



Ежедневный мониторинг СМИ

2 ИЮЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ГУДОК; СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ; 2020.02.07; МОСТ СНИЗИТ ЦЕНЫ	3
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.30.06; ВЛАСТИ ЗАПУСТИЛИ ПЯТЫЙ УЧАСТОК ЦКАД – ОТ МОЖАЙСКОГО ДО НОВОРИЖСКОГО ШОССЕ; АВТОМОБИЛИСТЫ РИСКУЮТ ПОСТОЯТЬ НА НЕМ В ПРОБКАХ	4
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.02.07; ГОСКОМПАНИЯ «АВТОДОР» ГОТОВИТСЯ К РЕФОРМЕ; ОНА МОЖЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ПОЛЬЗУ ЗАКУПОК УСЛУГ	5
ВЕДОМОСТИ; 2020.30.06; МИНТРАНС ДОПУСТИЛ ВНЕСЕНИЕ НОВЫХ АВИАКОМПАНИЙ В ПЕРЕЧЕНЬ СИСТЕМООБРАЗУЮЩИХ	6
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.02.07; СЕРТИФИКАЦИЯ РОССИЙСКОГО СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНОГО ЛАЙНЕРА МС-21 ОТЛОЖЕНА НА 2021 ГОД; ПОСТАВКИ ЕГО АВИАКОМПАНИЯМ МОГУТ НАЧАТЬСЯ ТОЛЬКО В КОНЦЕ СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА	7
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.02.07; БЛАГО ПОЛУЧАТ: МИНЭК ПРЕДЛАГАЕТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ПАРАМЕТРЫ НАЦПРОЕКТОВ; ИЗ НАПРАВЛЕНИЯ МСП ИСКЛЮЧАТ ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПО ЧИСЛУ ЗАНЯТЫХ – ИМ НА СМЕНУ ПРИДУТ ОБЩЕСТВЕННО ЗНАЧИМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	8
ИЗВЕСТИЯ; 2020.02.07; СКОРАЯ ПОМОЩЬ ТАКСИ; ЭКСПЕРТ БОГДАН КОНОШЕНКО – О СЛОЖНЫХ ВРЕМЕНАХ И НОВЫХ УГРОЗАХ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	10
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.02.07; СИСТЕМООТКАЗУЮЩИЕ; ПРОМЫШЛЕННИКИ ХОТЯТ ВЫЙТИ ИЗ СПИСКОВ ПОЛУЧАТЕЛЕЙ ГОСПОДДЕРЖКИ	12
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА, ЮЛИЯ ТИШИНА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.02.07; «ЦИФРОВОЙ РЕГИОН» ПОДОЖДЕТ ПЕРЕЗАГРУЗКИ ЭКОНОМИКИ; ЗАПУСК ПРОЕКТА ПЕРЕНОСИТСЯ НА 2021 ГОД	14
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.02.07; ГЧП ВЫВОДЯТ НА МИРОВОЙ УРОВЕНЬ; ВЛАСТИ И ЭКСПЕРТЫ ИЗУЧАЮТ ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ УЧЕТА БЮДЖЕТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ	15
КОММЕРСАНТЬ ЧЕЛЯБИНСК; КАРИНА КАЛЪЯРОВА 2020.02.07; ГРУЗЫ ПОТЯЖЕЛЕЛИ В ЦЕНЕ; БИЗНЕС ОБВИНИЛ КУРГАНСКИЙ АЭРОПОРТ В ЗАВЫШЕНИИ ТАРИФА НА ХРАНЕНИЕ ПОСЫЛОК И СГОВОР С UTAIR	16
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.01.07; ЯКУТИЯ ХОЧЕТ УЧАСТВОВАТЬ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ; ВЛАСТИ РЕГИОНА ПЫТАЮТСЯ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К ПРОЕКТУ	18
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ, ИВАН БУРАНОВ; 2020.30.06; ПАРКОВКИ ПРОРЕДИЛИ ОТ ИНВАЛИДОВ; ПРАВО НА БЕСПЛАТНУЮ СТОЯНКУ ТЕРЯЮТ БОЛЕЕ ЧЕТВЕРТИ ГРАЖДАН С ОГРАНИЧЕНИЯМИ	19
РБК ПЕРМЬ; ЛАРИСА САДЫКОВА; 2020.01.07; ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПОЯСНИЛ ЦЕЛЬ ЗАКРЫТИЯ УЧАСТКА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	20

Ъ-ПРИКАМЬЕ-ONLINE; 2020.30.06; КОНСТАНТИН КАДОЧНИКОВ; ПУТЬ ЧТО БУДЕТ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ КРАЯ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ПЛАНЫ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ УЧАСТКА ПЕРМЬ I – ПЕРМЬ II.....	21
КОММЕРСАНТЪ АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.30.6; БИЗНЕС ВЕРНУЛСЯ К КОМАНДИРОВКАМ; АКТИВНОСТЬ ДЕЛОВЫХ ПОЕЗДОК РАСТЕТ	22
ГУДОК; 2020.30.06; «ОАО «РЖД» ОКАЖЕТ ПОДДЕРЖКУ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ПРОЕКТУ «ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ»	23
ТАСС; 2020.30.06; ПЕРВЫЕ ГРУЗЫ ПО МУРМАНСКОМУ ТРАНСПОРТНОМУ УЗЛУ ДОЛЖНЫ ПОЙТИ В 2021 ГОДУ	24
RNS; 2020.30.06; ФАС ВЫСТУПИЛА ЗА ОБРАЩЕНИЕ ВЫДАННЫХ АВИАКОМПАНИЯМИ ВАУЧЕРОВ	25
ИНТЕРФАКС; 2020.30.06; «ВТБ ЛИЗИНГ» ОЦЕНИЛ НЕОБХОДИМЫЕ «COVID-СУБСИДИИ» ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ В 4 МЛРД РУБ	25
ТАСС; 2020.30.06; СОБЯНИН ОТКРЫЛ СТАНЦИЮ МЦД-1 СЕТУНЬ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ.....	26
ТАСС; 2020.01.07; РЖД ВОЗОБНОВЛЯЮТ КУРСИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ КАЛИНИНГРАДОМ И МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ	27
ТАСС; 2020.30.06; РЖД ОЖИДАЮТ СНИЖЕНИЯ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ ПО ИТОГАМ I ПОЛУГОДИЯ НА 4,6%, ДО 604 МЛН Т.....	28
ТАСС; 2020.30.06; ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» С 1 ИЮЛЯ ВОЗОБНОВЛЯЮТ РАБОТУ НА СЕМИ МАРШРУТАХ.....	28
ТАСС; 2020.30.06; БОЛЕЕ 1 ТЫС. БИЛЕТОВ ПРОДАНО НА ТРАНЗИТНЫЕ ПОЕЗДА, ВОЗОБНОВЛЯЮЩИЕ ДВИЖЕНИЕ ИЗ КАЛИНИНГРАДА	29
ИНТЕРФАКС; 2020.30.06; МИНПРОМТОРГ РФ НЕ ПРОТИВ ЗАПРЕТА НА ВЫПУСК «ТИПОВЫХ» ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В БУДУЩЕМ.....	30
РИА НОВОСТИ; 2020.30.06; В АТОР ЗАЯВИЛИ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ЧИСЛА ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ С 1 ИЮЛЯ	30
ТАСС; 2020.30.06; В РОСАВИАЦИИ РАССКАЗАЛИ О РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТА СОЗДАНИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ.....	30
ТАСС; 2020.30.06; АВСТРИЯ ПРОДЛИЛА ДО 15 ИЮЛЯ ЗАПРЕТ НА ПАССАЖИРСКИЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ РОССИИ.....	31
ТАСС; 2020.30.06; «БЕЛАВИА» ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ РЕЙСОВ В РОССИЮ.....	31
ТАСС; 2020.30.06; ПАССАЖИРОПОТОК РОССИЙСКИХ АЭРОПОРТОВ В МАЕ УПАЛ ПОЧТИ В 10 РАЗ	32
ТАСС; 2020.30.06; UTAIR ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ ОТКАЗАЛСЯ ОТ РЕЙСОВ ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В МОСКВУ	32
ТАСС; 2020.30.06; БОЛЕЕ 6,6 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ И СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТОВ ЯКУТИИ.....	32
RNS; 2020.30.06; СБЕРБАНК ВЫДАСТ «АЭРОФЛОТУ» КРЕДИТ НА 31 МЛРД РУБЛЕЙ.....	33
RNS; 2020.30.06; АЭРОПОРТ ПУЛКОВО ВОЗОБНОВЛЯЕТ КРУГЛОСУТОЧНЫЙ РЕЖИМ РАБОТЫ	33

ПУБЛИКАЦИИ

ГУДОК; СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ; 2020.02.07; МОСТ СНИЗИТ ЦЕНЫ

Во вторник открыли грузовое движение с материковой части России в Крым по построенному в декабре 2019 году железнодорожному мосту. Как полагают в **Минтрансе**, это позволит сократить логистические издержки грузоотправителей при перевозке товаров с полуострова и обратно на 30–50%.

Из центрального диспетчерского пункта управления инженерными системами железнодорожного тоннеля Крымской железной дороги (КЖД) движение грузовых поездов открыл **министр транспорта России Евгений Дитрих**.

Два грузовых поезда, отправившихся один с полуострова, а другой с материка, встретились на Крымском мосту. Со стороны Крыма везли кальцинированную соду и флюсовый известняк для металлургических предприятий России, а с материка – бензин, удобрения, цемент и рельсы.

«Запуск грузовых поездов по мосту – это ещё один шаг на пути экономического развития Крыма. Грузооборот будет увеличиваться, а стоимость перевозки основных грузов – зерновых культур, нефтепродуктов, стройматериалов, химических удобрений, металлопроката – снизится в среднем на 30–50%», – рассказал **Евгений Дитрих**.

В этом году КЖД сможет обработать около 3–3,5 тонн грузов, а в следующем – около 4,5 млн тонн. ОАО «РЖД» предоставит свою инфраструктуру частным операторам и экспедиторам до границы с Крымской железной дорогой.

«Фермеры и сельскохозяйственные предприятия полуострова рассчитывают, что им удастся сократить свои издержки при перевозках в регионы России за счёт исключения из перевозок паромной переправы на 25–30%, что укрепит их конкурентоспособность, – отметил министр сельского хозяйства Республики Крым Андрей Рюмшин. – Наши производители готовы поставлять мясо птицы, зерновые культуры, овощи и фрукты».

Пропускная способность моста – 12 пар поездов в сутки, что соответствует примерно 12–13 млн тонн в год. Крымской железной дорогой разработан график движения грузовых поездов через мост, позволяющий эффективно использовать пропускную способность транспортного перехода, проведена работа по обкатке локомотивных бригад по железнодорожной составляющей моста и подходам к нему, утверждён регламент взаимодействия смежных подразделений.

«Крымский мост работает в штатном режиме. Он готов к росту железнодорожного трафика в обе стороны. Дорога построена с запасом прочности и оснащена современными устройствами сигнализации, централизации и блокировки. Это позволяет формировать удобные графики движения с нужным межпоездным интервалом. Масса каждого состава может достигать 7,1 тыс. тонн», – рассказал генеральный директор компании «СГМ-Мост» Александр Островский.

Пассажирское железнодорожное сообщение по мосту открылось в декабре 2019 года. За это время поезда пересекли Керченский пролив более 500 раз и перевезли свыше 250 тыс. пассажиров. Параллельно с железной дорогой работает автодорожная часть Крымского моста. С 16 мая 2018 года по ней проехали свыше 9,7 млн машин, в том числе 1,24 млн грузовиков и почти 125 тыс. автобусов.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1526222>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.30.06; ВЛАСТИ ЗАПУСТИЛИ ПЯТЫЙ УЧАСТОК ЦКАД – ОТ МОЖАЙСКОГО ДО НОВОРИЖСКОГО ШОССЕ; АВТОМОБИЛИСТЫ РИСКУЮТ ПОСТОЯТЬ НА НЕМ В ПРОБКАХ

Власти открыли движение на участке пятого пускового комплекса Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) вокруг Москвы от Можайского до Новорижского шоссе – всего введено в эксплуатацию 23,5 км автодороги. Это чуть менее 10% протяженности всей дороги (339 км) и практически треть всего пятого участка. При этом 9,5 км были реконструированы и 13,5 км – построены впервые. По трассе будет разрешено движение со скоростью 100 км/ч.

Участок станет крупнейшим открытым участком на ЦКАД. Строительство 76-километрового пятого участка от Киевского до Ленинградского шоссе ведет компания «Арс» по долгосрочному инвестиционному соглашению. Первый небольшой участок ЦКАД-5 в обход Звенигорода открылся в ноябре 2017 г. А реконструированный (расширенный до четырех полос) 9-километровый участок от деревни Жёдочи до трассы М3 был открыт в конце января.

Пятый участок будет полностью достроен до конца года, в этот же период будет открыто движение автотранспорта по всему кольцу. Достаивать первый и четвертый участки предстоит еще в следующем году. Сейчас задача поехать, сказал предправления госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко. В прошлом году правительство решило, что строительство первого, третьего и пятого участков ЦКАД завершится в октябре 2020 г., четвертый должен быть достроен в октябре 2021 г. Официально о решении перенести окончание строительства первого участка на 2021 г. на сайте правительства не сообщалось. По данным Счетной палаты за 2019 г., строительство дороги уже обошлось в 316 млрд руб., а еще 15 млрд руб. требуется на дополнительные работы для переноса трубопроводов.

Сроки строительства ЦКАД постоянно срывались. Проблемы возникали на всех уровнях, признавали строители и другие участники проекта «Ведомостям», но главная проблема была связана с переустройством коммуникаций, в частности – переносом газовых труб. Теперь, по словам курирующего транспорт **вице-премьера Марата Хуснуллина**, найдены новые решения, которые должны облегчить процесс.

Еще одно изменение – 30% регламентирующих норм при строительстве дорог будут носить не обязательный, а лишь рекомендательный характер, такое постановление уже подготовлено, рассказал **Хуснуллин**. Послабления сделаны и для экологической экспертизы при строительстве больших дорог.

Но главную проблему трассы пока так и не удалось решить. Когда строительство трассы будет завершено, дорога встанет в пробках. В прошлом году госкомпания «Автодор» обнаружила 12 проблемных точек, которые помешают бесперебойному движению по трассе, а на их ликвидацию необходимо было предусмотреть дополнительное финансирование – около 45 млрд руб., рассказывает человек, близкий к госкомпании. «Иначе теряется весь смысл ЦКАД, только так дорога справится с планируемым грузопотоком, в том числе с международными перевозками», – объясняет он. Пока решение о выделении дополнительных средств не принято, знают собеседники «Ведомостей». Например, сохранилось одноуровневое пересечение с Можайским шоссе, замечает человек, близкий к госкомпании. Представитель «Автодора» сообщил, что новой информации по этому вопросу нет.

Если на трассе сохранились светофоры (на открытии они были. – «Ведомости»), трафик на трассе будет достаточно большим, комментирует вице-президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков. «Надеюсь, что это временная мера, в дальнейшем все светофоры уберут, просто будет другой проект», – говорит Чистяков.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/06/30/833667-vlasti-zapustili>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.02.07; ГОСКОМПАНИЯ «АВТОДОР» ГОТОВИТСЯ К РЕФОРМЕ; ОНА МОЖЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ПОЛЬЗУ ЗАКУПОК УСЛУГ

Госкомпания «Автодор» может разместить облигации на 300 млрд руб., рассказали председатель госкомпании и **вице-премьер Марат Хуснуллин** на этой неделе. Решение **Хуснуллин** объяснил тем, что денег в бюджете на строительство инфраструктуры недостаточно.

Выпуск облигаций госкомпанией – только часть обсуждаемой реформы работы «Автодора», рассказали «Ведомостям» инвестор инфраструктурных проектов, банкир, участвующий в совместных проектах с госкомпанией, сотрудник госкомпании и человек, близкий к транспортному блоку правительства. «Автодор» предлагает строить дороги не с помощью привычного рынка механизма концессий, привлекая инвесторов и банковские кредиты, а самостоятельно, выпуская свои облигации. Строительные же работы госкомпания сможет заказывать с помощью закупок. Идея исходила из самой госкомпании и обсуждается уже полгода, добавляет инвестор инфраструктурных проектов.

Предложение еще должен одобрить набсовет госкомпании (его возглавляет **Хуснуллин**. – «Ведомости»), а пока оно еще обсуждается. **Минтранс** идею не поддерживает, знают два инвестора в инфраструктурные проекты. Представитель **Хуснулина** отказался от комментариев. До решения набсовета комментарии преждевременны, говорят представители **Минтранса** и «Автодора».

Председатель правления «Автодора» Вячеслав Петушенко и **Хуснуллин** привыкли работать через госзаказ – первый долго работал в **Росавтодоре**, второй – в московской мэрии, которая не нуждалась в привлечении частных инвестиций, напоминает инвестор инфраструктурных проектов. Строительство по концессиям с привлечением инвесторов – принципиально другой подход, который требует тщательного структурирования проектов, обсуждения рисков. Но за несколько последних лет госкомпания «Автодор» не провела ни одного концессионного конкурса. Это вызывало удивление и инвесторов, и консультантов инфраструктурных проектов, делились они.

Строительство дорог по концессиям, привлекая банковские кредиты, обходится дороже на 1,5% с каждого рубля, объясняет идею собеседник «Ведомостей», близкий к транспортному блоку правительства. Такой вывод госкомпания сделала после удачных заимствований в прошлом году, рассказывает он, в конце прошлого года госкомпания выпустила облигации почти на 40 млрд руб. Банковские кредиты стоят дорого, они кредитуют инфраструктурные проекты по ключевой ставке плюс 2,5%, а в прошлом году госкомпании удалось разместить облигации по ключевой ставке плюс 1%, говорит один из собеседников «Ведомостей».

Если же новый способ не зарекомендует себя (например, госкомпания из-за условий на рынке не сможет успешно выпускать облигации), госкомпания сможет вернуться к старой схеме работы, знает человек, близкий к транспортному блоку правительства. Кроме того, облигации будут выпускаться под конкретные проекты, а некоторые проекты, как и прежде, реализовываться по концессиям. О каких именно облигациях идет речь – бессрочных или обыкновенных, – пока неизвестно: в правительстве обсуждаются различные варианты, говорят собеседники «Ведомостей». Выпуск же под госгарантии вечных облигаций поддержит строительные компании, которые находятся под санкциями (из-за них у таких компаний были проблемы с концессиями), говорит собеседник «Ведомостей», близкий к одному из крупных банков. Например, под санкциями находятся «Мостотрест» (строил Крымский мост) и ВАДа (строит трассу «Таврида» в Крыму).

Пилотным проектом, на котором госкомпания может опробовать схему, может стать трасса Москва – Казань. Госкомпания получит основную часть денег на строительство из

бюджета. Еще около 220 млрд руб. понадобится привлечь, говорит человек, знающий это от менеджеров «Автодора».

Облигационное финансирование не новая история для госкомпании, которая и раньше финансировала свои проекты через облигации, напоминает эксперт ГЧП-проектов Илья Нестеров. Востребованность же облигаций будет зависеть от условий выпусков, заметил он.

Возможно, «Автодор» будет заключать договоры о строительстве дорог со своими «дочками» по схеме корпоративного государственно-частного партнерства (ГЧП), предполагает собеседник, близкий к одному из банков: это не потребует конкурсных процедур. Но срыв сроков строительства приведет к финансовым проблемам для государства, предупреждает он.

Это разумный шаг с точки зрения развития госкомпании, она пытается активнее использовать свой инструментарий, но и раньше часто при строительстве дорог использовала альтернативные концессию механизмы – долгосрочные инвестиционные соглашения, госконтракты, операторские соглашения, рассказывает управляющий партнер «Качкин и партнеры» Денис Качкин. Концессий станет меньше, но это не критично для развития рынка, считает Качкин. По данным InfraOne, к середине 2020 г. реализуется почти 430 концессий и соглашений о ГЧП на 2,24 трлн руб. А всего на рынке обсуждается до 400–600 проектов, планируемых к запуску в одном из форматов ГЧП, инвестиции в них аналитики InfraOne оценивали на сумму до 8 трлн руб.

Рынок категорически против решения, это равнозначно выжиманию с рынка независимых игроков, которых и так мало, спорит один из участников рынка ГЧП. Против такого подхода и банки, знает один из собеседников «Ведомостей». С помощью концессий у них есть шанс войти на рынок, реформа же увеличивает возможности для коррупции, жалуется он. Концессии выигрывают у долгосрочных инвестиционных соглашений, в них стороной сделки является не госкомпания «Автодор», а государство, отмечает Нестеров: инвесторам, в том числе и иностранным, это дает больше уверенности в господдержке проекта, а механизм концессий дает больше гарантий защиты прав.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/07/01/833787-goskompaniya-avtodor>

ВЕДОМОСТИ; 2020.30.06; МИНТРАНС ДОПУСТИЛ ВНЕСЕНИЕ НОВЫХ АВИАКОМПАНИЙ В ПЕРЕЧЕНЬ СИСТЕМООБРАЗУЮЩИХ

Дальнейшее расширение перечня системообразующих предприятий возможно, но ограничено дополнительными критериями, рассказал «Ведомостям» представитель **Минтранса**. Формировать расширенный перечень системообразующих предприятий правительство начало в марте, когда влияние эпидемии коронавируса на экономику стало ощутимым. Системообразующие предприятия могут рассчитывать на господдержку в виде льготных кредитов, в том числе под госгарантии, а также отсрочки по уплате налогов. Авиакомпания для попадания в перечень должна в год иметь пассажирооборот не менее 1 млрд пассажирокилометров.

Такие показатели имеют все крупные и средние перевозчики европейской части России, но его не достигает почти ни одна из авиакомпаний Дальнего Востока и Восточной Сибири. Сенатор Анатолий Широков, полномочный представитель Совета федерации по делам Дальнего Востока и Арктики в государственных органах, предложил Минэкономразвития и Минвостокразвития включить в перечень дополнительно 12 дальневосточных авиакомпаний, учитывая дополнительный критерий их социальной значимости.

В итоге правительственная комиссия на заседании в апреле и 19 июня включила в перечень 32 авиакомпании, в том числе 11 перевозчиков из списка Широкова. «При оценке дальневосточных авиакомпаний и аэропортов для включения в перечень системообразующих необходимо учитывать географическую и климатическую специфику

региона: авиакомпании летают между малонаселенными пунктами, для многих из которых авиатранспорт является единственным способом связи с Большой землей, – по операционным показателям такие перевозчики общим критериям не соответствуют, но при этом их деятельность носит социальный характер», – рассказал «Ведомостям» Широков. Важно, что правительство признало социальную значимость таких авиакомпаний: в перечень наряду с крупнейшими перевозчиками вошли и небольшие операторы, поддерживающие однако связность территории, добавил он.

В перечень не вошла только одна компания, предложенная сенатором: холдинг «Русские вертолетные системы» – один из крупнейших операторов санитарной авиации, его вертолеты занимаются санитарной эвакуацией в том числе на Дальнем Востоке и в Сибири. «Минтранс предлагал включить «Русские вертолетные системы» (РВС) в перечень системообразующих предприятий. Но коммерческих перевозок РВС в 2019 г. не выполняли, занимались только авиационными работами, а в этом году объем работ снизился на 22%, поэтому включение РВС в перечень сочтено преждевременным», – объяснил представитель министерства. Именно **Минтранс** готовит список авиакомпаний для внесения в перечень. Для получения господомощи компания должна снизить выручку в отчетном квартале на 30% относительно аналогичного периода прошлого года.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/06/30/833692-mintrans-aviakompanii>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.02.07; СЕРТИФИКАЦИЯ РОССИЙСКОГО СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНОГО ЛАЙНЕРА МС-21 ОТЛОЖЕНА НА 2021 ГОД; ПОСТАВКИ ЕГО АВИАКОМПАНИЯМ МОГУТ НАЧАТЬСЯ ТОЛЬКО В КОНЦЕ СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА

Лайнер МС-21-100 получит российский сертификат типа примерно в середине 2021 г., ожидает министр промышленности и торговли Денис Мантуров, об этом он рассказал в интервью «Ведомостям». Ранее производитель МС-21 корпорация «Иркут» (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию) планировала сертифицировать МС-21 в конце этого года.

Сертификат типа – это основополагающий документ в гражданском авиастроении, он подтверждает возможность безопасной эксплуатации модели, без него невозможны поставки самолета авиакомпаниям. Российский сертификат выдает **Росавиация**. МС-21 – главный проект российского авиапрома, потенциальный конкурент самых распространенных в мире реактивных пассажирских самолетов – среднемагистральных Boeing 737 и Airbus 320/321.

Летные испытания МС-21 идут с мая 2017 г. Сейчас в летных испытаниях участвуют четыре опытных лайнера МС-21. Изначально сертифицировать лайнер планировалось в конце 2019 г. В конце 2018 г. на производителя композитного крыла для МС-21 – входящую в ОАК компанию «Аэрокомпозит» – были наложены санкции США, компания лишилась возможности покупать импортное сырье для крыла и стала ждать разработки российского аналога Росатомом. Сертификация МС-21 была передвинута на конец 2020 г., а старт поставок «Аэрофлоту» – на начало 2021 г.

Сейчас собрано 175 твердых заказов на МС-21. Крупнейший заказчик с 50 лайнерами – «Аэрофлот».

При сертификации в середине 2021 г. первый коммерческий самолет может быть отгружен авиакомпаниям в конце следующего года, продолжает Мантуров. Сертификация замедлилась из-за эпидемии коронавируса, объяснил Мантуров, передвижение по стране участников российской кооперации было затруднено. С российским сертификатом типа возможны поставки самолета только в Россию, для экспорта модели нужен сертификат Европейского агентства по безопасности полетов (EASA). Специалисты EASA и **Росавиации** уже несколько лет параллельно сертифицируют МС-21. Но доступ в Россию

пилотов и специалистов EASA сейчас закрыт в связи с эпидемией. Европейский сертификат ожидается на год позже российского, добавил Мантуров.

Концерны Boeing и Airbus обычно сертифицируют новые модели лайнеров в течение одного – полутора лет с начала летных испытаний. Хотя во многих программах бывают задержки. Сертификация MC-21 затянулась в том числе потому, что у ОАК нет опыта самостоятельной сертификации – это очень дорогостоящий и сложный процесс, объясняли «Ведомостям» источники в ОАК. MC-21 – это всего лишь второй гражданский лайнер, разработанный в России с нуля. Первый – ближнемагистральный SSJ100 – помогла сертифицировать корпорация Boeing, выступавшая консультантом проекта.

Каждый испытательный полет – это целый эксперимент, который длится несколько часов и стоит десятки тысяч долларов. А ОАК накопила к концу 2019 г. 530 млрд руб. долгов, только на проценты тратила около 30 млрд руб. в год и испытывала дефицит средств на развитие. Только в мае правительство приняло окончательно план финансового оздоровления ОАК: на покрытие части долгов она получит примерно 250 млрд руб. из бюджета, долги чуть меньше чем на 150 млрд руб. будут реструктурированы госбанками на 15 лет.

Сертификация в середине 2021 г. со стартом поставок самолетов в начале 2022 г. – это самый оптимистичный сценарий, возможный при идеальном ходе дальнейших испытаний, утверждают три источника «Ведомостей» в ОАК. Но идеально почти никогда не бывает ни у одного авиастроительного концерна, сертификация может затянуться на весь 2021 г. с переходом в 2022 г., соответственно, старт поставок лайнера тоже может состояться только в 2023 г., говорят два собеседника «Ведомостей».

«Пандемия сказывается на ситуации в авиационной отрасли по всему миру. MC-21 – безусловно международный проект, пандемия влияет и на него. Например, в рамках сертификационных испытаний MC-21 существенно увеличилось время получения комплектующих, были перенесены на более поздний срок полеты в других регионах и климатических зонах. Была ограничена мобильность российских специалистов, а для зарубежных специалистов ограничения актуальны до сих пор», – рассказал представитель ОАК.

Тем не менее мы делаем все возможное для успешного прохождения сертификационных испытаний: после перерыва в середине апреля возобновились полеты, их интенсивность растет – за два с половиной месяца выполнено около 60 полетов, добавил представитель ОАК. Сроки получения сертификата типа и начала поставок самолетов авиакомпаниям он не комментирует.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/06/29/833607-sertifikatsiya-rossiiskogo-ms-21>

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.02.07; БЛАГО ПОЛУЧАТ: МИНЭК ПРЕДЛАГАЕТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ПАРАМЕТРЫ НАЦПРОЕКТОВ; ИЗ НАПРАВЛЕНИЯ МСП ИСКЛЮЧАТ ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПО ЧИСЛУ ЗАНЯТЫХ – ИМ НА СМЕНУ ПРИДУТ ОБЩЕСТВЕННО ЗНАЧИМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

«Известия» выяснили, как будет скорректирован **нацпроект** «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы». По словам трех источников, близких к правительству и Минэкономразвития, в ближайшее время ключевые показатели по числу занятых, доле МСП в ВВП, а также в несырьевом экспорте могут упразднить. На их место придут общественно значимые результаты. Среди них использование платформы «одно окно» для получения господдержки, помощь в развитии уже существующих фирм и вовлечение граждан в предпринимательство. Впрочем, этот список не окончательный и может быть расширен, пояснили собеседники «Известий». Они добавили, что по такому же принципу новые ориентиры появятся у всех **нацпроектов**.

С новым нацпроектом

Внести поправки в национальные проекты в начале июня кабмину поручил **Владимир Путин**. По его словам, необходимость этого продиктована COVID-19.

– Очевидно, что экстраординарная ситуация, связанная с эпидемией коронавируса, оказала серьезное влияние на процессы реализации национальных проектов. Поэтому прошу вас подготовить предложения по их уточнению, – заявил тогда президент.

Председатель правительства **Михаил Мишустин** заверил **Владимира Путина**, что кабмин представит свои инициативы до середины июля. Если они будут одобрены, правительство начнет следующий бюджетный цикл с обновленными показателями.

По словам источников «Известий», близких к кабинету министров, суть корректировок будет состоять в том, что целевые показатели **нацпроектов** заменят общественно значимыми результатами – новыми параметрами, призванными улучшить качество жизни граждан, а также бизнес-среды.

«Известия» выяснили, как планируется изменить **нацпроект**, посвященный малому и среднему предпринимательству. Так, правительство собирается отказаться от подсчета трех целевых показателей верхнего уровня: численности занятых в МСП (согласно паспорту проекта, она должна составить 25 млн человек к концу 2024 года), доли малого бизнеса в ВВП (запланирована в размере 32,5%), а также доли экспорта МСП в общем объеме несырьевых поставок (10% к концу 2024 года).

Вместо этого Минэкономразвития предложило ориентироваться на следующие результаты:

– внедрение новой цифровой платформы «одно окно» для МСП с механизмами адресного и проактивного подбора мер поддержки, ее создание запланировано в общенациональном плане восстановления экономики (предлагается ориентироваться на число ее пользователей и количество оказанных услуг);

– создание условий для стимулирования роста МСП (перехода микропредприятий в малые, а малых – в средние);

– вовлечение граждан в предпринимательство (прежде всего за счет роста числа самозанятых).

Эти подходы уже одобрило правительство, а в данный момент Минэк ведет работу по их конкретизации и дополнению, пояснили собеседники «Известий».

В кабмине официально не прокомментировали нововведения по запросу «Известий».

В **пресс-службе** Минэкономразвития не прокомментировали изменения в **нацпроект** МСП, однако заявили, что ключевые инициативы плана по восстановлению экономики затрагивают и дополняют национальные проекты, конкретизируют их параметры и инструменты.

Амбициозные задачи

Количество занятых в малом и среднем бизнесе – важнейший показатель и полностью отказываться от него не стоит, отметил глава «Опоры России» Александр Калинин. Большинство существующих мер поддержки ориентированы именно на него: во время пандемии коронавируса правительство запустило несколько антикризисных программ кредитования и субсидирования для бизнеса, воспользоваться которыми можно только в том случае, если компании сохранили 90% сотрудников. Впрочем, как ранее прогнозировал Александр Калинин, позитивной динамики по численности МСП ждать не следует, по крайней мере в 2020 году – до августа из-за ухудшения условий закрывается до миллиона малых компаний.

Вместе с тем внедрение платформы «одно окно» эксперт поддержал: новый ресурс ускорит оцифровку и эффективность мер господдержки. Позитивно оценил он и отражение в общественно значимых результатах проблемы перехода бизнеса из одной категории в другую. Александр Калинин напомнил, что в Госдуму уже поступили подготовленные Минфином законопроекты о «бесшовном» выходе на патент, а также о

расширении порогов для упрощенной системы налогообложения. Он также выразил надежду, что в дальнейшем власти увеличат критерии отнесения к МСП – как по выручке, так и по числу занятых.

Заложенные в действующий **нацпроект** показатели по занятости и доле в ВВП де-факто уже выступают общественно значимыми результатами, категоричен сопредседатель «Деловой России» Антон Данилов-Данильян. А корректировки создают риск, что **нацпроект**, на который бизнес возлагал столько надежд, потеряет свою значимость. Необходимо реализовывать те цели **нацпроекта**, которые были утверждены еще в 2018 году, а если чего-то не хватает, то вместе обсуждать и разбираться, резюмировал эксперт. Увеличение численности занятых до 25 млн, а также доли малого бизнеса в валовом продукте до 32,5% к концу 2024 года – действительно слишком амбициозные задачи, пояснил отказ от них аналитик «Фридом Финанс» Валерий Емельянов. Исторически основу экономики России составляли крупные предприятия, и в последние годы этот тренд только усилился. Корректировки в **нацпроект** могут быть расценены как признание властей в том, что на нынешнем этапе своего развития Россию тяжело считать удобной для малого предпринимательства средой, категоричен эксперт.

Предложенные Минэкономразвития инициативы положительно повлияют на субъекты МСП, уверен старший аналитик группы региональных рейтингов АКРА Максим Паршин. Особенно он отметил цифровую платформу: объединение всех сервисов и мер поддержки в одном ресурсе значительно снизит транзакционные издержки бизнеса.

<https://iz.ru/1029621/ekaterina-vinogradova/blago-poluchat-minek-predlagaet-skorrektirovat-parametry-natcproektov>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.02.07; СКОРАЯ ПОМОЩЬ ТАКСИ; ЭКСПЕРТ БОГДАН КОНОШЕНКО – О СЛОЖНЫХ ВРЕМЕНАХ И НОВЫХ УГРОЗАХ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

COVID-19 убедительно показал, что такси стало неотъемлемой частью дорожно-транспортной инфраструктуры города в чрезвычайных ситуациях. Многие водители и парки во время пандемии помогали врачам и доставляли продукты, став своего рода транспортной скорой помощью. Во время пандемии спрос на такси падал на 60–80%, сейчас заказы постепенно возвращаются, но на рынке такси опасаются нового кризиса.

Особенно остро для отрасли сейчас стоит вопрос о новом федеральном законе для такси. К большому сожалению, депутаты уже почти шесть лет не могут его принять из-за бесконечных доработок и согласований. Проблема, на мой взгляд, в том, что в разработке законопроекта участвует множество теоретиков и очень слабо представлены практики. Как следствие, все ключевые нормы законопроекта накладывают на легальный бизнес огромное количество ничем не подкрепленных обязательств, тем самым выталкивая его в серую зону или подталкивая к полному закрытию. А ведь именно от ответственного и легального бизнеса, в конечном счете, зависит развитие отрасли.

Последняя версия законопроекта, которая находится на рассмотрении в Госдуме и прошла первое чтение, перекладывает на таксопарки колоссальную финансовую нагрузку. От перевозчиков требуют оснастить каждый автомобиль тахографом, кассовым аппаратом и устройством контроля усталости. По замыслу законодателей, эти приборы должны минимизировать переработки и убрать из такси нелегалов. Посыл правильный, но решение проблемы, к несчастью, абсолютно нерабочее и крайне дорогое.

По оценке специалистов, чтобы оборудовать одно транспортное средство всеми этими устройствами, нужно около 100 тыс. рублей, для парка в 150 автомобилей необходимо как минимум 15 млн рублей. В стране примерно 1 млн водителей, на полное переоснащение отрасли потребуется почти 100 млрд рублей. И это не считая расходов на абонентское обслуживание устройств, замену разных накопителей и карточек. Таксопаркам такие

деньги взять неоткуда, у водителей их тоже нет. Остается закрыть свой бизнес и распродать автопарк.

Тахографы целесообразно ставить только там, где есть четкий график смен, то есть при условии, что водитель – штатный сотрудник парка. Но таких таксопарков меньшинство, тем более что в современном такси задействовано больше 200 тыс. ИП и самозанятых. Они самостоятельно определяют свой график работы и выходят на смену, когда им удобно. Также порядка 40% водителей составляют подработчики – те, для кого работа в такси не является основной деятельностью. Установка дорогостоящих устройств закроет для них возможность работать легально и вернет на улицы городов «бомбил».

Данные с тахографов должен кто-то проверять. Чтобы отслеживать тех, кто ездит больше положенного времени, ГИБДД или **Минтрансу** придется вывести на дороги своих инспекторов. А как проверить всех таксистов, если сейчас их в стране миллион? Без массовых рейдов тахографы не сработают – это дополнительная нагрузка на правоохранительные органы, я уже не говорю про человеческий фактор, от которого мы все пытаемся уйти.

Вся информация о реальном количестве часов водителя за рулем известна и хранится у агрегаторов такси. Гораздо дешевле и выгоднее для государства придумать, как использовать эти данные – например, объединить их в единый реестр. Крайне важно, чтобы система распространялась на всех игроков и учитывала полные сведения о времени работы водителей, чтобы переключение между разными агрегаторами не дискредитировало такую систему учета. Тогда водителей, которые превышают лимит работы, можно будет отключать от любого заказа в любой службе такси, повышая тем самым безопасность перевозок.

Идею с кассовыми аппаратами в каждом такси, мне кажется, придумали люди, которые ни дня не работали в таксомоторном бизнесе. Любой руководитель предприятия такси знает, что для расчета наличными давно есть легальное решение – с прошлого года, согласно 129 ФЗ, касса может не находиться в месте расчета. То есть чеки можно выдавать через единую облачную кассу, физически она стоит в дата-центре, а не в автомобилях, и делает то же самое, только не ложится грузом на плечи перевозчиков. Даже у самозанятых таксистов есть легальный способ выдавать чеки – «Мой налог», официальное приложение ФНС. Переход на индивидуальные кассовые аппараты ничего нового ФНС не добавит, с налоговым администрированием и так всё в порядке.

Нередко из разных источников, в том числе официальных, можно услышать, что аварийность растет, качество перевозок в такси снижается, и никто не думает о возмещении ущерба пассажирам и водителям. Эти высказывания ничего общего не имеют с реальным положением дел. Пассажиры и водители всё больше и больше доверяют такси, это видно по опросам, которые мы с коллегами по рынку регулярно проводим для оценки ситуации в отрасли. Есть независимые исследования, которые доказывают, что аварийность такси в пересчете на 1 км не выше, чем в других видах транспорта. И наконец, в России уже есть множество примеров компаний, которые добровольно страхуют поездки в такси и в случае аварий выплачивают компенсации и пассажирам, и водителям.

Наши оппоненты часто ссылаются на европейский опыт, где агрегаторы приравниваются по юридической ответственности к перевозчикам. Но слепое копирование мировой практики никогда ни к чему хорошему не приводило. В России агрегаторы работают не с водителями, а с таксопарками – в мире такой практики нет. Дайте агрегаторам те же права и обязанности, что у парков – и уже завтра агрегаторы используют все свои финансовые возможности и весь арсенал юридической техники, чтобы стать владельцами всей инфраструктуры таксомоторного бизнеса. Я считаю, что агрегатор должен отвечать за то, с каким перевозчиком он сотрудничает, и если перевозчик, например, не способен взять на себя ответственность в случае ДТП – вот тогда за это должен отвечать агрегатор. Это

может помочь пострадавшему максимально быстро получить компенсацию, а у водителя будет определенная социальная гарантия и поддержка.

На мой взгляд, часть ответственности агрегаторы должны принять на себя и за обеспечение минимального почасового заработка водителя такси. Если агрегатор будет максимально вовлечен в вопросы безопасности, если он будет нести затраты на ответственность и на гарантии, то у него просто не будет ресурсов на то, чтобы заниматься демпингом. Эта проблема решается именно так, а не запретительными мерами. Люди, управляющие таксопарками, – это современные руководители, которые в очень непростых условиях обеспечивают круглосуточную работу московского такси, хорошо понимают свою социальную ответственность перед городом и его жителями. Они умеют работать, способны принимать ответственные решения. Очень надеюсь, что политики в конце концов вникнут в их проблемы и не допустят принятия законодательных актов, которые могут отрицательно сказаться на сохранении такси и его дальнейшем развитии.

Автор – председатель комитета Московской торгово-промышленной палаты по вопросам развития таксомоторных перевозок

<https://iz.ru/1030459/bogdan-konoshenko/skoraia-pomoshch-taksi>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.02.07; СИСТЕМООТКАЗУЮЩИЕ; ПРОМЫШЛЕННИКИ ХОТЯТ ВЫЙТИ ИЗ СПИСКОВ ПОЛУЧАТЕЛЕЙ ГОСПОДДЕРЖКИ

Многие компании, еще недавно борющиеся за право войти в список системообразующих предприятий, предъявляют к нему все больше претензий. В первую очередь бизнес жалуется 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. Пока на 1,3 тыс. предприятий списка выдано только 139 льготных кредитов на 130 млрд руб. Источники “Ъ” в правительстве отмечают, что список исходно создавался для контроля, а не помощи всем без разбора, хотя уже вполне официально готовы смягчить условия поддержки.

Представители целого ряда компаний, включенных в список системообразующих в условиях пандемии, пожаловались “Ъ” на неудобства, которые создает этот статус. Сейчас в перечне более 1335 организаций, 43% из которых относятся к промышленности, 14% – к транспорту, 8% – к ТЭК. Участники списка, которые по результатам стресс-тестов оказываются в зоне риска, могут рассчитывать на отсрочки по налогам, субсидии на возмещение затрат, льготные кредиты и госгарантии. Но для этого они вынуждены еженедельно и ежемесячно отчитываться в государственную информационную систему промышленности (ГИСП) Минпромторга.

Речь идет о предоставлении финансовых, операционных и HR-показателей, некоторые из которых компания не собирает даже для себя, говорят источники “Ъ”, к этому добавляются региональные отчетности, а раз в три дня приходится выполнять те самые стресс-тесты. В результате почти каждый день нужно что-то отправлять, зачастую данные дублируют друг друга, но требуют разной формы отчета.

Это нигде не записано, но неофициально нам говорят: если не заполняете, то мы вас исключим из списка системообразующих или не пустим к какой-либо поддержке», – рассказывает один из собеседников “Ъ”.

Вопрос уже обсуждается на площадке РСПП и в регионах.

В протоколе совещания у первого вице-преьера **Андрея Белоусова** от 12 мая действительно говорится, что все промышленные компании, вошедшие в список, должны зарегистрироваться в системах ГИСП или ГИС ТЭК и еженедельно обновлять информацию о финансово-экономическом состоянии. В случае отказа «рассмотрение заявок о предоставлении мер поддержки в отношении этих организаций будет приостановлено».

В «Башволготанкере» (рассчитывает на субсидии, но пока не обращался за ними) говорят, что еженедельно и ежемесячно представляют отчеты в Минтранс, налоговую службу Башкирии, региональный Гостранс и Минэкономики, а также в ГИСП, отмечая дублирование данных. В Nissan “Ъ” сообщили, что надеялись на господдержку в части пополнения оборотных средств и компенсации расходов на персонал, как это происходит в других странах. Но ни одной мерой компания воспользоваться не смогла «по причине избыточных требований и сложных процедур отбора».

Об этом же говорят в одном из крупных холдингов из списка системообразующих в сфере информационно-коммуникационных технологий, которую курирует Минкомсвязь: «Такая проблема есть, а толку нет. Никаких льгот мы не получили». «Механизм странный – некоторые данные относятся к коммерческой тайне, поэтому многие не спешат их предоставлять», – добавляет источник в другой компании из списка Минкомсвязи. В ряде компаний, впрочем, говорят, что дополнительных отчетов не посылают, но и никаких преимуществ при этом не получают.

Усугубляет ситуацию, подчеркивает один из собеседников “Ъ”, непонимание, а «что потом за эту поддержку потребуют».

Поэтому компании избегают обращаться за помощью, даже если она нужна. При этом участники рынка отмечают, что государство требует «весьма чувствительную информацию», и опасаются доступа к ней конкурентов.

В результате многие хотели бы выйти из списка, но боятся «имиджевых потерь». В этом, впрочем, правительство как раз готово помочь: согласно протоколу правкомиссии по повышению устойчивости экономики от 19 июня, ряд компаний предлагалось исключить по причине «отсутствия конструктивного взаимодействия», а некоторые сами все-таки просили об этом, не желая регистрироваться в ГИСП.

Главный инструмент поддержки для системообразующих предприятий – 651-е постановление, которое дает рассрочку по налогам и дополнительные субсидии. Однако оно оказалось абсолютно неработающим, утверждает один из источников “Ъ”: «Подавали заявки около 15 компаний из разных отраслей, нужно было пройти три этапа согласования – профильное министерство, межведомственная комиссия в Минэкономики и штаб в правительстве. До штаба дошел только государственный «Аэрофлот». По словам собеседника “Ъ”, чиновники признают, что инструмент работает только для тех, кому дадут индивидуальные поручения или встанет реальная угроза банкротства.

Но есть и другие примеры, причем из разных отраслей. Так, получили поддержку и не жалуются на проволочки московские аэропорты, признавая, впрочем, «большой объем отчетности». В «Морспасслужбе», которая получила 500 млн руб. в Совкомбанке на пополнение оборотных средств, говорят, что отправка отчетов – «вполне рабочая модель». Источник “Ъ” на одном из системообразующих предприятий поясняет, что отчасти проблема в условиях господдержки.

У многих показатели пока снизились «не так сильно, как можно было бы ожидать», а «реальный спад» начнется в третьем-четвертом квартале. «Сейчас время платить дивиденды, но тогда нельзя претендовать на поддержку, – отмечает собеседник “Ъ”. – И многие решили повременить с подачей бумаг, а пока изъять прибыль из компаний».

Что говорили “Ъ” предприниматели и экономисты о господдержке в условиях карантина. Так, не планируют пока пользоваться господдержкой в НЛМК, «Совкомфлоте» и «Автоторе». С учетом «специфики бизнес-модели», поясняют на калининградском автозаводе, предложенные варианты не предполагают условий, при которых компания могла бы получить невозвратную преференцию, а «воспользоваться какими-либо формами отложенных обязательств без четкого понимания возможного развития рыночных перспектив конкретно в наших условиях не имеет смысла». В то же время, например, в «Авилоне», который наряду с другими крупными автодилерами был недавно

включен в список, рассчитывают на кредиты по сниженным ставкам или налоговые льготы.

Как сообщили “Ъ” в Минэкономике, системообразующим компаниям пока выдано 139 льготных кредитов на 130 млрд руб., средняя ставка – 2,9%. Судя по всему, правительство и само не вполне довольное ситуацией. Андрей Белоусов 19 июня допускал, что критерии доступа к льготным кредитам могут быть смягчены. Министр экономики Максим Решетников 30 июня уточнил, что при этом запрет на выплату дивидендов сохранится.

Источник “Ъ”, близкий к правительству, отмечает, что перечень создан в первую очередь, чтобы отслеживать ситуацию, а при обнаружении проблем оперативно вмешаться, оказать помощь и сохранить занятость.

«Возможно, у многих были иллюзии, что включение в список автоматически дает какие-либо преференции, но это не так», – подчеркивает собеседник “Ъ”. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что в такой ситуации формы отчетности нужно упростить, дифференцировать и дополнительных данных требовать, только если предприятие реально претендует на господдержку.

<https://www.kommersant.ru/doc/4399186>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ЕДОВИНА, ЮЛИЯ ТИШИНА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.02.07; «ЦИФРОВОЙ РЕГИОН» ПОДОЖДЕТ ПЕРЕЗАГРУЗКИ ЭКОНОМИКИ; ЗАПУСК ПРОЕКТА ПЕРЕНОСИТСЯ НА 2021 ГОД

Реализация проекта «Цифровой регион», который разрабатывался рабочей группой во главе с генеральным директором «Почты России» Максимом Акимовым, откладывается из-за перераспределения бюджетных средств на борьбу с коронавирусом и его последствиями для экономики. Ранее о переносе рассмотрения и доработке проекта попросили в Минкомсвязи, одновременно указав на необходимость исключения средств региональных бюджетов из источников его финансирования – субъекты РФ сами потребуют дополнительной поддержки.

Минкомсвязь попросила доработать федеральный проект «Цифровой регион», подготовленный рабочей группой на площадке АНО «Цифровая экономика» (группу возглавляет экс-вице-премьер, генеральный директор «Почты России» Максим Акимов), а также перенести его рассмотрение на президентском совете по стратегическому планированию на год – на апрель 2021 года. В частности, в ведомстве попросили исключить из источников финансирования проекта средства региональных бюджетов.

В Минкомсвязи подтвердили “Ъ”, что реализация проекта откладывается на более поздний период, указав, что «ведомством был проработан вопрос приоритизации расходов федерального бюджета в соответствии со сферами ведения для увеличения бюджетных ассигнований резервного фонда правительства на 2020 год в целях финансового обеспечения мероприятий, связанных с предотвращением ухудшения экономической ситуации, на развитие отраслей экономики, с профилактикой и устранением последствий коронавирусной инфекции, в том числе с учетом бюджета национальной программы «Цифровая экономика». В «Почте России» ранее ответили, что «рабочая группа собрала предложения и ожидает результатов их рассмотрения профильным министерством». О консолидации правительством в резервном фонде в 2020 году 50 млрд руб. средств, ранее предназначавшихся **нацпроектам**, “Ъ” писал 17 апреля, о более широком переносе их неприоритетных расходов уже на 200 млрд руб. на антикризисные меры – 18 апреля, о том, как сокращаются отдельные **нацпроекты** – 26 июня.

По данным “Ъ”, авторы «Цифрового региона» оценили потребности в его финансировании в 137,3 млрд руб., из которых 70,3 млрд руб. – из средств федерального бюджета, 67 млрд руб. – из региональных, финансирование же из внебюджетных источников должно было составить 110,2 млрд руб. до 2024 года.

Основные расходы предусматривались с 2021 года, когда из федерального бюджета предлагалось выделить на проект 7,9 млрд руб. (в 2020-м – лишь 0,7 млрд руб.). Снятие с регионов расходов на их цифровизацию, вероятно, объясняется ожидаемыми проблемами балансировки их бюджетов: федеральный центр уже оценивает программу их поддержки в рамках национального плана по восстановлению экономики как минимум в 200 млрд руб. дотаций, и это не весь объем (см. “Ъ” от 3 июня).

Сам по себе «Цифровой регион» нацелен на «приземление» федеральных цифровых инициатив в субъектах РФ. Основной его целью заявлено ускорение внедрения цифровых технологий в регионах для повышения качества госуправления и управления ресурсами ЖКХ («платформенные решения», системы «бережливый умный город», ПО для управления транспортной системой). Также в проекте «экологические» системы мониторинга окружающей среды и отходов, медицинские – контроля за измерением температуры и использованием средств индивидуальной защиты с помощью видеокамер – и системы безопасности (ГИС «Безопасный регион», создание единых центров реагирования). Оценивать реализацию мероприятий предлагалось по набору метрик, измеряющих доли субъектов, в которых внедрена та или иная система, обеспечен доступ граждан к информации о начислениях и состоянии уплаты за услуги ЖКХ, к тепловым картам экомониторинга, ведется мониторинг состояния хронических больных с использованием цифровых сервисов, доступно использование единого проездного билета и возможно участие в принятии решений по вопросам развития региона с использованием цифровых технологий.

По словам директора по региональной политике АНО «Цифровая экономика» Александра Зорина, пандемия коронавируса и роль цифровых технологий в борьбе с ней «в очередной раз показали, насколько важны цифровые решения для развития экономики и обеспечения безопасности жизнедеятельности россиян. Поэтому не смотря на перенос федпроекта на апрель 2021 года по понятным нам причинам, он остается важным для ускоренной цифровой трансформации субъектов РФ и не потеряет своей актуальности». В АНО рассчитывают потратить полученное время на доработку федерального проекта совместно с Минкомсвязи и другими органами власти, чтобы в 2021 году он был «максимально оперативно рассмотрен и утвержден».

<https://www.kommersant.ru/doc/4399194>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.02.07; ГЧП ВЫВОДЯТ НА МИРОВОЙ УРОВЕНЬ; ВЛАСТИ И ЭКСПЕРТЫ ИЗУЧАЮТ ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ УЧЕТА БЮДЖЕТНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

Откликаясь на намерение властей изучить зарубежный опыт учета бюджетных обязательств при выполнении проектов государственно-частного партнерства (ГЧП), Национальный центр ГЧП подготовил обзор мировой практики по этой теме. Среди наиболее эффективных методик аналитики назвали установление максимального уровня бюджетных обязательств для бюджетов и публикацию сведений о них, включая тексты самих соглашений, а также применение математических моделей для прогнозирования расходов государства.

Национальный центр ГЧП обобщил мировую практику контроля бюджетных рисков при реализации таких проектов ГЧП. Напомним, сейчас Минфин и Минэкономики строят планы внедрения инструментов управления и мониторинга бюджетных обязательств (см. “Ъ” от 9 июня). Как отмечается в исследовании, самой непрозрачной частью механизма ГЧП остаются условные обязательства – их объемы и сроки выплат носят вероятностно-сценарный характер (например, компенсации частному партнеру при досрочном расторжении или расходы вследствие форс-мажора). По данным МВФ, ориентировочная стоимость принятых с 1990 года правительствами на себя условных бюджетных

обязательств по ГЧП-проектам составляет в зависимости от страны от 1,2% до 2% национального ВВП.

Среди наиболее эффективных практик учета обязательств эксперты называют применение математических моделей, построенных на исторических данных о реализации проектов – для прогнозирования объемов и степени риска исполнения условных обязательств, – а также применение цифровых платформ для формирования статистической базы.

Математическое моделирование для оценки будущих доходов и расходов бюджетов по ГЧП-проектам используют, к примеру, правительства Швеции, Турции и Перу. Перспективным методом контроля Национальный центр ГЧП также считает установление ограничений для бюджетов при принятии ими условных обязательств и публикацию сведений о них, включая тексты самих соглашений. К примеру, в Индии совокупный объем условных обязательств должен быть не выше 0,5% ВВП, в Венгрии все обязательства в ГЧП-проектах должны быть не более 3% госдоходов.

Отметим, механизм ГЧП в России уже становился предметом спора в силу отсутствия реестра забалансовых обязательств бюджетной системы.

Оценки таких обязательств по соглашениям о ГЧП и концессиям разнятся от 300 млрд до 3 трлн руб. Например, по данным платформы «Росинфра», в России реализуется 3,4 тыс. ГЧП-проектов на общую сумму \$60 млрд. Большая часть из них действует в рамках концессий (2,7 тыс.) – прямые бюджетные обязательства по ним оцениваются в \$10 млрд, объем же условных обязательств еще необходимо оценить. Первый шаг к решению проблемы – пока в рамках концессий – попыталось сделать Минэкономики, предложив создать реестр соглашений на базе информсистемы «Управление» и наделить Минфин полномочиями по оценке обязательств государства.

Мировой опыт в этой сфере обсуждался на недавнем семинаре «Бюджетные обязательства в рамках проектов ГЧП на фоне COVID-19». Как следует из презентации ВЭБ.РФ, сейчас работа заключается, в частности, в изучении опыта стран с развитыми системами управления госфинансами в рамках ГЧП, рекомендаций и инструментов МВФ и Всемирного банка, а также в апробации методик в части условных обязательств в пилотных регионах. В дальнейшем, отмечает ВЭБ.РФ, планируется создать инструменты оценки, прогнозирования и учета условных обязательств на основе международных и с учетом специфики российского рынка, а также внедрить систему их мониторинга. Как пояснил на семинаре директор департамента бюджетной политики и стратегического планирования Минфина Евгений Домбровский, ведомство свою задачу видит в регулярной оценке прямых и условных обязательств государства, в их учете и консолидации информации.

<https://www.kommersant.ru/doc/4399264>

КОММЕРСАНТЬ ЧЕЛЯБИНСК; КАРИНА КАЛЬЯРОВА 2020.02.07; ГРУЗЫ ПОТЯЖЕЛЕЛИ В ЦЕНЕ; БИЗНЕС ОБВИНИЛ КУРГАНСКИЙ АЭРОПОРТ В ЗАВЫШЕНИИ ТАРИФА НА ХРАНЕНИЕ ПОСЫЛОК И СГОВОР С UTAIR

УФАС России по Курганской области возбудило дело о нарушении антимонопольного законодательства в отношении аэропорта регионального центра. Жалобы направили местные предприниматели, они сообщили, что организация установила монопольно высокие цены на хранение грузов. Также аэропорт заподозрили в согласовании действий с авиакомпанией Utair. Руководство АО «Аэропорт Курган» считает антимонопольное дело следствием «обычного» разбирательства между клиентами и поставщиком услуг.

Управление ФАС России по Курганской области завело дело о нарушениях антимонопольного законодательства в отношении АО «Аэропорт Курган». На организацию пожаловались представители грузовых компаний, оказывающих услуги экспресс-доставки. Заявления написали несколько индивидуальных предпринимателей, а также ООО «Альянс-авто» и ООО «Курьер сервис экспресс Курган». Они сообщили, что

аэропорт установил монопольно высокие цены на услуги по хранению грузов. Также аэровокзал подозревают в «осуществлении согласованных действий, которые приводят к установлению или поддержанию цен, скидок, надбавок и наценок» с авиакомпанией Utair. Представители бизнеса заявляют, что только этот перевозчик занимается экспресс-доставкой по воздуху грузов в Курган. Дело будет рассмотрено комиссией 28 июля.

Заявители указывают на то, что аэропорт выдает грузы в нерабочее время. Правила Utair предусматривают бесплатное хранение грузов в течение 24 часов с момента прибытия. Транспортные компании не успевают забирать посылки и несут дополнительные расходы. «Эти обстоятельства вынуждают предпринимателей оплачивать хранение грузов свыше суток из расчета 500 руб. за одно место хранения. По мнению заявителей, установление АО «Аэропорт Курган» фиксированной суммы в размере 500 руб. за одно место хранения прибывшего в аэропорт груза является монопольно высокой ценой, а соглашение между администрацией аэропорта и авиакомпанией антиконкурентным», – сообщили в **пресс-службе** курганского УФАС.

Антимонопольное ведомство в ходе проверки установило, что аэропорт Кургана, действительно, выдает грузы ночью и ранним утром. В будни доставщики могут забрать посылки с 0:00 до 9:30 или с 21:00 до 24:00, в выходные – с 0:00 до 7:00 и с 21:00 до 24:00. Это создает «определенные трудности» для предпринимателей, считают в курганском УФАС. Если грузополучатель придет за своим отправлением в нерабочее для склада время, он должен заплатить 500 руб. за каждую посылку, хранившуюся дольше суток, вне зависимости от веса и габаритов груза. До 6 декабря 2019 года стоимость этой услуги составляла 100 руб. за место в сутки. Документальных подтверждений экономической обоснованности повышения тарифа аэропорт не представил. Как выяснили специалисты антимонопольного ведомства в других аэропортах, например, в Тюмени, Екатеринбурге и Санкт-Петербурге, стоимость хранения грузов рассчитывается исходя из веса посылки. Такую методику ценообразования в УФАС считают более гибкой и оправданной в условиях естественной монополии аэропортов.

В аэропорту Кургана на запрос антимонопольной службы ответили, что с ноября 2019 года в грузовом складе идет ремонт, поэтому посылки хранят и выдают в багажном отделении. Площадь помещения не позволяет оставлять их дольше 24 часов. Тариф на хранение груза свыше суток был повышен в пять раз «в связи с необходимостью привлечения дополнительного персонала и транспортных средств».

Исполнительный директор АО «Аэропорт Кургана» Дмитрий Коваленко в разговоре с “Ъ-Южный Урал” отметил, что дело о нарушении антимонопольного регулирования связано с «обычным» коммерческим спором между контрагентами. «Я понимаю, что, может быть, для вас это информационный повод. На самом деле, это обычные споры по поводу стоимости между клиентами и организацией, которая оказывает услуги. Не более того», – сказал господин Коваленко. Он порекомендовал написать официальный запрос для получения подробного разъяснения позиции аэропорта. На момент сдачи материала ответ в редакцию издания не поступил.

АО «Аэропорт Кургана» на 62,4% принадлежит холдингу «Аэрофьюэлз групп», 18,5% доли в уставном капитале владеет ООО «Аэропроект сервис», 17,3% находятся в собственности ООО «Энерготек». Согласно информации в базе данных «СПАРК-Интерфакс», в 2019 году аэропорт получил чистую прибыль в размере 16,6 млн руб. На 2020–2022 годы была запланирована масштабная реконструкция аэровокзального комплекса. Ранее в «Аэрофьюэлз групп» заявляли, что этим летом будет в три раза расширен зал вылета пассажиров. Стоимость работ должна была составить около 35 млн руб. В 2021–2022 годах холдинг собирался вложить от 90 до 110 млн руб. во вторую очередь модернизации помещения аэропорта и обновление аэродромной техники.

<https://www.kommersant.ru/doc/4399043>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.01.07; ЯКУТИЯ ХОЧЕТ УЧАСТВОВАТЬ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ; ВЛАСТИ РЕГИОНА ПЫТАЮТСЯ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К ПРОЕКТУ

Власти Якутии, контролирующие авиакомпании «Якутия» и «Полярные авиалинии», объявили о поддержке проекта создания дальневосточной авиакомпании, у которой будут единые маршрутная сеть и расписание. Предполагалось, что компания будет создаваться на базе входящей в «Аэрофлот» «Авроры» и будет эксплуатировать исключительно российскую технику. Источники “Ъ” на рынке полагают, что якутские власти таким образом пытаются привлечь дополнительную господдержку для сохранения региональной авиакомпании.

Глава Якутии Айсен Николаев после совещания с **главой Росавиации Александром Нерадько** заявил, что республика поддерживает проект создания единой дальневосточной государственной авиакомпании с распределением маршрутной сети, единым расписанием, парком воздушных судов и тарифной политики, «в том числе по объемам субсидирования». Сообщение об этом вечером 30 июня появилось на сайте правительства республики.

Господин Николаев напомнил, что «Якутия» и «Полярные авиалинии» эксплуатируют в том числе российские воздушные суда (SSJ100, Ан-2, Ан-24, L-410). Компании подписали предварительные соглашения на эксплуатацию Ил-114 и L-610 (на данный момент не запущены в серию). По его мнению, присоединение республиканских перевозчиков к проекту позволит снизить стоимость парка воздушных судов и создать единый пул компонентов запасных частей и двигателей на Дальнем Востоке.

В **Росавиации** говорят, что предложения по финансово-организационной модели дальневосточной авиакомпании находятся на этапе формирования и проработки предложений. «Проект «дорожной карты» создания такой авиакомпании действительно разработан и будет направлен всем заинтересованным субъектам Дальневосточного федерального округа, а также министерствам и ведомствам», – добавили в ведомстве.

Собеседники “Ъ”, знакомые с деталями совещания, говорят, что сообщение размещено по инициативе республиканских властей. При этом окончательное решение об участии якутских перевозчиков в проекте сегодня не принято.

Ранее предполагалось, что авиакомпания будет создана на базе «Авроры», входящей в группу «Аэрофлот». Источники “Ъ” в отрасли говорят, что «Аэрофлоту» не интересно развивать бизнес регионального перевозчика, который специфичен и сильно отличается от бизнеса крупной международной авиакомпании. В 2020 году сообщалось, что власти Сахалинской области (контролируют 49% «Авроры») ведут переговоры с «Аэрофлотом» о выкупе его доли (51%) в «Авроре». Об участии якутских перевозчиков в проекте не сообщалось.

Источник “Ъ” в отрасли, знакомый с развитием идеи создания единой дальневосточной компании, говорит, что еще несколько месяцев назад участие «Якутии» и «Полярных авиалиний» в проекте не обсуждалось. «Складывается впечатление, что властям республики понадобилась поддержка федерального центра, поэтому они сейчас выступили с таким заявлением», – сказал он.

Вопрос состоит в том, зачем в принципе нужна эта компания. Какую задачу не могут выполнить работающие сегодня на рынке перевозчики? Проект должен опираться на поставленные задачи», – говорит собеседник “Ъ” на рынке авиаперевозок.

Другой источник “Ъ” отмечает, что для региональных дальневосточных перевозок нужны турбовинтовые самолеты, способные приземляться на грунтовые покрытия и заменить Ан-24. Самолет SSJ100 для этой задачи не подходит. Кроме того, это слишком большой самолет для пассажиропотока, существующего на действующих дальневосточных линиях, а раскатать новые маршруты в нынешних условиях, в условиях эпидемии, крайне сложно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4398737>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ, ИВАН БУРАНОВ; 2020.30.06; ПАРКОВКИ ПРОРЕДИЛИ ОТ ИНВАЛИДОВ; ПРАВО НА БЕСПЛАТНУЮ СТОЯНКУ ТЕРЯЮТ БОЛЕЕ ЧЕТВЕРТИ ГРАЖДАН С ОГРАНИЧЕНИЯМИ

С 1 июля вступают в силу поправки в законодательство, по которым около 3,4 млн инвалидов III группы потеряют право на пользование бесплатными парковками. Места, обозначенные табличкой «Только для инвалидов», определили ранее в правительстве, будут доступны лишь тем из этой категории граждан, кто имеет «ограничение способности к самостоятельному передвижению». Инвалиды без подобных ограничений, в том числе диабетики, возможностью бесплатно парковаться воспользоваться отныне не смогут.

Правительственное постановление №115, регламентирующее новый порядок предоставления парковочных мест, было подписано премьером **Михаилом Мишустиним** в феврале. Документ связан с новой редакцией закона «О социальной защите инвалидов», вступающей в силу 1 июля. В текущей версии сказано, что на парковках общего пользования 10% мест должно быть выделено для транспортных средств, управляемых инвалидами. В принятом постановлении правительства уточняется: граждане с III группой инвалидности могут пользоваться такими местами, если у них есть «ограничение способности к самостоятельному передвижению» либо если они получили право пользования парковками до 1 июля (то есть до вступления в силу постановления), обратившись в бюро медико-социальной экспертизы (МСЭ) и получив знак «Инвалид».

По данным Росстата, в РФ насчитывается более 11,9 млн инвалидов, из них 670 тыс. – дети-инвалиды, 5,35 млн – инвалиды II группы, 1,43 млн – I группы, 4,48 млн – III группы. По данным Минтруда, 1,1 млн инвалидов III группы ограничены в способности к самостоятельному передвижению. Общее число граждан, получивших знак «Инвалид» в пользование в МСЭ, составляет, по данным Минтруда, около 1 млн человек.

Из данных Росстата и Минтруда следует, что около 3,4 млн человек из числа инвалидов III группы отныне не смогут воспользоваться правом парковать машины на специальных местах. С момента вступления в силу нормы будет действовать переходный период, поясняли ранее “Ъ” в Минтруде: в течение полугода гражданин сможет передать данные об автомобиле в Федеральный реестр инвалидов (например, через портал госуслуг) и пользоваться знаком «Инвалид», выданным ранее МСЭ. С 1 июля такие знаки выдаваться больше не будут, но обязанность использовать их в автомобиле останется. Сами знаки можно будет купить в любой торговой сети или на заправке.

В Правилах дорожного движения, напомним, упоминается ряд льгот для водителей автомобилей со знаком «Инвалид».

Они могут стоять под знаком «Стоянка запрещена» и на специальных парковочных местах, не доступных для остальных водителей.

Если машиной со знаком «Инвалид» управляет гражданин с I и II группой инвалидности (или она перевозит такого инвалида), разрешен проезд под знак «Движение запрещено» и «Движение механических транспортных средств запрещено».

Водитель транспортного средства со знаком «Инвалид» обязан возить с собой документ, подтверждающий инвалидность.

Эксперты ранее поясняли “Ъ”, что предложенный правительством порядок должен был заработать еще в 2018 году, когда вступил в силу приказ Минтруда о новых опознавательных знаках «Инвалид» (они стали номерными с получением только в бюро МСЭ). Но в результате путаницы и неразберихи возник дефицит парковочных мест для инвалидов (см. “Ъ” от 15 февраля). В региональном общественном фонде инвалидов-колясочников «Общество без барьеров» ранее назвали логичным новый порядок пользования парковочными местами только маломобильными гражданами, указав, что «в противном случае места будут постоянно забиты». В движении «Синие ведерки» обращали внимание, что штрафы за парковку на местах для инвалидов (5 тыс. руб.) могут

выписывать только сотрудники ГИБДД, тогда как автоматические камеры применять в этом случае нельзя.

<https://www.kommersant.ru/doc/4398452?tg>

РБК ПЕРМЬ; ЛАРИСА САДЫКОВА; 2020.01.07; ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПОЯСНИЛ ЦЕЛЬ ЗАКРЫТИЯ УЧАСТКА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В Свердловском районном суде по делу о закрытии участка железной дороги между станциями Пермь I и Пермь II выступил представитель правительства Пермского края. Он пояснил позицию региональных властей о мотивах закрытия участка. Дело рассматривается по иску Дениса Галицкого к **Министерству транспорта РФ**: в нем пермский общественник оспаривает приказ федерального **Минтранса** о закрытии участка. По его мнению, приказ был издан с нарушениями, веских оснований для закрытия путей не было.

На заседании 30 июня пояснения суду дал представитель правительства Пермского края, которое участвует в процессе в качестве заинтересованной стороны. Ее представил ведущий советник правового департамента Михаил Лысковцев. Комментируя доводы истца, советник сообщил, что закрытие железнодорожного сообщения не нарушает прав Дениса Галицкого, так как он имеет возможность воспользоваться для поездок в Орджоникидзевский район общественным транспортом или сесть на электричку на станции Пермь I.

Говоря о процедуре закрытия участка, представитель правительства пояснил, что установленный порядок закрытия железных дорог разработан, в том числе для малоинтенсивных линий, но не только для них.

«В принципе могут быть закрыты любые. Считаем, что приказ **Минтранса РФ** был издан в строгом соответствии с законом. Действия были направлены на то, чтобы подготовиться к празднованию 300-летия Перми. Проводились определенные работы. Сейчас, в связи с коронавирусом, не знаю, насколько быстро будут реализованы эти мероприятия», – заявил Михаил Лысковцев.

Также советник ответил на вопросы истца. «На прошлом заседании было сказано, что РЖД не преследовала собственных целей при закрытии участка. Для чего тогда понадобилось их закрывать?» – спросил Денис Галицкий. Лысковцев ответил, что «с 17 сентября 2017 года планировалось провести к 2023 году работы по организации новых культурных и общественных пространств к юбилею Перми». «Сейчас правительство собирается реализовать к 2023 году мероприятия, ради которых закрыли железную дорогу?», – спросил Галицкий, на что советник ответил, сто собирается, «но сделает или нет – это уже зависит от финансирования».

Также Галицкий сказал, что «законодательством запрещено закрывать социально-значимые пути: участок Пермь II – Пермь I имеет социальное значение?». «Затрудняюсь ответить», – сказал Михаил Лысковцев.

Согласно позиции Дениса Галицкого, решение о закрытии железнодорожного участка не было согласовано с Министерством обороны РФ, во всяком случае документальных подтверждений этому нет. Истец считает, что из-за отсутствия согласия Министерства обороны РЖД, несмотря на наличие приказа **Минтранса РФ**, вынуждено все это время содержать один из путей в работоспособном состоянии, неся при этом убытки.

«Один из путей эксплуатируется: снег чистится, а контактная сеть остается под напряжением. Он находится в таком состоянии, что поезд хоть сейчас может пройти. Таким образом, РЖД сейчас несет такие же затраты на поддержание путей в работоспособном состоянии, как до закрытия, и не получает экономической выгоды», заявил Галицкий на слушании. Он полагает, что Минобороны не согласилось на демонтаж путей и настаивает на их рабочем состоянии до строительства Северного обхода Перми.

Галицкий попросил советника рассказать о предложениях экс-губернатора продублировать железнодорожное направление через КамГЭС на правый берег. «Ничего не знаю. Правительство – это не губернатор», – ответил Михаил Лысковцев.

Представитель РЖД подтвердила, что компания содержит путь в работоспособном состоянии. По ее словам, если участок закрыт для движения поездов пригородного, пассажирского, дальнего и грузового сообщения, то это не означает обязательного демонтажа путей. Назвать причины, по которым в итоге РЖД продолжает содержать путь, представитель компании отказалась.

В слушании по делу назначен перерыв до 3 июля.

Приказ **Минтранса РФ** о закрытии участка железнодорожной ветки Горнозаводского направления был подписан в декабре 2019 года, но дата закрытия не уточнялась. Краевые власти поясняли, что по процедуре эту дату **Минтранс РФ** должен согласовать с РЖД, ее обещали назвать в течение нескольких дней. Однако, согласование затянулось: лишь 25 января стало известно, что перегон между станциями Пермь I и Пермь II будет закрыт ночью 27 января.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5efc21d09a79477bbae01840>

Ъ-ПРИКАМЬЕ-ONLINE; 2020.30.06; КОНСТАНТИН КАДОЧНИКОВ; ПУТЬ ЧТО БУДЕТ; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ КРАЯ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ПЛАНЫ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ УЧАСТКА ПЕРМЬ I – ПЕРМЬ II

В судебном заседании по иску об отмене приказа о закрытии железнодорожного сообщения на набережной Камы выступил представитель правительства региона. По его словам, закрытие сообщения между станциями Пермь I и Пермь II необходимо для реализации проектов к 300-летию города. При этом представитель кабмина не исключил, что сроки этих проектов могут быть скорректированы из-за экономической ситуации.

В Свердловском районном суде Перми продолжается рассмотрение иска общественника Дениса Галицкого к федеральному **министерству транспорта**. Гражданский активист требует отменить приказ ведомства о закрытии железнодорожного сообщения между станциями Пермь I и Пермь II.

На очередном заседании с пояснениями выступил представитель заинтересованного лица – правительства Пермского края, ведущий советник правового департамента кабмина Михаил Лысковцев. По его словам, отмена железнодорожного сообщения на участке между станциями не нарушает прав истца, так как он может воспользоваться для поездок в Орджоникидзевский район общественным транспортом либо электричкой со станции Пермь I.

«Считаем, что приказ издан в строгом соответствии с законом», – заявил господин Лысковцев и добавил, что закрытие участка железной дороги связано с подготовкой к 300-летию Перми в 2023 году. «Конечно, сейчас, в связи с мероприятиями по инфекционным заболеваниям, непонятно, как быстро пойдут эти работы», – отметил чиновник.

Денис Галицкий спросил, известно ли представителю правительства о предложениях экс-губернатора Пермского края Максима Решетникова, касающихся дублирования железнодорожного движения по КамГЭС. «Ничего не знаю. Правительство – это не губернатор», – ответил Михаил Лысковцев. На вопрос, «имеют ли железнодорожные пути между Пермь I и Пермь II социальное значение», представитель правительства также затруднился ответить.

«На прошлом заседании было сказано, что РЖД не преследовала собственных целей при закрытии участка. Для чего тогда понадобилось их закрывать?» – продолжил задавать вопросы Денис Галицкий. «Планировались работы, которые должны были быть проведены к 2023 году, юбилею Перми: организация культурных пространств. Эти планы согласованы с президентом Российской Федерации», – пояснил представитель правительства.

Истец уточнил, остаются ли эти планы актуальными. «Сейчас никто конкретно, в лоб об этом не скажет», – возразил господин Лысковцев. «На декабрь 2019 года, были планы на осуществление мероприятий, ради которых закрывалась линия?» – продолжал спрашивать Денис Галицкий. Представитель правительства ответил, что железнодорожное сообщение закрылось раньше, чем начались «мероприятия, связанные с инфекционными заболеваниями». «Не знаю, что успели сделать за это время», – отметил Михаил Лысковцев.

«Правительство собирается сделать эти работы к 300-летию?» – поинтересовался господин Галицкий. «Конечно, собирается, но сделает или нет – зависит от финансовой составляющей», – заявил в ответ представитель правительства. Он добавил, что сроки работ могут быть скорректированы из-за пандемии и актуальной экономической ситуации.

Кроме того, в судебном заседании истец заявил, что на данный момент нет свидетельств, что закрытие участка было согласовано с Минобороны РФ. По словам Дениса Галицкого, эта версия подтверждается тем, что пути между Пермь I и Пермь II поддерживаются в работоспособном состоянии. «Один из путей эксплуатируется: снег чистится, а контактная сеть остается под напряжением. Он находится в таком состоянии, что поезд хоть сейчас может пройти. Таким образом, РЖД сейчас несет такие же затраты на поддержание путей в работоспособном состоянии, как до закрытия, и не получает экономической выгоды», – заметил господин Галицкий. Он предположил, что Минобороны не согласилось на демонтаж путей и настаивает на их рабочем состоянии до строительства Северного обхода Перми.

Представитель РЖД заявила, что полномочия по открытию и закрытию путей общего пользования принадлежат **Минтрансу РФ**. «Данный участок закрыт для движения поездов пригородного, пассажирского, дальнего и грузового сообщения», – заверила юрист. Однако она заявила, что это не означает обязательного демонтажа путей. Представитель РЖД подтвердила, что компания содержит это имущество, но мотивы поддержания его в работоспособном состоянии назвать отказалась.

На одном из предыдущих заседаний представитель РЖД не смогла назвать других мотивов закрытия железнодорожного сообщения, кроме исполнения обращения экс-губернатора Пермского края Максима Решетникова. **Минтранс РФ** представил письменные пояснения. Следующее судебное заседание запланировано на пятницу, 3 июля. Напомним, железнодорожное сообщение между станциями Пермь I и Пермь II было закрыто 27 января. Краевые власти планируют убрать железную дорогу с набережной Камы и заменить ее скоростным трамваем.

<https://www.kommersant.ru/doc/4398721>

КОММЕРСАНТЬ АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.30.6; БИЗНЕС ВЕРНУЛСЯ К КОМАНДИРОВКАМ; АКТИВНОСТЬ ДЕЛОВЫХ ПОЕЗДОК РАСТЕТ

Рынок делового туризма начал медленно восстанавливаться: в июне число бронирований бизнес-туристов кратно выросло относительно мая, хотя все еще далеко от докризисных значений. Увеличение активности происходит в первую очередь за счет сотрудников промышленных предприятий и розничных компаний, которые помимо поездок по России уже начинают планировать первые командировки за рубеж.

В России восстанавливается бизнес-туризм: в июне спрос на перелеты для деловых поездок вырос на 173% относительно мая. Такие данные приводит агентство «Аэро клуб». Аналитики уточняют, что, несмотря на заметный рост, показатель отстает от значения прошлого года на 85%.

Тренд подтверждают и другие участники рынка. Гендиректор Smartway Максим Яремко указывает, что компании удалось выйти на 30% от докризисного объема. «Если бы не праздники и голосование по поправкам к Конституции, могло бы быть и 40%», – отмечает

он. Заместитель гендиректора Center Travel Ирина Мамаева говорит, что по итогам июня относительно мая число оформленных авиабилетов выросло в четыре раза, железнодорожных – вдвое, бронирований отелей – в два с половиной раза.

Рост числа деловых туристов произошел в первую очередь за счет сотрудников обрабатывающих и добывающих предприятий, лидирующих в структуре спроса.

В июне они совершили на 78% больше командировок, чем в мае, свидетельствуют данные «Аэроклуба». Ритейлеры за месяц нарастили число деловых поездок персонала на 272%. Компании, специализирующиеся на информационно-технологическом оборудовании, – на 150%.

В Smartway отмечают, что география полетов деловых путешественников сейчас повторяет докризисную, исключая регионы, в которых продолжают действовать ограничения для приезжих. В Center Travel наиболее востребованными называют полеты в Хабаровск, Калининград, Симферополь, Санкт-Петербург и Самару. Среди клиентов «Аэроклуба» самыми популярными направлениями командировок стали Москва, Санкт-Петербург, Самара, Иркутск, Новосибирск, Екатеринбург, Краснодар, Красноярск, Уфа и Магадан.

Одновременно деловые путешественники начали бронировать билеты за рубеж, но пока продажи находятся на уровне 1% от значений июня прошлого года, свидетельствуют данные «Аэроклуба».

Около 43% полетов за рубеж запланировали сотрудники добывающих и обрабатывающих предприятий, энергетики. Около 20% приходится на персонал розничных компаний. Максим Яремко также отмечает начало бронирований перелетов в Европу, но речь идет о билетах на август и более поздние даты, так как границы с большей частью стран по-прежнему закрыты. Ирина Мамаева отмечает высокий спрос на полеты в Минск как транзитный пункт для перемещения в Европу.

Гендиректор «Аэроклуба» Юлия Липатова связывает возвращение на рынок продаж авиабилетов за рубеж с подписанным 6 июня распоряжением правительства о смягчении порядка выезда из России и въезда в страну. Эксперт добавляет, что, несмотря на плавное восстановление рынка, не стоит ждать, что до конца 2020 года объем деловых поездок восстановится до докризисного уровня. По ее словам, деловые путешественники продолжают вести себя осторожно: 38% из них заказывают билеты за три и менее дней до поездки – это предельно низкая глубина бронирований.

<https://www.kommersant.ru/doc/4398196>

ГУДОК; 2020.30.06; «ОАО «РЖД» ОКАЖЕТ ПОДДЕРЖКУ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ПРОЕКТУ «ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ»

Минтранс России, ОАО «Российские железные дороги», правительство Калужской области и группа Freight Village RU договорились о взаимодействии в реализации на территории региона федерального проекта «Транспортно-логистические центры», сообщил пресс-центр ОАО «РЖД» по итогам подписания соответствующего соглашения.

Документ сегодня на территории терминала «Ворсино» в Калужской области подписали **заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов**, директор по корпоративному управлению ОАО «РЖД» Андрей Старков, временно исполняющий обязанности губернатора Калужской области Владислав Шапша и исполнительный директор АО «Фрейт Вилладж Калуга» («ФВК») Юрий Юрьев.

Стороны договорились подготовить дорожную карту формирования центра по стандартам, определенным генеральной схемой развития сети ТЛЦ, провести предварительную оценку и источники необходимых инвестиций.

Федеральный проект «Транспортно-логистические центры» входит в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года, утвержденный Правительством РФ в 2018 году.

Целью создания подобных центров являются снижение логистических издержек, повышение скорости и надежности доставки грузов, повышение качества логистических услуг, реализация экспортного и транзитного потенциала, а также обеспечение благоприятного инвестиционного климата в регионах, говорится в материале ОАО «РЖД».

«ОАО «РЖД» окажет поддержку проекту: у компании уже есть наработанные компетенции и системные решения, утвержденные в Концепции создания терминально-логистических центров», – пояснил директор по корпоративному управлению ОАО «РЖД» Андрей Старков.

В октябре 2019 года АО «РЖД Логистика» (дочерняя компания ОАО «РЖД») и АО «ФВК» заключили соглашение о взаимодействии в сфере развития контейнерных перевозок и складской инфраструктуры в индустриальном парке «Ворсино».

В феврале 2019 года ОАО «РЖД» и администрация Калужской области подписали соглашение по строительству грузовой железнодорожной ветки к особой экономической зоне «Калуга».

<https://gudok.ru/news/?ID=1526154>

На ту же тему:

<http://gtrk-kaluga.ru/news/ekonomika/news-20589>

<https://nikatv.ru/news/obshestvo/vregione-poyavitsya-opornaya-set-transportno-logisticheskikh-centrov>

https://kaluga.aif.ru/society/details/pervyy_uzel_transportno-logisticheskoy_seti_rossii_dolzhny_sozdat_v_vorsino

ТАСС; 2020.30.06; ПЕРВЫЕ ГРУЗЫ ПО МУРМАНСКОМУ ТРАНСПОРТНОМУ УЗЛУ ДОЛЖНЫ ПОЙТИ В 2021 ГОДУ

Первые грузы по строящейся железной дороге в рамках проекта «Мурманский транспортный узел» в регион должны пойти в 2021 году. Об этом заявил губернатор Мурманской области Андрей Чибис во время отчета о результатах деятельности правительства области в 2019 году в Мурманской областной думе.

«Один из глобальнейших проектов – это развитие Мурманского транспортного узла. <...> Первый этап – 28 млн тонн, вы видите эту гигантскую стройку сегодня, все идет четко в графике без всякого срыва, и первые грузы должны пойти уже в следующем году», – сказал Чибис.

Он уточнил, что в ближайшие несколько лет потребуются увеличение грузооборота для МТУ до 44 млн тонн, а в долгосрочной перспективе – до 100 млн тонн. «Мы последние несколько месяцев, параллельно борясь с пандемией, отработывали с правительством РФ увеличение мощности этого логистического хаба до 100 млн тонн грузооборота в год. Это совершенно другой уровень проекта. <...> Мы сделаем все, чтобы это было реализовано в нормативных документах, в инвестпрограмме, и мы уже стали проектировать в ближайшее время увеличение этих мощностей, только объем инвестиций в новую железнодорожную инфраструктуру в Мурманской области, а соответственно и налоги в Мурманской области, они превысят 230 млрд рублей», – сказал губернатор.

По данным правительства региона, в соответствии с государственным контрактом предусмотрено 44,8 млрд рублей из средств федерального бюджета на весь период строительства железнодорожной ветки МТУ, в том числе 11,2 млрд рублей в 2019 году, фактически за счет средств федерального бюджета с начала реализации проекта профинансировано 22,8 млрд рублей. Запуск железнодорожной линии в тестовом режиме планировался в четвертом квартале 2020 года, в связи с обрушением железнодорожного моста через реку Кола эти работы намерены ускорить.

<https://tass.ru/ekonomika/8848799>

RNS; 2020.30.06; ФАС ВЫСТУПИЛА ЗА ОБРАЩЕНИЕ ВЫДАННЫХ АВИАКОМПАНИЯМИ ВАУЧЕРОВ

Федеральная антимонопольная служба выступила за обращение ваучеров, выданных авиакомпаниями пассажирам взамен возврата средств в условиях падения пассажиропотока в пандемию коронавируса, заявил глава ведомства Игорь Артемьев.

«Мы настаиваем еще на том и боремся за это, чтобы вышли соответствующие акты правительства, чтобы этот ваучер имел обращение. Чтобы я мог его продать в установленном порядке другому лицу и тем самым получить деньги назад. Но деньги, которые уже уплачены, вряд ли могут быть возвращены, иначе как за счет федерального бюджета», – сообщил Артемьев на встрече с членами Ассоциации европейского бизнеса.

Он добавил, что в индивидуальных экстренных случаях пассажиры все-таки смогут вернуть себе деньги за несостоявшийся рейс, а не получить ваучер.

«В тех случаях, когда будет экстренная ситуация у людей и предусмотрены подходы решения в индивидуальном порядке на основании общих критериев, – когда человек уже точно не полетит и ему это точно не надо или когда сложилась такая ситуация, что у него это единственная возможность поддержать жизнедеятельность своей семьи, – это все в индивидуальном порядке будет решаться», – объяснил он.

По словам Артемьева, у авиакомпаний, в условиях когда были запрещены все полеты, значительно упала выручка. И средства, направленные пассажирами на покупку билетов, фактически пошли на поддержание инфраструктуры.

«Чтобы поддерживать всю инфраструктуру на плаву, нужно было брать кредиты, очень дорогие кредиты в этих условиях. Это приводит к тому, что практически те деньги, которые население вложило в покупку билетов заранее, они были пущены на это. И это, в общем, обоснованный вариант», – сказал Артемьев. По его словам, правительство, скорее всего, в этих условиях примет решение о легализации только ваучеров, без возможности выбора пассажирами такого варианта возврата.

«Мы всегда выступали за то, чтобы гражданин мог выбрать – либо получить деньги, либо получить ваучер. Но в условиях, в которых оказались наши компании, вариант получения денег стал, по мнению большей части правительства. И правительство, я думаю, в целом примет такое решение, что будут только ваучеры», – заключил он.

<https://rns.online/transport/FaS-vistupila-za-obraschenie-vidannih-aviakompaniyami-vaucherov-2020-06-30/>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20200630/831705554.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.06; «ВТБ ЛИЗИНГ» ОЦЕНИЛ НЕОБХОДИМЫЕ «COVID-СУБСИДИИ» ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ В 4 МЛРД РУБ

Субсидирование лизинговых ставок пассажирских автоперевозчиков на фоне карантинных ограничений потребует около 4 млрд руб., для грузовых – около 1 млрд руб., подсчитали в «ВТБ Лизинге».

«Что нам удалось достигнуть? Первое – это проадресная субсидия на компенсацию части лизинговых платежей (...) Мы посчитали по данным всех лизинговых компаний: получилось, что субсидия для пассажирского (автомобильного – ИФ) транспорта должна составлять около 4 млрд рублей, для грузового транспорта – примерно 1 млрд рублей», – заявил гендиректор «ВТБ Лизинга» Дмитрий Ивантер в ходе видеоконференции, организованной подкомитетом ТПП РФ по лизингу и НП «Лизинговый союз» совместно с ЦБ.

«Сейчас находится вопрос на обсуждении в правительстве, Минтранс написал соответствующую заявку в министерство финансов, сейчас определяются источники финансирования этой программы», – добавил Ивантер.

Выделить пассажирским автоперевозчикам госсубсидии на компенсацию недополученных доходов из-за COVID-ограничений ранее просил Российский автотранспортный союз. Без дополнительной поддержки ряд компаний вероятно не смогут предотвратить отток кадров и сохранить автопарк, заявляли в организации.

Глава Минтранса РФ Евгений Дитрих на днях заявил журналистам, что выделение субсидий пассажирским и грузовым автоперевозчикам обсуждается с Минфином, но диалог идет «очень тяжело». Проблема в том, что «сегодня специальных денег на эти цели в наших бюджетных назначениях нет», говорил министр.

ТАСС; 2020.30.06; СОБЯНИН ОТКРЫЛ СТАНЦИЮ МЦД-1 СЕТУНЬ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

Мэр Москвы Сергей Собянин во вторник открыл после реконструкции станцию Сетунь МЦД-1 на Белорусском направлении Московской железной дороги (МЖД).

«После запуска МЦД-1 и МЦД-2 мы открыли или реконструировали десяток станций, и в планах на ближайшие годы еще 17 станций. Каждая станция приводится в новый стандарт МЦД, который не только обеспечивает комфорт пассажиров – навесы, переходы, эскалаторы, лифты и так далее, но и стыковку с другими видами транспорта, комплексное благоустройство вокруг этих станций», – сказал Собянин.

Он отметил, что строительство и реконструкция новых станций на МЦД проходит в особом режиме, поскольку работы производятся на магистральных путях без остановки движения поездов. «Это сложная, кропотливая работа, но она важная, потому что повышает комфортность пассажиров, обеспечивает переток с одного вида транспорта на другой, доступность и безопасность», – сказал Собянин.

«Раньше железнодорожная инфраструктура разрезала город, разрезала микрорайоны, делая их малокомфортными и малодоступными. Сейчас железнодорожная инфраструктура наоборот объединяет, стягивает город. По сути дела, это наземное метро», – отметил мэр.

Заместитель гендиректора ОАО «РЖД» Олег Тони рассказал, что на время реконструкции основной платформы Сетунь построили временную деревянную. «Начали работы мы в первом квартале прошлого года, и фактически меньше, чем за полтора года, сделали эту платформу по новому стандарту», – сказал Тони. Он сообщил, что каждый месяц до конца года будут открывать по две-три новых и реконструированных станции МЦД.

О станции

В 2018 году в рамках строительства дополнительных главных путей Белорусского направления МЖД на Сетуни возвели подземный пешеходный тоннель и новую островную платформу в сторону области.

В 2019-2020 гг. комплексную реконструкцию станции продолжили в соответствии с новым городским стандартом обустройства станций наземного метро МЦД-1. Документ, утвержденный ОАО «РЖД» и правительства Москвы, предусматривает строительство подземных пешеходных переходов – тоннелей или надземных пешеходных переходов – конкорсов, а также интеграцию станций МЦД с наземным городским транспортом и метрополитеном. Обязательными элементами комфорта станций являются электронные табло, навесы по всей длине платформ, защищающие от снега, дождя и палящего солнца, лифты, эскалаторы, светодиодное освещение, видеонаблюдение, стойки экстренной связи, санитарные узлы, современная система пожарной сигнализации, безбарьерная среда и другие удобства для маломобильных пассажиров, в том числе кассы с пониженными подоконниками.

На станции Сетунь реализованы все элементы этого стандарта. У конкорса площадью 2,100 кв. м с реечным потолком витражным остеклением есть выходы по обе стороны железнодорожных путей на Барвихинскую улицу и улицу Горбунова. Спуститься на платформы и подняться на конкорс пассажиры смогут с помощью трех лифтов и шести

эскалаторов. Выходы оборудовали турникетами. Просто перейти через железнодорожные пути пешеходы могут по подземному тоннелю. Площадь станции при этом увеличилась почти в 3 раза.

В рамках проекта провели реконструкцию уличного освещения и тротуаров на прилегающих к станции Сетунь улицах Барвихинская, Толбухина, Говорова и Горбунова. Реконструкция станции позволила улучшить транспортное обслуживание порядка 300 тыс. жителей районов Кунцево и Можайский, из которых в пешей доступности проживают 35 тыс. человек. Станцией Сетунь до начала пандемии ежедневно пользовались около 10,3 тыс. человек. Как ожидается, этот показатель увеличится до 12,5 тыс. в течение ближайших лет.

С момента открытия МЦД уже построены 4 новые станции: Славянский бульвар на D1 и Волоколамская, Пенягино и Остафьево на D2. Завершили реконструкцию 6 действующих станций: Немчиновка, Фили, Рабочий поселок, Сетунь и Одинцово на D1 и Опалиха на D2.

Кроме того, в ближайшие годы планируется завершить строительство еще 8 новых станций, включая 3 станций МЦД-1: Илимская, Петровско-Разумовская и Дмитровская и 5 станций МЦД-2: Курьяново, Марьино Роща, Печатники, Котляково и Щукинская, которая заменит станцию Покровское-Стрешнево. Так, к 2024 году количество станций на двух диаметров должно увеличиться до 66, а количество пересадок – до 27. Работы по реконструкции продолжаются на 9 станциях, включая 6 станций D1: Тимирязевская, Долгопрудная, Баковка, Новоачная, Лобня и Одинцово, а также 3 станции D2: Каланчевская, Нахабино и Подольск.

<https://tass.ru/moskva/8851897>

ТАСС; 2020.01.07; РЖД ВОЗОБНОВЛЯЮТ КУРСИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ КАЛИНИНГРАДОМ И МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ

РЖД с 1 июля возобновляют движение пассажирских поездов из Калининградской области на основную территорию страны и обратно. В среду первые составы отправятся из Калининграда в Санкт-Петербург и Москву транзитом через территории Литвы и Белоруссии после перерыва, связанного с пандемией коронавируса, сообщил ТАСС руководитель **пресс-службы** областного правительства Дмитрий Лысков.

Движение пассажирских поездов, связывающих Калининградскую область с другими регионами страны было остановлено с 6 апреля. Решение о возобновлении движения принято после обращений региональных властей в **Минтранс РФ**.

«1 июля первые после вынужденного перерыва пассажирские поезда отправятся в Санкт-Петербург и Москву, пока передвижение в них разрешено только жителям, имеющим регистрацию на территории области. Областное правительство работает над тем, чтобы снять эти ограничения», – сказал Лысков.

По данным Калининградской железной дороги, первый поезд из Калининграда в Санкт-Петербург отправится в 09:20 по местному времени (10:20 мск), фирменный поезд «Янтарь» отправится в Москву в тот же день в 13:03 (14:03 мск). Далее поезда будут курсировать три раза в неделю в Москву и обратно и два раза в неделю в Санкт-Петербург и в обратном направлении.

Правила для пассажиров

В РЖД отмечали, что при следовании поездов транзитом через территорию Литвы и Белоруссии на станциях литовских и белорусских железных дорог предусмотрены только технические остановки – посадка и высадка пассажиров осуществляться не будет. Кроме того, пересечь границу РФ в транзитных поездах, следующих в Калининградскую область и обратно, смогут только те пассажиры, которые имеют в паспорте гражданина РФ соответствующие отметки о регистрации по месту жительства на территории области. Пассажиры, оформившие билеты по загранпаспорту, отправляясь в поездку в

Калининградскую область и обратно, должны иметь при себе гражданский паспорт, где указана регистрация.

Продолжает действовать нота Министерства иностранных дел Литвы об условиях упрощенного транзита для пассажиров российских поездов, в соответствии с которой в одном рейсе транзитом может проследовать ограниченное количество человек.

Спрос на Калининград

Ранее в администрации Калининградской железной дороги сообщили журналистам, что на поезда из Калининграда в Москву и Санкт-Петербург и обратно продано более 1 тыс. билетов. При этом на 1 июля на поезд № 30 «Янтарь» Калининград – Москва куплено 78 билетов, на поезд №80 Калининград – Санкт-Петербург – 25 билетов, на дату отправления 2 июля на поезд №29 «Янтарь» Москва – Калининград – 98 билетов.

До настоящего времени главными воротами региона оставался калининградский аэропорт Храброво, через автомобильные **пункты пропуска** через границы с Польшей и Литвой разрешено перемещение только грузового транспорта. В связи с возобновлением железнодорожного сообщения с областью с 1 июля на **пункте пропуска** Чернышевское на границе с Литвой в Калининградской области, а также на всех станциях и вокзалах вводится обязательная термометрия, проверка на наличие признаков ОРВИ приезжающих в регион.

<https://tass.ru/ekonomika/8856651>

ТАСС; 2020.30.06; РЖД ОЖИДАЮТ СНИЖЕНИЯ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ ПО ИТОГАМ I ПОЛУГОДИЯ НА 4,6%, ДО 604 МЛН Т

РЖД ожидают снижения погрузки на сети по итогам января – июня на уровне 4,6%, до 604 млн тонн. Об этом заявил заместитель генерального директора компании Алексей Шило.

«Ключевые отрасли российской и мировой экономики столкнулись с беспрецедентным негативным воздействием ограничений, связанных с распространением новой коронавирусной инфекции, безусловно, это не могло не сказаться на результатах работы железнодорожного транспорта. По итогам первого полугодия погрузка на сети ОАО «РЖД» ожидается на уровне порядка 604 млн тонн, что на 4,6% ниже, чем за аналогичный период прошлого года. В целом погрузка в 2020 году наглядно отражает складывающуюся ситуацию на товарных рынках и подтверждает выводы экспертов относительно отраслей, наиболее пострадавших в результате распространения новой коронавирусной инфекции», – сказал Шило, слова которого приводятся в пресс-релизе РЖД.

По его оценкам, постепенное восстановление объемов погрузки начнется уже с третьего квартала. В этот период РЖД продолжат работу по максимальному освоению предъявляемого объема перевозок.

Шило добавил, что в первом полугодии основное сокращение погрузки произошло по каменному углю (-10%), нефтеналивным грузам (-6,5%) и черным металлам (-12,2%). Напротив, позитивный тренд наметился в погрузке строительных грузов – за первое полугодие прирост составил 3,4%, а также по зерновым (+16%) и грузам в контейнерах (+14,5%).

<https://tass.ru/ekonomika/8853171>

ТАСС; 2020.30.06; ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» С 1 ИЮЛЯ ВОЗОБНОВЛЯЮТ РАБОТУ НА СЕМИ МАРШРУТАХ

РЖД возобновляют курсирование ряда скорых и скоростных поездов «Ласточка», отмененных ранее из-за неблагоприятной эпидемиологической обстановки. Об этом говорится в сообщении компании.

С 1 июля пассажиры снова смогут путешествовать на «Ласточках» между Москвой в Нижним Новгородом, а до 4 июля в расписании будут восстановлены поезда,

связывающие города Черноморского побережья и Северного Кавказа с соседними регионами (Ростовом-на-Дону, Майкопом). В том числе на маршруты возвращаются поезда Москва – Нижний Новгород, Адлер – Краснодар (отправление ежедневно с 3 июля), Имеретинский курорт – Краснодар (отправление ежедневно с 3 июля). Кроме того, начнут курсировать поезда Ростов-на-Дону – Кисловодск (отправление ежедневно из Ростова-на-Дону с 3 июля, из Кисловодска – с 4 июля), Адлер – Майкоп (отправление ежедневно с 3 июля), Роза Хутор – Краснодар (отправление ежедневно из Розы Хутор с 3 июля, из Краснодара – с 4 июля), Краснодар – Кисловодск (отправлением ежедневно из Краснодара с 3 июля, со станции Кавказская – с 4 июля). Вернутся в расписание поезда Имеретинский Курорт – Краснодар (отправление ежедневно из Имеретинского курорта с 3 июля, из Краснодара – с 4 июля), а поезду Имеретинский курорт – Армавир будет увеличена периодичность курсирования с трех до семи раз в неделю (из Имеретинского курорта с 3 июля, из Армавира – с 4 июля).

Продажа билетов на перечисленные поезда уже открыта.

<https://tass.ru/ekonomika/8852281>

ТАСС; 2020.30.06; БОЛЕЕ 1 ТЫС. БИЛЕТОВ ПРОДАНО НА ТРАНЗИТНЫЕ ПОЕЗДА, ВОЗОБНОВЛЯЮЩИЕ ДВИЖЕНИЕ ИЗ КАЛИНИНГРАДА

Более 1 тыс. билетов продано на пассажирские поезда, которые с 1 июля возобновляют движение из Калининграда в Москву и Санкт-Петербург транзитом через Литву и Белоруссию, после перерыва, связанного с пандемией коронавируса. Об журналистам сообщили во вторник в администрации Калининградской железной дороги (КЖД, входит в состав ОАО «Российские железные дороги»).

РЖД с 6 апреля отменили поезда, следующие транзитом по территории Белоруссии и Литвы в Калининград из Москвы и Санкт-Петербурга. О возобновлении транзита было объявлено 26 июня.

«За прошедшие двое суток с момента объявления о возобновлении курсирования поездов дальнего следования в/из Калининграда (на 08:00 29 июня – прим. ТАСС) оформлен 1 071 проездной документ (билет) на разные даты. В том числе: на дату отправления 1 июля на поезд №30 «Янтарь» Калининград – Москва – 78 билетов; на поезд №80 Калининград – Санкт-Петербург – 25 билетов; на дату отправления 2 июля на поезд №29 «Янтарь» Москва – Калининград – 98 билетов», – сообщили в КЖД.

Транзит поездов через Литву и Белоруссию будет осуществляться с техническими стоянками на ряде станций без права посадки и высадки пассажиров. Пересечь границу РФ в транзитных поездах, следующих в Калининградскую область и обратно, смогут только те пассажиры, которые имеют в паспорте гражданина РФ отметки о регистрации по месту жительства в Калининградской области. В составе, по требованию литовской стороны, могут находиться не более 100 человек с размещением не более двух человек в купе или в одном сегменте плацкартного вагона. Для организованных групп больше 10 человек проезд не разрешен.

На транзитных поездах через Литовскую республику не будут пропускаться пассажиры, имеющие шенгенскую визу. При проезде через Литву на поезде также не действует упрощенный транзитный документ. Временные условия проезда пассажиров в Калининград и изменения к ним размещены на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Пассажирам. Правила. О проезде в Калининградскую область».

По сообщению **пресс-службы** правительства Калининградской области, поезд № 30/29 Калининград – Москва из Калининграда будет отправляться 1,3,5 июля в 13:03, с 6 июля – по нечетным числам до ввода нового графика. Из Москвы в Калининград поезд отправится 2 июля, а начиная с 3 июля будет ходить по четным числам до ввода нового графика. Поезд № 80/79 Калининград – Санкт-Петербург из Калининграда с 1 июля по 30 сентября будет отправляться 2 раза в неделю по средам и субботам. Из Санкт-Петербурга

в Калининград – с 3 июля по 2 октября два раза в неделю, по понедельникам и пятницам. В связи с возобновлением железнодорожного сообщения с областью с 1 июля на **пункте пропуска** Чернышевское на границе с Литвой в Калининградской области, а также на всех станциях и вокзалах вводится обязательная термометрия, проверка на наличие признаков ОРВИ приезжающих в регион.

<https://tass.ru/obschestvo/8849431>

ИНТЕРФАКС; 2020.30.06; МИНПРОМТОРГ РФ НЕ ПРОТИВ ЗАПРЕТА НА ВЫПУСК «ТИПОВЫХ» ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В БУДУЩЕМ

Министерство промышленности и торговли РФ позитивно смотрит на идею о запрете в перспективе выпуска вагонов на «типовых тележках» и переходе на производство «инновационных» вагонов.

«Отношение положительное», – заявил журналистам глава Минпромторга Денис Мантуров во вторник, отвечая на соответствующий вопрос. При этом, правда, он отметил, что «любое решение, которое будет стимулировать производство, должно быть сбалансированно» – «подходы и видение в целом».

«Мы сейчас видим тенденцию к снижению заказов. Это связано, в том числе, с тем, что решение, которое было принято в конце 2016 г., – относительно запрета на продление (нормативного – ИФ) ресурса по грузовым вагонам – сходит на нет», – отметил чиновник. Он напомнил в этой связи, что «было массовое списание в 2017-2018-х гг., и даже в 2019 г.», подстегивавшее спрос, но сейчас оно незначительное.

В то же время, отвечая на вопрос о возможности субсидирования закупки «инновационных» вагонов, глава ведомства дал понять, что оно возможно не ранее следующего года. «(Эта идея – ИФ) то появляется, то исчезает. Мы в какой-то момент поддерживали транспортные компании – в 2017-2018 гг., а в 2019-2020 гг. не было (такой – ИФ) необходимости. Будем смотреть по ситуации. Если потребуется такое решение – будем выходить с инициативой в правительство. Но не на этот год точно: речь идет о 2021 г., поэтому решение до конца не принято», – сказал он.

РИА НОВОСТИ; 2020.30.06; В АТОР ЗАЯВИЛИ ОБ УВЕЛИЧЕНИИ ЧИСЛА ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ С 1 ИЮЛЯ

После открытия туристического сезона 1 июля число чартерных авиарейсов будет увеличено в 3 раза, сообщил вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин.

Он напомнил, что с учётом временного закрытия международного туризма часть туристов предпочитают переносить свои зарубежные поездки на Россию.

«Первые чартерные рейсы полетели совсем недавно. Первый чартерный рейс полетел 22 июня в Сочи, а 24 июня – в Калининград. С 1 июля фактически в три раза увеличивается количество авиарейсов. В первые две недели они ещё умерены по загрузке», – сказал Горин, выступая в эфире радиостанции «Говорит Москва».

По мнению представителя АТОР, активные бронирования на вторую половину июля и на август показывают, что будут достигнуты какие-то более положительные показатели в туризме.

<https://ria.ru/20200630/1573676564.html>

ТАСС; 2020.30.06; В РОСАВИАЦИИ РАССКАЗАЛИ О РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТА СОЗДАНИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ

Проект создания дальневосточной авиакомпания разработан и будет направлен всем заинтересованным сторонам. Об этом журналистам сообщил официальный представитель Росавиации.

«Предложения по финансово-организационной модели дальневосточной авиакомпании находятся на этапе формирования и проработки предложений. Проект дорожной карты создания такой авиакомпании действительно разработан и будет направлен всем заинтересованным субъектам ДФО, а также министерствам и ведомствам», – сказал он.

Президент РФ Владимир Путин по итогам совещания с правительством 11 декабря 2019 года поручил внести предложения о создании авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке. В Ростехе отмечали, что создание авиакомпании, которая может стать одним из ключевых потребителей новых российских самолетов, является одной из возможных мер по финансовому оздоровлению «Объединенной авиастроительной корпорации».

Как заявил в мае **вице-премьер РФ Юрий Борисов**, создаваемая на Дальнем Востоке авиакомпания до 2024 года должна приобрести до 60 самолетов SSJ 100 и 16 MC-21. По его словам, одновременно в этой компании будет отрабатываться новая эталонная модель организации сервиса и ремонта для того, чтобы исключить нарекания, в том числе относительно того, что российские самолеты уступают западным.

<https://tass.ru/ekonomika/8853855>

ТАСС; 2020.30.06; АВСТРИЯ ПРОДЛИЛА ДО 15 ИЮЛЯ ЗАПРЕТ НА ПАССАЖИРСКИЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ РОССИИ

Власти Австрии продлили с 30 июня до 15 июля 2020 года запрет регулярного пассажирского авиасообщения с Россией, Украиной, Белоруссией, Великобританией, Ираном, КНР, Португалией, Швецией и итальянской областью Ломбардия. Об этом говорится в опубликованном постановлении Министерства социальных дел, здравоохранения, защиты прав потребителей Австрии.

Австрия ранее исключила из первоначального запретного списка Испанию. Это постановление властей не распространяется на грузовые рейсы, вывозные рейсы, санитарную авиацию или полеты в государственных интересах Австрийской Республики.

Для борьбы с распространением коронавируса Австрия ввела в марте санитарный и пограничный контроль на границах. С 18 марта Вена приостановила пассажирское авиасообщение с рядом стран, в том числе с Россией и Украиной.

С 4 июня Австрия сняла пограничный и санитарный контроль с семью соседними странами: ФРГ, Лихтенштейном, Швейцарией, Словакией, Словенией, Чехией, Венгрией.

С 15 июня Austrian Airlines возобновила полеты в Европе. С 16 июня Вена объявила об открытии границы для 31 страны Евросоюза, включая Италию.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/8851221>

ТАСС; 2020.30.06; «БЕЛАВИА» ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ РЕЙСОВ В РОССИЮ

Белорусская авиакомпания «Белавиа» объявила о том, что не будет выполнять рейсы в Россию до 31 июля. Соответствующая информация размещена на странице перевозчика в Instagram.

«Компания вынуждена продлить приостановку рейсов в Россию (все рейсы) по 31 июля включительно», – говорится в сообщении.

Авиакомпания также до 31 июля не будет выполнять рейсы во все города Казахстана и столицу Узбекистана.

Из-за ситуации с распространением коронавируса Россия с 27 марта полностью закрыла регулярное и чартерное международное авиасообщение, перевозчики могут выполнять только рейсы для возвращения пассажиров домой.

<https://tass.ru/ekonomika/8851457>

ТАСС; 2020.30.06; ПАССАЖИРОПОТОК РОССИЙСКИХ АЭРОПОРТОВ В МАЕ УПАЛ ПОЧТИ В 10 РАЗ

Пассажиропоток российских аэропортов в мае 2020 года сократился в 9,8 раза по сравнению с показателем за май 2019 года и составил 1,896 млн человек. Об этом говорится в материалах **Росавиации**.

В мае 2019 года объем перевозок пассажиров через аэропорты РФ достигал 18,67 млн человек.

В общей сложности за пять месяцев текущего года в российских аэропортах было обслужено 44,3 млн человек, что на 43,2% меньше, чем годом ранее. В частности, в январе 2020 г. объем перевозок составил 15,4 млн, в феврале – 13,97 млн, в марте – 11,57 млн человек. При этом в апреле показатель составил лишь 1,47 млн пассажиров.

Ранее сообщалось, что три московских аэропорта за январь-май текущего года перевезли 19,2 млн пассажиров, что на 48% меньше, чем годом ранее.

<https://tass.ru/ekonomika/8846863>

ТАСС; 2020.30.06; UTAIR ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ ОТКАЗАЛСЯ ОТ РЕЙСОВ ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В МОСКВУ

Авиакомпания Utair перестала выполнять рейс из Нижневартовска, второго по численности населения города Ханты-Мансийского автономного округа, в Москву из-за пандемии. Об этом сообщается во вторник в официальном аккаунте администрации Нижневартовска в социальной сети «ВКонтакте».

«Авиакомпания Utair отказалась от выполнения полетов из Нижневартовска в Москву. Соответствующий рейс исчез из расписания аэропорта столицы Смотлора, а также из базы бронирования билетов на сайте перевозчика», – говорится в сообщении.

По данным **пресс-службы** администрации Нижневартовска, рейс в аэропорт Внуково должен был открыться еще в мае. «Позже запуск рейса был отложен в связи с неблагоприятной эпидобстановкой на июнь», – уточняется в сообщении.

Сейчас жители Нижневартовска могут улететь в Москву рейсами «Аэрофлота» и авиакомпании S7.

В настоящее время ТАСС не располагает комментарием авиакомпании Utair.

<https://tass.ru/ural-news/8848703>

ТАСС; 2020.30.06; БОЛЕЕ 6,6 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ И СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТОВ ЯКУТИИ

Объем средств на реконструкцию и строительство аэропортов в Якутии составит в 2020 году более 6,6 млрд рублей. Об этом сообщили ТАСС во вторник в **пресс-службе** регионального **министерства транспорта** и дорожного хозяйства.

«В этом году, согласно комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, предусмотрена реконструкция аэропортов в селах Верхневилуйск и Жиганск и городах Якутск, Олекминск и Нерюнгри, а также строительство аэропортового комплекса в городе Мирный. Общий объем средств на 2020 год составляет более 6,6 млрд рублей», – сказали в ведомстве.

В министерстве отметили, что реконструкция аэропорта в Верхневилуйске со служебно-пассажирским зданием мощностью 35 пассажиров в час и складом ГСМ на 240 куб. м завершат в октябре 2020 года.

Планируется, что реконструкция аэропортов в Олекминске и Жиганске закончится в 2021 году, а восстановление аэропорта Нерюнгри – в сентябре 2022-го. Полное завершение реконструкции аэропорта Якутск, куда также входят работы по взлетно-посадочной полосе (ВПП), намечено на 2023 год.

Аэропортовый комплекс в Мирном с терминалом площадью 8 тыс. кв. м и пропускной способностью 300 пассажиров в час, а также новой ВПП длиной 2,86 км построят на

средства из федерального бюджета и компании «Алроса». Строительство планируют завершить в 2022 году.

Президент РФ Владимир Путин ранее поручил решить вопросы повышения транспортной доступности и развития малой авиации, включая аэропорты Дальнего Востока. По инициативе главы государства в госпрограмму «Развитие транспортной системы» внесен раздел по опережающему развитию Дальнего Востока, который включает реконструкцию аэропортов.

<https://tass.ru/ekonomika/8847293>

RNS; 2020.30.06; СБЕРБАНК ВЫДАСТ «АЭРОФЛОТУ» КРЕДИТ НА 31 МЛРД РУБЛЕЙ

Сбербанк заключил с авиакомпанией «Аэрофлот» кредитное соглашение на сумму 31 млрд рублей сроком на 5 лет, сообщила **пресс-служба** банка.

«Сбербанк заключил с ПАО «Аэрофлот» кредитное соглашение на сумму 31 млрд рублей сроком на 5 лет. Кредитные средства планируется направить на оплату текущих расходов на авиакеросин, наземное обслуживание, приобретение запчастей и ремонт авиатехники, выплату заработной платы, оплату капитальных вложений и расходов по лизингу воздушных судов. В качестве обеспечения по кредиту планируется получение государственной гарантии РФ», – сказано в сообщении.

Ранее, 27 мая, Сбербанк сообщил, что выдаст «Аэрофлоту» кредит на 3 млрд рублей на пополнение оборотных средств по льготной процентной ставке.

<https://rns.online/transport/Sberbank-vidast-aeroflotu-kredit-na-31-mlrd-rublei-2020-06-30/>

RNS; 2020.30.06; АЭРОПОРТ ПУЛКОВО ВОЗОБНОВЛЯЕТ КРУГЛОСУТОЧНЫЙ РЕЖИМ РАБОТЫ

Санкт-Петербургский аэропорт Пулково с 1 июля возобновляет круглосуточный режим работы в связи с увеличением числа рейсов и расширением полетных программ авиакомпаний, сообщает **пресс-служба** аэропорта.

«Аэропорт Пулково с 1 июля 2020 года переходит на круглосуточный режим работы в связи с увеличением количества рейсов и расширением полетных программ авиакомпаний. Обслуживание пассажиров аэропорта будет производиться круглосуточно», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** отметили, что в терминале аэропорта продолжается реализация комплекса мер против распространения новой коронавирусной инфекции. Так, в аэропорте усилен режим уборки и дезинфекции помещений и контактных поверхностей, а для дезинфекции применяются средства, обладающие противовирусной активностью. Кроме того, в терминале аэропорта с помощью ультрафиолетовых рециркуляторов обеззараживается воздух.

Помимо этого, пассажиров и посетителей аэропорта по громкой связи информируют о мерах профилактики коронавируса и необходимости использования средств индивидуальной защиты, а в зонах регистрации, контроля и у выходов на посадку нанесена разметка для соблюдения безопасной дистанции. В зданиях аэропорта и местах общего пользования на пути от зоны регистрации к выходам на посадку установлены дозаторы с антисептиком.

По данным оперативного штаба на 30 июня, число случаев выявления коронавируса в России за последние сутки выросло на 6693 – до 647 849. В общей сложности выздоровели 412 650 человек, зафиксировано 9320 смертей, связанных с коронавирусом.

<https://rns.online/transport/aeroport-Pulkovo-vozobnovlyaet-kruglosutochnii-rezhim-raboti-2020-06-30/>

[Вернуться в оглавление](#)