совокупное число транзитных посетителей (проводящих до 30 минут в ячейке) по будням во всех ТПУ, кроме аэропорта Внуково и автостанции «Речной вокзал», в апреле упало на три четверти с 1 по 13 апреля по сравнению с началом марта (осталось 21–25% абонентов по будням и 23–28% по выходным).

Разница между активностью по будням и выходным сократилась примерно на 10% (от 7 до 13% по разным ТПУ).

Во Внуково активность по выходным упала на 20% (напомним, что до ограничений из-за пандемии на территории аэропорта разницы между будними и выходными днями практически не было).

Больше всего потерял транзитных посетителей Курский вокзал (осталось 28% абонентов по будням, 33% по выходным), а менее всех от карантина пострадал Киевский вокзал (осталось 34% по будням, 44% по выходным).

«ТПУ в крупных городах мира несут убытки из-за эпидемии коронавируса и просят поддержки, – говорит Алексей Новиков, президент Nabidatum. – В Нью-Йорке финансовая дыра метрополитена, полученная в результате сокращения числа пассажиров, оценивается в \$5–10 млрд., Вашингтонское метро теряет \$52 млн в месяц. Но закрыть метро и пересадки невозможно. Так бывает, когда речь идет о критически важной инфраструктуре и естественных монополиях типа водоканала и энергосетей – они работают, даже когда на них нет массового спроса. В пределе – один пассажир в ТПУ крупного города равен миллиону пассажиров. Мобильность одного человека даже в его намерении, а не действии держит в постоянной работе колоссальный инфраструктурный механизм. Такова истинная предельная цена городской инфраструктуры, и поэтому к инвестициям в нее относятся с осторожностью, не везде, конечно, но, как правило. Такая особенность ТПУ как критически важной инфраструктуры может служить гарантией для предприятий услуг и коммерческих объектов, которые размещаются в ТПУ, превращая его из транзитного центра в торговый и развлекательный, обслуживающий не столько пассажиров, сколько жителей окружающих районов. Это можно увидеть по распределению потока людей по времени их пребывания в том или ином месте ТПУ. Транзитный поток (менее 15 мин в одной локации) в развитых ТПУ постепенно уравнивается рекреационным/шопинговым (от 15 мин до трех часов) и рабочим (от трех до восьми часов) потоками. Такая диверсификация даже в периоды локдаунов, когда социальная мобильность сокращена до минимума, оказывается подспорьем как для людей, так и для самой инфраструктуры. Люди получают локальный центр высокой доступности всего необходимого, а инфраструктура окупает хотя бы небольшую часть своих расходов».

<https://tass.ru/obschestvo/8893211>

ТАСС; 2020.06.07; ЛЮДИ С ИНВАЛИДНОСТЬЮ МОГУТ С ИЮЛЯ ОФОРМЛЯТЬ БЕСПЛАТНУЮ ПАРКОВКУ ОНЛАЙН

Разрешение на бесплатную парковку для автомобиля, на котором перевозят людей с инвалидностью, можно оформить онлайн с 1 июля. При этом данные, внесенные в Федеральный реестр инвалидов (ФРИ), теперь будут действовать на территории всей страны, хотя раньше в каждом регионе была собственная база номеров, сообщили в понедельник журналистам в **пресс-службе ПФР**.

«Информация, занесенная в реестр, имеет силу на территории всей страны, тогда как раньше в каждом субъекте была своя база номеров машин, имеющих льготы. Таким образом, если автомобиль внесен в Федеральный реестр, то пользоваться выделенными парковочными местами можно будет в любом регионе», – говорится в сообщении.

Для подачи заявления необходимо в личном кабинете на портале госуслуг указать номер, марку и модель автомобиля, на котором планируется поездка. «Подтверждать право на бесплатную парковку при этом не нужно, все необходимые сведения уже содержатся в базе данных Федерального реестра инвалидов, оператором которого является Пенсионный фонд России. Кроме этого, заявление можно подать в «Личном кабинете инвалида» на сайте ФРИ или непосредственно в МФЦ», – уточнили в фонде.

В **пресс-службе** подчеркнули, что при этом заявления в клиентских службах Пенсионного фонда приниматься не будут. Сведения об автомобиле, на котором планируется поездка, появятся в реестре только после внесения данных любым из вышеуказанных способов.

Согласно вступившим в силу поправкам, подать заявление теперь можно только на одно транспортное средство. «При необходимости гражданин может изменить сведения о транспортном средстве, подав новое заявление, – актуальными будут считаться сведения, размещенные в ФРИ последними. Внесенные данные появятся в реестре уже через 15 минут. Это дает возможность занести в реестр даже номер такси, на котором инвалид осуществляет поездку по городу, чтобы автомобиль останавливался в местах для инвалидов без риска получить штраф», – подчеркнули в ПФР. При этом для граждан, оформивших знак «Инвалид» до 1 июля 2020 года, срок внесения данных в реестр продлен до конца 2020 года, – до этого времени они могут пользоваться правом бесплатной парковки, используя имеющийся знак.

В **пресс-службе** напомнили, с 1 марта до 1 октября 2020 года действует временный порядок определения инвалидности, согласно которому вся процедура происходит исключительно на основе документов медицинских учреждений, без посещения человека с инвалидностью бюро медико-социальной экспертизы. Продление инвалидности также осуществляется заочно.

<https://tass.ru/obschestvo/8895129>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200706/1573957278.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ДОКУМЕНТ ПО РАБОТАМ НА ЕКАТЕРИНБУРГСКОЙ КАД

Правительство России одобрило документ, позволяющий ускорить строительство и реконструкцию участков Екатеринбургской кольцевой автодороги в 2020 году, сообщается на сайте кабмина.

«О внесении изменений в распределение нераспределенного резерва иных межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» бюджетам субъектов РФ на 2020 год, утвержденное распоряжением правительства РФ от 21 декабря 2019 года № 3136-р», – говорится в сообщении.

«Принять проект распоряжения правительства Российской Федерации по данному вопросу», – указывается в данных о решении.

Отмечается, что принятие проекта распоряжения позволит в 2020 году ускоренно провести мероприятия по строительству и реконструкции участков Екатеринбургской кольцевой автомобильной дороги.

Также кабмин обсудил выделение Минпромторгу средств для субсидий Псковской области и Чувашии. Подчеркивается, что принятие проекта распоряжения позволит

повысить качество транспортного обслуживания в данных регионах, а также надежность и безопасность предоставляемых транспортных услуг.

«Принять проект распоряжения правительства Российской Федерации по данному вопросу», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20200704/1573882626.html>

ТАСС; 2020.06.07; БЕСПИЛОТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ НПО «СТАРЛАЙН» С 10 ИЮЛЯ ПРОТЕСТИРУЮТ НА ДОРОГАХ ПЕТЕРБУРГА

Беспилотный автомобиль StarLine, разработкой которого занимается команда инженеров петербургской компании НПО «Старлайн», приступит к испытаниям на дорогах 10 июля. Об этом сообщила в четверг **пресс-служба** научно-производственного объединения.

В конце мая беспилотник прошел государственные дорожные испытания и получил сертификацию. Проведением сертификации и оценкой беспилотных автомобилей занимается государственный научный центр ФГУП «НАМИ», который разрабатывает и испытывает автотранспортные средства.

«10 июля беспилотный автомобиль StarLine начинает тестирования на дорогах общего пользования. Первые испытания высокоавтоматизированного транспортного средства пройдут в районе Марсова поля Санкт-Петербурга. Во время тестирования в салоне беспилотника для контроля движения будет находиться инженер-испытатель», – говорится в сообщении.

Беспилотный автомобиль StarLine сегодня умеет достаточно уверенно двигаться в условиях малозагруженного города. Он определяет дорожные знаки, светофоры и пешеходов, объезжает препятствия, может перестраиваться на другую полосу. Ранее беспилотник уже тестировался на закрытых площадках, на территории Сколково, участвовал в заезде у Крымского моста и стал финалистом гонки беспилотников «Зимний город», которая состоялась в 2019 году.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bespilotnyj-avtomobil-npo-starlajn-s-10-iulya-protestiruut-na-dorogah-peterburg>

ТАСС; 2020.06.07; РЖД ОЖИДАЮТ ПОЛУЧИТЬ ПЕРВЫЙ ОБРАЗЕЦ ПОЕЗДА ДЛЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ В 2025 ГОДУ

РЖД ожидают в 2025 году получить первый образец поезда для движения по высокоскоростным магистралям (ВСМ). Об этом в интервью газете «Гудок» рассказал начальник департамента технической политики РЖД Владимир Андреев.

«В настоящее время центр (Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта, дочерняя структура РЖД – прим. ТАСС) ведет работу по созданию дизайна и подготовке эскизного проекта. Выпуск поездов будет налажен на предприятии «Уральские локомотивы», в 2025 году мы должны получить первый образец. Разработка и производство поезда увязаны с планами строительства высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург – Москва», – сказал топ-менеджер.

Согласно техническим требованиям, максимальная конструкционная скорость такого поезда составит 360 км/ч.

«Проект реализуется под управлением департамента с привлечением интеллектуальных ресурсов ведущих мировых разработчиков, вместе с которыми будем заниматься созданием конструкторской документации. В частности, подписано соглашение о сотрудничестве с немецкой компанией Knorr-Bremse, готовится аналогичный договор с Siemens», – отметил Андреев.

Проектирование ВСМ Москва – Санкт-Петербург планируется завершить в 2023 году, сообщил ранее ТАСС **заместитель министра транспорта РФ Владимир Токарев**. Стоимость магистрали предварительно оценивается в 1,7 трлн рублей, отмечал он. По

словам **Токарева**, реализация проекта ВСМ Москва – Нижний Новгород в настоящий момент приостановлена.

<https://tass.ru/ekonomika/8892947>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; РЖД СООБЩИЛИ О ВОЗВРАЩЕНИИ ВСЕХ ОТМЕНЕННЫХ РАНЕЕ ПОЕЗДОВ «СТРИЖ»

Все поезда «Стриж», отмененные ранее из-за ситуации с коронавирусом, с 15 июля вернутся на маршрут Москва – Нижний Новгород, сообщили РЖД.

«В связи с постепенным снятием ограничений и для удовлетворения спроса пассажиров на поездки АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД») возобновляет курсирование всех поездов «Стриж» между Москвой и Нижним Новгородом. С 15 июля в графике восстанавливаются ежедневные скоростные поезда №№ 701/702, 703/704, 705/706, 707/708, 709/710», – говорится в сообщении в понедельник.

Ранее в связи с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой движение большинства поездов «Стриж» временно приостанавливалось, в графике сохранялись только поезда № 704 и № 705. По мере снятия ограничений, с 3 июля на маршрут вернулись еще три пары поездов, которые курсировали по отдельным датам.

Скоростные поезда «Стриж» способны развивать скорость до 200 километров в час. В среднем поездка между Москвой и Нижним Новгородом занимает чуть более 3 часов 40 минут. В составы включены вагоны с местами для сидения первого и второго классов, спальные вагоны класса «люкс». Все вагоны оборудованы системой климат-контроля, включающей очистку и обеззараживание воздуха, а также экологически чистыми туалетными комплексами.

Для защиты здоровья пассажиров и сотрудников принимается комплекс специальных мер. Перед выходом в рейс вагоны проходят обязательную дезинфекцию, уборка с применением специальных обеззараживающих средств осуществляется и в пути следования. После отправления составов в рейс проводится обязательная термометрия всех пассажиров бесконтактным термометром. Также в вагонах организована продажа средств индивидуальной защиты (маски, перчатки, антисептические средства и т.п.).

<https://ria.ru/20200706/1573958714.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.06.07; КОЛИЧЕСТВО ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ В ГРАНИЦАХ МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ СНИЗИЛОСЬ ПОЧТИ НА ТРЕТЬ В ЯНВАРЕ-ИЮНЕ

Количество ДТП на переездах в границах Московской железной дороги (МЖД) снизилось на 30% в первом полугодии 2020 года – до 11 случаев. Об этом сообщили в **пресс-службе** магистрали.

«Количество столкновений автомобилей с поездами на железнодорожных переездах в границах Московской железной дороги с начала 2020 года снизилось по сравнению с аналогичным периодом 2019 года с 15 до 11 случаев, в том числе уменьшилось количество пострадавших с шести до трех человек. Все пострадавшие – водители и пассажиры автомобильного транспорта», – говорится в сообщении.

Как уточняется, основная причина ДТП – нарушение автомобилистами правил дорожного движения при пересечении железнодорожных путей.

В **пресс-службе** пояснили, что для предупреждения дорожно-транспортных происшествий железнодорожники ведут комплексную работу: капитальный и текущий ремонт железнодорожных переездов, оборудование дополнительными устройствами безопасности, а также совместные с ГИБДД рейды. Так, в 2020 году запланировано отремонтировать более 370 переездов, с заменой противотаранных, заградительных устройств, резинокордового покрытия, а также асфальта. На данный момент уже прошли ремонт 147 переездов.

МЖД попросила автомобилистов соблюдать правила дорожного движения при пересечении переездов.

<https://www.mskagency.ru/materials/3019745>

ПРАЙМ; 2020.06.07; РЖД В I ПОЛУГОДИИ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА 14,5%, ДО БОЛЕЕ 2,7 МЛН TEU

РЖД в январе-июне 2020 года увеличили перевозки грузевых и порожних контейнеров на 14,5% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до более 2,7 миллиона TEU, сообщила компания.

Во внутреннем сообщении отправлено 1,1 миллиона TEU (+12,2%), в экспортном – 720,9 тысячи TEU (+15,5%), в импортном – 561,3 тысячи TEU (+13,1%), в транзитном – 331,9 тысячи TEU (+23,7%).

Количество грузевых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, выросло на 14,8% и составило около 1,8 миллиона TEU, в том числе: химикаты и сода – 341,2 тысячи TEU (+30,9%); лесные грузы – 268,4 тысячи TEU (+6,5%); бумага – 176,9 тысячи TEU (+14,2%); промышленные товары – 155,6 тысячи TEU (+17,2%); метизы – 143,1 тысячи TEU (+6%); машины, станки, двигатели – 127 тысяч TEU (+21,7%); автомобили и комплектующие – 103,5 тысячи TEU (-10%); черные металлы – 96,9 тысячи TEU (+46,6%); цветные металлы – 67,5 тысячи TEU (+22,6%); остальные и сборные – 56,9 тысячи TEU (+14,2%).

Также за данный период были перевезены в контейнерах нефть и нефтепродукты – 42 тысячи TEU (без динамики); строительные грузы – 56,2 тысячи TEU (+6,7%); химические и минеральные удобрения – 20,8 тысячи TEU (+1,1%); цветная руда и серное сырье – 11,2 тысячи TEU (+31%); металлоконструкции – 7,4 тысячи TEU (+2,1%); рыба – 10,4 тысячи TEU (-0,2%); зерно – 4,2 тысячи TEU (+10,5%); продукты перемола – 5,3 тысячи TEU (+25,4%); картофель, овощи, фрукты – 4,3 тысячи TEU (рост в 1,7 раза); остальные продовольственные товары – 72,7 тысячи TEU (+36,6%).

Обеспечить дальнейший рост контейнерного транзита ранее поручал гендиректор РЖД Олег Белозеров. Он отмечал, что холдинг должен быть готов обеспечить дальнейший кратный рост спроса на такие перевозки. РЖД планировали в мае увеличить количество контейнерных поездов, прежде всего транзитных, имеют технологические возможности по дальнейшему увеличению спроса на контейнерный транзит, сообщил замгендиректора РЖД Алексей Шило на оперативном совещании компании.

Министр транспорта России Евгений Дитрих на совещании у президента страны **Владимира Путина** в мае говорил об идее субсидирования выравнивания тарифов на транзитные контейнерные перевозки. **Путин** предлагал добавить в общенациональный план меры по стимулированию транзитных контейнерных перевозок.

РБК+; 2020.06.07; «УРАЛЬСКИЕ ЛОКОМОТИВЫ» ОТМЕЧАЮТ 10-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ

Один из крупнейших в России заводов железнодорожного машиностроения, совместное предприятие Группы Синара и компании Сименс – «Уральские локомотивы» отмечает юбилей.

Всего за 10 лет завод смог занять лидирующие позиции по разработке и выпуску подвижного состава нового поколения. Численность персонала увеличилась в 2,5 раза, сейчас на предприятии работает более 4000 человек. Производительность труда ежегодно растет, по итогам 2019 года она составила 11,79 млн рублей на одного сотрудника. По этому показателю уральский завод уже несколько лет входит в ТОП-10 лучших предприятий отрасли в стране.

В рекордные сроки было построено и оснащено самым передовым оборудованием абсолютно новое для страны производство скоростных электропоездов, которое уже

выпустило 168 «Ласточек», ставших настоящим брендом пассажирских перевозок. На железные дороги отправлено более 1200 локомотивов разных серий и открыто 17 региональных центров гарантийного и сервисного обслуживания.

«Мы производим качественный и надежный подвижной состав и для грузовых, и для пассажирских перевозок, используя все новейшие разработки и опыт отечественного и зарубежного машиностроения, постоянно повышая профессионализм своих сотрудников и не останавливаясь в разработке новых видов продукции и реализации перспективных проектов», – отметил генеральный директор завода «Уральские локомотивы» Олег Спаи.

Электровозы предприятия успешно водят составы на Свердловской, Западно-Сибирской, Южно-Уральской, Октябрьской, Московской, Северной, Горьковской и Куйбышевской железнодорожных магистралях. Это значит, что они обеспечивают бесперебойную работу логистических потоков от Кемеровских угольных разрезов до Северных морских портов и границ с Белоруссией. А уральские «Ласточки» постоянно расширяют географию присутствия и перевозят пассажиров уже по 20 регионам страны, принося с собой на территории новый уровень комфорта и безопасности скоростных перевозок.

За эти годы предприятие разработало и выпустило два уникальных для РФ электровоза с асинхронными тяговыми приводами: «Гранит» серии 2ЭС10 и локомотив переменного тока серии 2ЭС7. Кроме этого конструкторы «Уральских локомотивов» постоянно модифицируют выпускаемую технику. Только в 2020 году на испытания были отправлены бустерная секция для самого массового электровоза постоянного тока на сети РЖД – локомотива «Синара» серии 2ЭС6 и унифицированная кабина для электровозов 2ЭС7 и 2ЭС10. После прохождения испытаний обе разработки начнут серийно применяться.

Второе десятилетие завод начинает с новыми проектами: электровозом 2ЭС6А, который станет базой для целой серии локомотивов, двухэтажным электропоездом, способным перевозить пассажиров на дальние расстояния, и поездом для высокоскоростных магистралей.

<https://plus.rbc.ru/news/5f02bc977a8aa977fbb58923>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АННА ШУШКИНА; 2020.06.07; СПАСЕНИЕ ЛЮДЕЙ, ТЕРПЯЩИХ БЕДСТВИЕ НА МОРЯХ, БУДЕТ РЕГУЛИРОВАТЬ ПРАВИТЕЛЬСТВО

Поисковые и спасательные работы на море будет регулировать правительство. Полномочия по утверждению нормативно-правовых актов, регулирующих поисковые и спасательные операции на море, будут переданы кабмину. Совет Федерации рассмотрит соответствующий закон на ближайшем пленарном заседании.

Изменениями в Кодекс торгового мореплавания РФ правительству передано право выпускать такие документы. Это даст возможность кабинету министров утверждать положения о взаимодействии федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти в субъектах РФ и других организаций при проведении поисковых и спасательных операций на море. Законом уточняется, что разрешения на плавание судов в акватории Северного морского пути и удостоверения о праве ледовой лоцманской проводки судов выдаются **Федеральным агентством морского и речного транспорта** или подведомственной ему организацией.

Авторы документа напоминают, что Россия как преемник Советского Союза по международной конвенции о поиске и спасении на море 1970 года участвует в различных соглашениях – как двусторонних, так и многосторонних – по проведению спасательных работ. Однако не было определено ведомство, которое могло бы координировать такие работы. Новый закон устранил существующий пробел в регулировании данной сферы. Принятие поправок позволит повысить эффективность поисковых и спасательных операций на море, отмечали авторы документа.

<https://www.pnp.ru/social/spasenie-lyudey-terpyashhikh-bedstvie-na-moryakh-budet-regulirovat-pravitelstvo.html>

ПРАЙМ; 2020.06.07; ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО СЕВМОРПУТИ ВЫРОСЛИ В I ПОЛУГОДИИ ДО 15 МЛН ТОНН

Грузоперевозки по Северному морскому пути выросли в первом полугодии 2020 года по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 1,1%, до почти 15 миллионов тонн, сообщает **Росморречфлот** на своей странице в Instagram со ссылкой на данные Администрации СМП.

Объем грузоперевозок по Северному морскому пути в нынешнем году превысит 30 миллионов тонн, заявлял генеральный директор госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев в ходе рабочей встречи с **президентом России Владимиром Путиным** в июне.

<https://lprime.ru/business/20200706/831732409.html>

ТАСС; 2020.06.07; КРУИЗНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РОССИЕЙ И АБХАЗИЕЙ ОТМЕНИЛИ ДО КОНЦА 2020 ГОДА

Оператор единственного в России круизного лайнера «Князь Владимир» – компания «Черноморские круизы» из-за ситуации с сохраняющейся угрозой распространения коронавируса отменила до конца 2020 года запланированное ранее морское сообщение с Абхазией, сообщили журналистам в понедельник в Абхазском морском пароходстве.

Первый рейс российского круизного лайнера «Князь Владимир» в Сухум должен был состояться 4 мая текущего года, заход в порт тогда отменили из-за пандемии коронавируса. Сообщилось, что восстановление навигации и определение даты захода лайнера будет зависеть от дальнейшего развития сложившейся в России ситуации, связанной с коронавирусом.

«ООО «Черноморские круизы» уведомило «Абхазское морское пароходство» в том, что в связи с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой, связанной с распространением коронавирусной инфекции COVID-19, в 2020 году отменяются заходы т/х «Князь Владимир» в порт Сухум. При этом подчеркивается, что дальнейшая работа по организации захода т/х «Князь Владимир» в порт Сухум в 2021 году будет зависеть от эпидемиологической обстановки в Республике Абхазия и Российской Федерации», – говорится в сообщении ведомства.

15 февраля 2019 года на Российском инвестиционном форуме в Сочи государственная компания «Абхазское морское пароходство» и ООО «Черноморские круизы» подписали соглашение о начале круизного сообщения между портами Абхазии и России с 2020 года. Соглашение предполагает заход круизного лайнера, курсирующего по маршруту Сочи – Ялта – Новороссийск – Севастополь, в абхазский порт Сухум. Второго декабря 2019 года «Князь Владимир» впервые зашел в порт Сухума в тестовом режиме, на его борту находились гендиректор «Черноморских морских круизов» Виктор Глуховщенко и заместитель руководителя **федерального агентства морского и речного транспорта РФ (Росморречфлот)** Захарий Джигоев.

Недельный круиз по маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь организован в 2016 году по поручению **президента РФ Владимира Путина** о восстановлении регулярного круизного сообщения в Черноморском регионе. На судне доступно 300 кают, лайнер вмещает 800 пассажиров и 250 членов экипажа, оборудован тремя бассейнами, двумя ресторанами с питанием по системам «шведский стол» и «а-ля карт», кинотеатром, барами, дискотекой и концертной площадкой.

<https://tass.ru/ekonomika/8896951>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.06.07; «РОСМОРПОРТ» ПОЛУЧИЛ ЛИЦЕНЗИЮ НА ТРАНСПОРТИРОВКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

ФГУП «Росморпорт» получена лицензия (серия МР-1 № 003694) на осуществление деятельности по перевозкам внутренним водным и морским транспортом опасных грузов. Документ, выданный Центральным УГРН **Ространснадзора**, является бессрочным. Об этом сообщает **пресс-служба** предприятия.

Опасными считаются грузы, которые в силу присущих им свойств и особенностей при их перевозках, перегрузках и хранении могут создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, а также привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей. Лицензия позволяет ФГУП «Росморпорт» выполнять работы по перевозкам морским транспортом грузов, в том числе с использованием маломерных судов.

Среди разрешенных классов опасных грузов – взрывчатые вещества и изделия (1; 1.4S), сжатые, сжиженные и охлажденные сжиженные газы (2.1; 2.2; 2.3); легковоспламеняющиеся жидкости (3) и вещества (4), окисляющие вещества и органические пероксиды (5), токсические вещества (6.1), коррозионные вещества (8) и прочие опасные вещества и изделия (9).

Первым судном ФГУП «Росморпорт», которое будет оказывать услуги по транспортировке опасных грузов, будет буксир «Георгий Седов», пополнивший флот Азовского бассейнового филиала предприятия в начале 2020 года.

<http://www.morvesti.ru/news/1679/84436/>

РБК ТВ ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2020.06.07; СУБСИДИИ АЭРОПОРТАМ

В: «Росавиация» одобрила аэропортам субсидии на один миллиард четыреста миллионов рублей. Это компенсация потерь из-за падения объемов пассажирских перевозок в условиях пандемии коронавируса. Всего заявки на получение помощи направили восемьдесят девять аэропортов. Сейчас положительные решения приняты по сорока авиахабам, что составляет почти тринадцать процентов от общего объема выделенных средств из федерального бюджета. Все российские аэропорты могут подать заявку в ведомство до 15 августа. В конце мая правительство выделило около одиннадцати миллиардов рублей на поддержку российских аэропортов. Еще ранее Кабмин по той же причине поддержал авиаперевозчиков – на субсидии компаниям выделили более двадцати трех миллиардов рублей. Эксперты полагают, что сохранение ограничений на международные перевозки до 1 августа не позволит аэропортам вернуть производственные показатели на уровень прошлого года.

ОЛЕГ ПАНТЕЛЕЕВ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АГЕНТСТВА «АВИАПОРТ»: Мы видим, что на международных линиях сообщение по-прежнему находится в состоянии полной заморозки, однако на внутренних линиях динамика восстановления авиаперевозок достаточно благоприятная, особенно если речь идет об аэропортах, располагающихся в курортных регионах. Если говорить о крупнейших российских аэропортах в целом, то можно констатировать, что к началу июля восстановлено порядка сорока, может быть, немногим больше, процентов от прошлогоднего трафика.

НТВ # СЕГОДНЯ; АЛЕКСЕЙ КВАШЕНКИН, СУСАННА ПРУДЧИКОВА, ПАВЕЛ ВОЛОСАТОВ И ТИГРАН ТОВМАСЯН; 2020.06.07; РАСПРАВИТЬ КРЫЛЬЯ

В2: Малая авиация пытается расправить крылья. Ее представители направили в Госдуму законопроект, который, по их мнению, оживит отрасль и превратит ее в доступный, удобный и надежный вид транспорта.

В1: Малую авиацию можно будет использовать для коммерческих перевозок, ну, например, для быстрой доставки грузов. Однако у этой идеи есть и противники, которые считают, что это скажется на безопасности полетов.

Алексей Квашенкин разбирался в ситуации.

КОР: Частный аэродром Взморье в Рыбинске строят уже третий год. Цена проекта – 8 миллиардов рублей. Будет свой аэровокзал, база технического обслуживания.

ИЛЬЯ ЗОЛОТКОВ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АВИАКОМПАНИИ, ИНВЕСТИОР ПРОЕКТА): В Центральной России, наверное, наверное, не наберется даже сотни таких площадок.

КОР: Этот проект уникальный. В планах – запустить коммерческие регулярные рейсы, в том числе в Москву и Петербург. В основном такие площадки сейчас используются авиацией общего назначения, иначе говоря, некоммерческой, которая стала уделом обеспеченных частных лиц да энтузиастов неба.

В Ассоциации малых авиационных предприятий утверждают: все может быть иначе, если сделать сферу авиаперевозок малыми воздушными судами привлекательной для бизнеса и инвестиций.

СЕРГЕЙ ДЕТЕНЫШЕВ (ПРАВЛЕНИЕ АССОЦИАЦИИ МАЛЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ): Я думаю, что даже будут там в миллиардах измеряться, там, как минимум. Потому что самолет – это же только сам самолет, не только перевозки, да? Это его производство, это его техническое обслуживание, это обучение пилотов.

КОР: Но если хочешь заниматься воздушной коммерцией, изволь соответствовать – таковы правила, федеральные авиационные, одинаковые хоть для больших игроков, хоть для частного-одиночки. К примеру, сколько наземных сотрудников требуется, чтобы возить пассажиров на небольшом, ну, шестиместном самолете?

СЕРГЕЙ ДЕТЕНЫШЕВ (ПРАВЛЕНИЕ АССОЦИАЦИИ МАЛЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ): Первое – ему нужен генеральный директор, само собой. Потом идет летный директор, технический директор, директор по безопасности полетов, по авиационной безопасности, по качеству, по наземному обслуживанию.

КОР: То есть формально заниматься таким бизнесом никто не запрещает, только это невыгодно.

– Но мы сейчас говорим о другом – о возможности человека перелететь дешево и сердито. Но при этом безопасно. И вот мой страх, страх зрителей, страх **Росавиации**: а не начнут ли самолеты падать?

ДМИТРИЙ КУЛИКОВ (АССОЦИАЦИЯ МАЛЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ): Нет, не начнут.

КОР: Докажите.

ДМИТРИЙ КУЛИКОВ (АССОЦИАЦИЯ МАЛЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ): Очень просто. Мы никак не затрагиваем существующие требования безопасности полетов.

КОР: Позиция **Росавиации** по этому поводу неизменна, послабления скажутся на безопасности. Некоторые эксперты опасаются, что мелкие компании попросту выйдут из-под контроля.

СЕРГЕЙ МИНИГУЛОВ (ФЕДЕРАЦИЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ РОССИИ): Вот это вот самое регулирование отдельных видов авиационной деятельности как противовес **Росавиации**, якобы неспособность **Росавиации** наладить эти процессы, и вот мы сможем, да, люди, которые это заявляют, ну, я в этом очень глубоко сомневаюсь. Саморегулирование как некий вот аналог, аналог – параллельная структура, это по большому счету как создание государства внутри государства. То есть этого категорически делать нельзя.

КОР: Малая коммерческая авиация в России такая странная вещь: она вроде как есть, но на самом деле ее как бы и нет. И она очень похожа на этот самолет: взяли старую базу, на ней организовали, достроили вот нечто новое – ну и это стоит себе здесь на приколе зачехленное и денег не приносит. И те люди, которые хотят поднять малый бизнес в большое небо, нашли неожиданный козырь – вот такой маленький желтый конвертик из Китая.

Это одна из многих тысяч посылок, заказанных по интернету, но не пришедшая из-за пандемии вовремя. Границы между регионами для доставки непродовольственных товаров были временно закрыты. А если по воздуху? Сели считать. Оказалось, и без пандемии многие авиамаршруты выгодны.

АРТЕМ СОКОЛОВ (ПРЕЗИДЕНТ АССОЦИАЦИИ КОМПАНИЙ ИНТЕРНЕТ-ТОРГОВЛИ): У меня в Архангельске есть распределительный центр, откуда я развожу заказы по ближайшим регионам. Вот у меня поступил заказ из Нарьян-Мара. По земле мне нужно проехать вот здесь вот через все горы, водоемы, ухабы сутки и еще девять часов. По воздуху я это преодолю за три часа.

КОР: Директор научного центра Института гражданской авиации считает, что решение как всегда найдется где-то посередине, чтобы закон позволил участникам легально зарабатывать, не доводя при этом до воздушной вольницы. И процесс этот не будет быстрым.

АЛЕКСАНДР ФРИДЛЯНД (ПРОФЕССОР ГОСУДАРСТВЕННОГО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ): Никак нормативной базы не создается в этом сегменте. Когда она будет создана, никто не знает. Это раз. Во-вторых, после того, как она появится, должно быть, ну, лет пять, чтобы она была отработана.

КОР: Законопроект, впрочем, уже есть. Его авторы предлагают разделить правила для тех, кто эксплуатирует крупные воздушные суда и самолеты поменьше.

ВЕРА ГАНЗЯ (ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ РФ): Нужно уйти от избыточного регулирования этой отрасли.

КОР: Осторожный интерес к малой авиации проявляют и частные компании, и госструктуры. Но все ждут договоренностей наверху. И частный аэродром в Рыбинске пока остается едва ли не единственным примером проекта, который хотя бы планирует взлететь.

Алексей Квашенкин, Сусанна Прудчикова, Павел Волосатов и Тигран Товмасян. «Телекомпания НТВ».

<https://www.ntv.ru/novosti/2367526/>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ АЭРОПОРТЫ МОСКВЫ НА НАЛИЧИЕ НАРУШЕНИЙ ПО COVID-19

Московская межрегиональная транспортная прокуратура проводит проверку соблюдения санитарно-эпидемиологического законодательства в аэропортах столичного авиационного узла, сообщает **пресс-служба** ведомства.

Газета «Ведомости» в пятницу сообщила со ссылкой на письмо заместителя **руководителя Ространснадзора Андрея Шнырева** **первому замминистра транспорта – руководителю Росавиации Александру Нерадько**, что **Ространснадзор** с 1 по 24 июня провел 543 рейда в аэропортах и на воздушных судах и выявил 518 нарушений рекомендаций по санитарно-эпидемиологическим мерам.

«Московская межрегиональная транспортная прокуратура с привлечением контролирующих органов проводит проверку соблюдения санитарно-эпидемиологического законодательства в аэропортах московского авиационного узла», – говорится в сообщении.

В ходе проверки планируется дать оценку полноте мер, принимаемых руководством аэропортов по предотвращению распространения коронавирусной инфекции, а также соблюдению требований санитарно-эпидемиологического законодательства. Прокуроры проверят обеспечение санитарных требований на рабочих местах, порядок информирования граждан о введенных ограничениях и соблюдение их пассажирами.

«При наличии оснований будут приняты меры прокурорского реагирования», – добавляют в ведомстве.

<https://ria.ru/20200706/1573969715.html>

ТАСС; 2020.06.07; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ВОРОНЕЖ ПЛАНИРУЮТ СДАТЬ К ЛЕТУ 2023 ГОДА

Владельцы Воронежского аэропорта имени Петра I намерены на год отложить сроки сдачи нового терминала – до лета 2023 года. Об этом сообщила в понедельник журналистам **пресс-служба** правительства региона по итогам встречи губернатора Александра Гусева с владельцем корпорации AEON, инвестором аэропорта Воронежа, Романом Троценко.

«К летнему сезону 2023 года Воронеж получит новый, современный терминал, который станет по-настоящему международным», – цитирует **пресс-служба** Троценко.

Ранее сообщалось, что компания «Новаяпорт», входящая в корпорацию AEON и управляющая ее аэропортами, намерена приступить к строительству нового терминала аэропорта Воронежа не позднее начала 2021 года и завершить работы к июню 2022 года, приурочив его открытие к 350-летию со дня рождения Петра I, в честь которого в 2019 года был назван аэропорт. На проектирование нового терминала в 2020 году планировалось направить около 150 млн рублей.

По данным **пресс-службы** правительства Воронежской области, Троценко в беседе с Гусевым добавил, что к концу 2020 года в Воронежском аэропорту ожидается снижение пассажиропотока до 550 тыс. человек, что на 35% меньше показателей 2019 года.

Аэропорт Воронежа находится в 10 километрах от областного центра, по итогам 2019 года он обслужил свыше 853 тыс. пассажиров на авиарейсах внутренних и международных направлений. В сентябре 2019 года компания «Новаяпорт», входящая в корпорацию AEON, приобрела аэропорт Воронежа почти за 3 млрд рублей, она намерена вложить в его развитие около 5 млрд рублей и построить новый пассажирский терминал и почтовый хаб для Центральной России. «Новаяпорт» – российская региональная аэропортовая сеть, управляющая аэропортами в Новосибирске, Минеральных Водах, Калининграде, Тюмени, Челябинске, Перми, Волгограде, Астрахани, Мурманске, Томске, Барнауле, Кемерово, Чите, Улан-Удэ, Владикавказе и Ставрополе.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novyj-terminal-aeroporta-voronez-planiruut-sdatk-letu-2023-goda>

ТАСС; 2020.06.07; АЭРОПОРТ КРЫМА ВОССТАНОВИЛ ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ ПОСЛЕ СНЯТИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ

Аэропорт Симферополя 5 июля впервые обслужил более 200 рейсов, что превышает прошлогодние показатели. Авиаузел восстановил частоту полетов, существовавшую до начала пандемии нового коронавируса, сообщили в понедельник журналистам в **пресс-службе** воздушной гавани.

Пассажиропоток в аэропорту Симферополя резко сократился в марте из-за пандемии коронавируса. В апреле авиакомпании отменили 62% рейсов. В мае он сократился на 330 тыс. человек, или на 90,2% в сравнении с тем же периодом 2019 года. После отмены с 15 июня обязательной обсервации для приезжающих в Крым, аэропорт принял и отправил за неделю 614 рейсов, показатель вырос почти на 40%.

«Международный аэропорт Симферополь начал обслуживать более 200 рейсов в сутки. 5 июля впервые в этом году аэропорт принял и отправил 202 авиарейса, что превышает показатели этого же дня 2019 года. Общее количество принятых и отправленных в начале июля 2020 года рейсов соответствует прошлогоднему, что свидетельствует о восстановлении частоты полетов в Крым после кризиса, связанного с COVID-19», – говорится в сообщении.

Уточняется, что маршрутная сеть полетов крымского аэропорта в начале этого июля, как и прошлым летом, достигла 56 направлений. «Полеты в Крым уже выполняют 15

авиакомпаний. В прошедшее воскресенье впервые с 2018 года аэропорт принял прямой рейс из Хабаровска, который выполнила авиакомпания «Россия» на 522-местном двухпалубном Boeing 747 по заказу туроператора «Библио-Глобус». Рейсы из столицы Хабаровского края и обратно будут выполняться раз в неделю до 6 сентября», – отмечается в сообщении.

В воскресенье, 5 июля, также впервые в этом году были выполнены прямые рейсы в Крым из Ижевска и обратно. «Полеты между столицей Удмуртской Республики и Симферополем выполняются один раз в неделю – по воскресеньям. С 26 июля по 6 сентября частота рейсов из Ижевска вырастет до двух раз в неделю за счет запуска полетов по пятницам. С 12 по 26 сентября прямые рейсы между Удмуртией и Крымом будут выполняться один раз в неделю по субботам», – сообщили в аэропорту.

Коммерческий директор аэропорта Симферополя Сергей Дяйкин отметил, что руководство авиаузла рассчитывает на дальнейшее расширение сети маршрутов. «За прошлую неделю аэропорт Симферополь в целом обслужил 1180 регулярных рейсов, что уже соответствует показателям 2019 года. В минувшее воскресенье воздушная гавань впервые в этом сезоне приняла и отправила более 200 рейсов. Это означает, что в июле после продолжительного трудного для всей авиаотрасли периода, связанного с COVID-19, частота и география полетов в аэропорту Симферополь восстановилась до предкризисных значений и по некоторым показателям даже превзошла их», – сказал Дяйкин.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/aeroport-kryma-vosstanovil-castotu-poletov-posle-snatia-ogranicenij-iz-za-pandemii>

ТАСС; 2020.06.07; UTAIR НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ ПОЛЕТЫ ПО СЕМИ НОВЫМ МАРШРУТАМ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА

Авиакомпания Utair начала выполнять полеты из Екатеринбурга в Омск, Самару, Советский, Сургут, Урай, Уфу и Ханты-Мансийск. Об этом сообщает **пресс-служба** перевозчика в понедельник.

«Utair начинает выполнять рейсы по семи новым направлениям из Екатеринбурга, по которым не летает ни один другой перевозчик. Авиакомпания связала столицу Урала с Омском, Самарой, Советским, Сургутом, Ураем, Уфой и Ханты-Мансийском», – сказано в сообщении.

По словам президента «Ютэйр – Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова, авиакомпания продолжает развивать свою маршрутную сеть, в том числе за счет увеличения социально значимых региональных направлений. «Новые рейсы значительно сократят жителям регионов время в дороге и помогут беспрепятственно путешествовать по стране, минуя пересадку в Москве», – приводит слова Пермякова **пресс-служба**.

<https://tass.ru/ural-news/8893219>

РИА НОВОСТИ; 2020.06.07; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» СНОВА ЗАДЕЙСТВОВАЛИ ВСЕ СВОИ САМОЛЕТЫ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» снова задействовала все свои самолеты, часть которых ранее была временно припаркована в аэропортах из-за сокращения количества пассажирских рейсов, сообщает перевозчик в субботу.

«Как мы сообщали ранее, из-за сокращения количества пассажирских рейсов часть авиапарка «Уральских авиалиний» была временно припаркована в нескольких российских аэропортах. В настоящее время все самолеты нашей авиакомпании задействованы в выполнении перелетов», – говорится в сообщении.

Ранее авиакомпания также сообщала, что на фоне повышения спроса на полеты начала переоборудовать грузовые самолеты обратно в пассажирские. На период пандемии, когда пассажиропоток резко снизился, «Уральские авиалинии» переоборудовали 12 из 48

самолетов своего авиапарка под грузовые борты для доставки гуманитарных грузов из-за рубежа по России и в Европу.

<https://ria.ru/20200704/1573896142.html>

РБК; 2020.06.07; ИМУЩЕСТВО ОБАНКРОТИВШЕЙСЯ «ВИМ-АВИА» ВЫСТАВИЛИ НА ТОРГИ ЗА 42 МЛН РУБЛЕЙ

Имущество зарегистрированной в Татарстане авиакомпании «ВИМ-Авиа» выставлено на торги. Распродать планируется часть оборудования обанкротившегося авиаперевозчика. Данные опубликованы в Едином федеральном реестре сведений о банкротстве.

Конкурсный управляющий обанкротившейся авиакомпании объявил о проведении торгов по продаже части имущества. Начальная общая сумма лотов составляет 41,7 млн рублей.

Согласно данным Единого федерального реестра сведений о банкротстве, заявки на участие в открытом аукционе принимаются с 13 июля до 14 августа. На торги выставлено оборудование, комплектующие, инструменты для ремонта и обслуживания транспорта.

В сентябре 2017 года «ВИМ-Авиа» заявила о прекращении чартерных программ. Причинами стали нехватка оборотных средств и долги перед контрагентами, которые ранее оценивались в более 10 млрд руб. Этому предшествовала серия задержек рейсов из российских и зарубежных аэропортов, затронувшая тысячи пассажиров.

В конце сентября 2018 года Арбитражный суд Татарстана признал «ВИМ-Авиа» банкротом и открыл конкурсное производство.

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/06/07/2020/5f0315319a794780d4aa6af6>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.07; «ДОМОДЕДОВО» ИЗ-ЗА СПАДА РЫНКА ПРИДЕТСЯ РЕФИНАНСИРОВАТЬ ЕВРОБОНДЫ НА \$350 МЛН – MOODY'S

Аэропорт «Домодедово» на фоне спада рынка из-за COVID-19 будет вынужден рефинансировать свои евробонды на \$350 млн со сроком погашения в ноябре 2021 г., полагают аналитики Moody's Investors Service.

«Хотя компания выигрывает от умеренного погашения долга до IV квартала 2021 года, ей придется заняться рефинансированием непогашенных еврооблигаций на сумму \$350 млн, срок погашения которых наступит в ноябре 2021 года. Однако исторически разумное управление ликвидностью DME (холдинговая компания группы «Домодедово» – ИФ) и налаженный доступ к внутренним и международным рынкам долгового капитала частично смягчают эти риски», – говорится в пресс-релизе Moody's, сообщившем в пятницу о подтверждении корпоративного рейтинга DME на уровне «Ba1» и рейтинга вероятности дефолта «Ba1-PD».

Как отмечают аналитики, на фоне «ковидных» ограничений международных полетов и снижения спроса пассажиров на внутрироссийские рейсы трафик «Домодедово» серьезно пострадал. В апреле и мае перевозки через аэропорт упали более чем на 90% год к году. По итогам года пассажиропоток «Домодедово» рухнет на 55-65%, полагают в Moody's. Постепенное восстановление трафика ожидается в течение 2021-2023 гг. Однако «существуют высокие риски более сложных сценариев снижения, включая более глубокое сокращение пассажиропотока и более медленное восстановление».

«Учитывая снижение трафика, денежные потоки DME в этом году значительно сократятся. Девальвация рубля, последовавшая за падением цен на нефть в марте 2020 года, будет еще больше давить на кредитные показатели DME, учитывая ее подверженность валютным рискам, поскольку большая часть ее долга номинирована в иностранной валюте. Хотя аэропорт исторически имел некоторое естественное хеджирование, поступающее примерно от 50% выручки, и большая часть его денежного баланса находится в долларах США и евро, полная блокировка международных авиаперевозок в течение длительного периода времени существенно сократит его валютные доходы в 2020 году», – говорится в сообщении.

Текущая ликвидность DME подкреплена остатком денежных средств, доступных на конец I квартала 2020 года, предстоящими мерами господдержки (для аэропортов РФ одобрены «COVID-субсидии» на покрытие затрат), отсутствием крупных проектов после завершения основных инвестиций в 2019 году и гибкими дивидендами. Кроме того, отмечает Moody's, компания получила отказы от нарушения финансовых ковенант по состоянию на конец I полугодия этого года. Помимо бондов на \$350 млн, в обращении также находятся бумаги «Домодедово» на \$300 млн с погашением в 2023 году. Ковенанта по чистый долг/ЕБИТДА ранее была установлена до 4х.

«Для обеспечения устойчивого функционирования компания разработала и реализует программу сокращения издержек. Компания исполняет в полном объеме финансовые обязательства, что подтверждает опубликованная ранее аудированная отчетность», – сказал «Интерфаксу» представитель «Домодедово».

«Домодедово» – второй крупнейший по пассажиропотоку аэропорт РФ. Базовые авиакомпании – S7, «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), Red Wings. Своим единственным владельцем «Домодедово» называет предпринимателя Дмитрия Каменщика.

ИНТЕРФАКС; 2020.06.07; МИНОБОРОНЫ К НОЯБРЮ ПОДГОТОВИТ КОНЦЕССИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ГАЗПРОМОМ АЭРОДРОМА ЛЕВАШОВО

Правительство РФ поручило министерству обороны подготовить к ноябрю 2020 года концессионное соглашение с ООО «Газпром авиа» на создание, реконструкцию и эксплуатацию объектов аэродрома совместного базирования «Левашово» (Санкт-Петербург).

В распоряжении правительства от 2 июля 2020 года говорится, что согласно концессионному соглашению объектами соглашения будут находящиеся в собственности РФ здания и сооружения, предназначенные для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, а также средства обслуживания воздушного движения, навигации, посадки и связи. До 2022 года должна быть проведена реконструкция этих объектов.

Соглашение будет заключено на 49 лет, «Газпром авиа» должно будет выплачивать министерству обороны 1 рубль в год концессионной платы, плюс плата за пользование земельным участком из расчета 0,05 рубля за 1 кв. м в год.

Министерство обороны РФ в 120-тидневный срок должно подготовить проект соглашения, в котором будет отражено отсутствие финансирования проекта со стороны концедента. Кроме того, Минобороны не будет предоставлять «Газпром авиа» госгарантий и осуществлять какие-либо выплаты по соглашению.

Ранее сообщалось, что **президент РФ Владимир Путин** поручил правительству обеспечить заключение соглашения по передаче в концессию аэродрома совместного базирования «Левашово» в пользу ООО «Авиапредприятие «Газпром авиа».

[Вернуться в оглавление](#)