



## Ежедневный мониторинг СМИ

3 ИЮЛЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.03.07; С ПАССАЖИРОВ СЛЕТАЮТ МАСКИ; АВИАЦИЯ С ТРУДОМ СПРАВЛЯЕТСЯ С АНТИВИРУСНЫМИ РЕКОМЕНДАЦИЯМИ .....	5
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.02.07; СОТНИ НАРУШЕНИЙ АНТИКОВИДНЫХ РЕКОМЕНДАЦИЙ ВЫЯВЛЕНЫ У АВИАКОМПАНИЙ И АЭРОПОРТОВ; РОСТРАНСНАДЗОР В ИЮНЕ ПРОВЕЛ ПОВАЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ .....	6
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.03.07; СОТНИ НАРУШЕНИЙ АНТИКОВИДНЫХ РЕКОМЕНДАЦИЙ ВЫЯВЛЕНЫ У АВИАКОМПАНИЙ И АЭРОПОРТОВ; РОСТРАНСНАДЗОР В ИЮНЕ ПРОВЕЛ ПОВАЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ .....	7
ИЗВЕСТИЯ; 2020.03.07; АКТУАЛЬНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ: ФОНД РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ УПРАЗДНЯТ; ОН ПОДРАЗУМЕВАЛ ВЛОЖЕНИЯ В ЭКОНОМИКУ В РАЗМЕРЕ 3,5 ТРЛН РУБЛЕЙ ЗА ШЕСТЬ ЛЕТ ЗА СЧЕТ ГОСЗАЙМОВ .....	9
РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.03.07; ВЛАСТИ ВПЕРВЫЕ В 2020 ГОДУ РЕКОМЕНДОВАЛИ ГОСКОМПАНИИ НЕ ПЛАТИТЬ ДИВИДЕНДЫ; ВЛАСТИ РЕКОМЕНДОВАЛИ «АЭРОФЛОТУ» НЕ ВЫПЛАЧИВАТЬ ДИВИДЕНДЫ ЗА 2019 ГОД. ОТРАСЛЬ ПОСТРАДАЛА ОТ ОГРАНИЧЕНИЙ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА.....	10
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.03.07; СУДАМ ОБОСНУЮТ ЦЕНУ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВВЕДЕТ ЭКСПЕРТИЗУ СТОИМОСТИ ИХ СТРОИТЕЛЬСТВА .....	11
ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2020.03.07; В ОБЪЕЗД ДОХОДОВ: ПОЛОВИНА ТАКСИСТОВ ПОТЕРЯЛА ЗА КАРАНТИН БОЛЕЕ 50% ЗАРАБОТКА; ЭТО МОЖЕТ СПРОВОЦИРОВАТЬ ПОВЫШЕНИЕ ЦЕН ДЛЯ КЛИЕНТОВ .....	12
КОММЕРСАНТЬ; ГАЛИНА ДУДИНА, ЕЛЕНА ЧЕРНЕНКО; 2020.03.07; «НЕТ СМЫСЛА ГОВОРИТЬ ОБ ОТКРЫТИИ ГРАНИЦЫ, ЕСЛИ ДРУГАЯ СТОРОНА ЕЕ НЕ ОТКРЫВАЕТ»; ПОСОЛ ФИНЛЯНДИИ В МОСКВЕ МИККО ХАУТАЛА ДАЛ ПРОЩАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ “Ъ”.....	14
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.03.07; ЗАЙМИ, НО ВЫДАЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТСТУПИТ И ОТ БЮДЖЕТНОГО ПРАВИЛА, И ОТ ТРАТЫ ФНБ.....	19
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.03.07; МАЛОМУ БИЗНЕСУ ОБЕЩАНО УДВОЕНИЕ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СТИМУЛИРУЕТ СПРОС ГОСЗАКУПКАМИ.....	21
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.03.07; НА ОШИБКАХ МУЧАТСЯ: ЧИНОВНИКОВ ЗАСТАВЯТ СОБЛЮДАТЬ НОРМЫ РУССКОГО ЯЗЫКА; МИНТРУД РАЗРАБАТЫВАЕТ ЗАКОНОПРОЕКТ О КОНТРОЛЕ ЗА ГРАМОТНОСТЬЮ ГОССЛУЖАЩИХ .....	22
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.02.07; РОСАВИАЦИЯ ПРОДЛИЛА ЗАПРЕТ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ ДО 1 АВГУСТА; РОСАВИАЦИЯ ПРОДЛИЛА ДО КОНЦА ИЮЛЯ ОГРАНИЧЕНИЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА. РАНЕЕ	

ВЕДОМСТВО ПРЕДЛАГАЛО ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ С 15 ИЮЛЯ.....	24
ИНТЕРФАКС; 2020.02.07; РОСАВИАЦИЯ ПРОДЛИЛА ЗАПРЕТ РЕЙСОВ ЗА РУБЕЖ ДО АВГУСТА, ВОЗМОЖНОСТЬ НАЧАЛА ПОЛЕТОВ В ИЮЛЕ ЭТО НЕ ОТМЕНЯЕТ – ИСТОЧНИКИ.....	26
ПРАЙМ; 2020.02.07; S7 ПОДТВЕРДИЛА ПРОДЛЕНИЕ ВЛАСТЯМИ РОССИИ ОГРАНИЧЕНИЙ НА РЕЙСЫ ЗА РУБЕЖ ДО КОНЦА ИЮЛЯ .....	26
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ СОКОЛОВА; 2020.02.07; СУТОРМИНА ПРОКОММЕНТИРОВАЛА РЕШЕНИЕ РОСАВИАЦИИ О ПРОДЛЕНИИ ОГРАНИЧЕНИЙ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЁТЫ .....	26
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ШУЛЬГА; 2020.02.07; БЕССАРАБ: ПРОДЛЕНИЕ ОГРАНИЧЕНИЙ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕЛЁТЫ ПОМОЖЕТ ЗАЩИТИТЬ РОССИЯН ОТ КОРОНАВИРУСА .....	27
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2020.02.07; СЕНАТОР ФОМИН НАЗВАЛ ОЖИДАЕМЫМ РЕШЕНИЕ РОСАВИАЦИИ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ПОЛЁТАМ.....	28
КОММЕРСАНТЪ FM; СЕРГЕЙ ПРОЦЕНКО; 2020.02.07; ЗАКРЫТЫЕ ГРАНИЦЫ СТРОЯТ НОВЫЕ МАРШРУТЫ; КОГДА РОССИЯНЕ СМОГУТ ОТПРАВИТЬСЯ В ПОЕЗДКИ ЗА РУБЕЖ .....	28
ТАСС; 2020.02.07; СИСТЕМООБРАЗУЮЩИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ПОЛУЧИЛИ ПОЧТИ 100 МЛРД РУБЛЕЙ ГОСПОДДЕРЖКИ .....	29
ТАСС; 2020.02.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕКОМЕНДОВАЛО «АЭРОФЛОТУ» НЕ ВЫПЛАЧИВАТЬ ДИВИДЕНДЫ ЗА 2019 ГОД .....	30
ТАСС; 2020.02.07; ПАССАЖИРОПОТОК КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТОВ РФ В ИЮНЕ УПАЛ НА 76% .....	30
ТАСС; 2020.02.07; ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВСМ МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2023 ГОДУ .....	30
ТАСС; 2020.02.07; РЖД БУДУТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ПОСЛЕДУЮЩИЕ ВЫПУСКИ «ВЕЧНЫХ» ОБЛИГАЦИЙ ПО МЕРЕ НЕОБХОДИМОСТИ.....	31
ТАСС; 2020.02.07; ЗАХАРОВА: БОЛЕЕ 47 ТЫС. РОССИЯН СМОГЛИ ВЕРНУТЬСЯ НА РОДИНУ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ.....	31
ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.02.07; ИСТОЧНИК В МИДЕ РФ НЕ ИСКЛЮЧИЛ ПЕРЕСМОТРА РЕШЕНИЯ О ВЪЕЗДЕ ГРАЖДАН РФ В ЕС ПОСЛЕ 15 ИЮЛЯ .....	32
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ ПАВЛОВ; 2020.02.07; ДОРОЖНАЯ ТЕМА – В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ; В КАЗАНИ ПРОШЛО СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСАМ СОЦИАЛЬНО–ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН ...	32
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2020.02.07; НА ВИДУ – СКРЫТАЯ УГРОЗА; ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ТРЕБУЮТ ПОВЫШЕННОГО ВНИМАНИЯ К ВОПРОСАМ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ .....	34
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2020.02.07; COVID–19 ИНВЕСТИРАМ НЕ ПОМЕХА; ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТОВ В ДФО ОСТАЕТСЯ СТАБИЛЬНЫМ .....	36
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2020.02.07; СТРАТЕГИЯ СТОЙКОСТИ; МОРЯКИ И РЕЧНИКИ УВЕРЕННО ВЫПОЛНЯЮТ ПОСТАВЛЕННЫЕ ПЕРЕД НИМИ ЗАДАЧИ .....	40
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ ПАВЛОВ; 2020.02.07; ПАМЯТЬ, ОТЛИТАЯ В БРОНЗЕ; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫТ ПАМЯТНИК «ПОГИБШИМ ПРИ ЗАЩИТЕ ОТЕЧЕСТВА» .....	45
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2020.02.07; ЗОНА ПОВЫШЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ; КАК ТРАНСПОРТНЫЕ ВУЗЫ	

---

АДАПТИРОВАЛИСЬ К ПРИЕМУ АБИТУРИЕНТОВ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА?.....	46
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АНДРЕЙ КУЗНЕЦОВ; 2020.02.07; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ К ТУРИСТИЧЕСКОМУ СЕЗОНУ ГОТОВЯТ АВТОДОРОГИ.....	49
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АНДРЕЙ КУЗНЕЦОВ; 2020.02.07; ВО ВЛАДИМИРСКОЙ И ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТЯХ ИДЕТ МАСШТАБНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ .....	50
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; М. ГРОМОВА; 2020.02.07; В МОСКВЕ С ДВУХМЕСЯЧНЫМ ОПОЗДАНИЕМ ОТКРЫТ СЕЗОН КРУИЗНОЙ НАВИГАЦИИ.....	51
РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; НА САРАТОВСКОМ УЧАСТКЕ ГРАНИЦЫ С КАЗАХСТАНОМ УСИЛИЛИ САНИТАРНЫЙ КОНТРОЛЬ.....	51
ТАСС; 2020.02.07; НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ ВОЗВРАЩАЮТ ОТМЕНЕННЫЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ АВИАРЕЙСЫ И ПОЕЗДА .....	51
ГУДОК; 2020.02.07; ЦЕЛИ И СРЕДСТВА .....	53
КОММЕРСАНТЪ; 2020.03.07; КРИЗИС ВСЕ СЪЕСТ; АЛЕКСАНДР ГАБУЕВ О ВЛИЯНИИ ПАНДЕМИИ НА ЭКСПОРТ РОССИЙСКИХ ПРОДУКТОВ В КНР .....	54
КОММЕРСАНТЪ; 2020.03.07; НА СЕВЕРЕ КАД В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ПО РЕКОНСТРУИРОВАННОМУ УЧАСТКУ .....	55
КОММЕРСАНТЪ КУБАНЬ; 2020.02.07; УПРАВЛЕНИЕ АВТОДОРОГ СОЧИ НАРУШИЛО ЗАКОН О ЗАКУПКАХ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА .....	55
ТАСС; 2020.02.07; РЕГИОНЫ СФО ХОТЯТ РЕШИТЬ СТАРЫЕ ДОРОЖНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ФИНАНСОВ.....	55
ТАСС; 2020.02.07; ИЗНОШЕННЫЙ ЗА 9 ЛЕТ УЧАСТОК ГЛАВНОЙ МАГИСТРАЛИ ВОЛГОГРАДА ОТРЕМОНТИРУЮТ К 1 СЕНТЯБРЯ.....	57
ТАСС; 2020.02.07; БОЛЬШИНСТВО ВСЕХ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД СВЯЗАНО С ПРЕВЫШЕНИЕМ СКОРОСТИ.....	57
ТАСС; 2020.02.07; В РОССИИ ЗА ПЕРВЫЕ ПЯТЬ МЕСЯЦЕВ ЭТОГО ГОДА ЧИСЛО ПЬЯНЫХ ДТП СНИЗИЛОСЬ НА 10% .....	58
ТАСС; 2020.02.07; ВЫЕЗД НА ВСТРЕЧНУЮ ПОЛОСУ СТАЛ ПРИЧИНОЙ КАЖДОГО ТРЕТЬЕГО СМЕРТЕЛЬНОГО ДТП В РОССИИ .....	58
РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; ГЛАВА ГИБДД РАССКАЗАЛ, КАК КАМЕРЫ ВИДЕОФИКСАЦИИ ДИСЦИПЛИНИРУЮТ ВОДИТЕЛЕЙ.....	59
РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; ГЛАВА ГИБДД ПРИЗВАЛ ЗАПРЕТИТЬ КАРШЕРИНГ ДЛЯ ЗЛОСТНЫХ НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД .....	59
ИЗВЕСТИЯ; 2020.03.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ ЗАВЕРШАЕТСЯ В НЕВИННОМЫСКЕ.....	60
ТАСС; 2020.02.07; В НОВОРОССИЙСКЕ И СОЧИ ДОСРОЧНО ЗАВЕРШИЛИ ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ.....	60
ТАСС; 2020.02.07; СТРОИТЕЛЬСТВО КРУПНОЙ ТРАССЫ НА КАМЧАТКЕ ЗАВЕРШИТСЯ В 2021 ГОДУ .....	60
РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ЕРЕВАН – МОСКВА ПЕРЕНЕСЛИ С 3 ИЮЛЯ НА НЕОПРЕДЕЛЕННОЕ ВРЕМЯ.....	61
РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; В ПОСОЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ ИЗ ВЕНЕСУЭЛЫ В РОССИЮ.....	61
ПРАЙМ; 2020.02.07; БЕЛОРУССИЯ СНЯЛА ОГРАНИЧЕНИЯ НА ТРАНЗИТ ГРУЗОВ АВТОТРАНСПОРТОМ – АССОЦИАЦИЯ .....	61
ТАСС; 2020.02.07; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГИ ЕКАТЕРИНБУРГА .....	62
ТАСС; 2020.02.07; ПРОЕКТ АВТОДОРОГИ ТОМСК – ТАЙГА СТОИМОСТЬЮ 16,8 МЛРД РУБЛЕЙ ПРОШЕЛ ГОСЭКСПЕРТИЗУ .....	62
ИНТЕРФАКС; 2020.02.07; «БАШАВТОРАНС» ПРИВЛЕК 554 МЛН РУБ. В ВТБ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ .....	63

---

---

РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; В ГИБДД ПО КУБАНИ НАЗВАЛИ НАИБОЛЕЕ ПРОБЛЕМНЫЕ УЧАСТКИ НА ДОРОГАХ К МОРЮ .....	63
РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; В ДНР СООБЩИЛИ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ В РФ .....	64
ТАСС; 2020.02.07; СОЗДАНИЕ ВЕТКИ АЭРОЭКСПРЕССА В КРЫМУ ЗА 8 МЛРД РУБЛЕЙ ПРОСЯТ ВКЛЮЧИТЬ В ФЦП .....	65
ТАСС; 2020.02.07; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД ИЗ КИСЛОВОДСКА ПРИБЫЛ В КРЫМ .....	65
ТАСС; 2020.02.07; СКЖД ВОССТАНАВЛИВАЕТ КУРСИРОВАНИЕ ПОЕЗДА РОСТОВ – АДЛЕР С 3 ИЮЛЯ .....	66
РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; РЖД СДЕЛАЛИ ЕЖЕДНЕВНЫМ ПОЕЗД «РОССИЯ» ВЛАДИВОСТОК – МОСКВА .....	66
ПРАЙМ; 2020.02.07; СНИЖЕНИЕ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД В ИЮНЕ ЗАМЕДЛИЛОСЬ ДО 4,4% .....	67
ТАСС; 2020.02.07; РЖД С 11 ИЮЛЯ ПРОДЛИТ МАРШРУТ «ЛАСТОЧКИ» ИЗ ПЕТЕРБУРГА ДО ВАЛДАЯ И СТАРОЙ РУССЫ .....	67
ТАСС; 2020.02.07; ДВЖД ВЛОЖИТ БОЛЕЕ 122 МЛРД РУБЛЕЙ В РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ В 2020 ГОДУ .....	68
ТАСС; 2020.02.07; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА ЮУЖД В МАЕ СНИЗИЛИСЬ ПОЧТИ НА ПОЛОВИНУ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА .....	68
ТАСС; 2020.02.07; ЦППК ВОЗОБНОВИЛА ТУРИСТИЧЕСКИЕ ПОЕЗДКИ В ПОДМОСКОВЬЕ .....	69
РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; СУД ОБЯЗАЛ СТИВИДОРА В ПОРТУ ВАНИНО КОНТРОЛИРОВАТЬ ПДК УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ .....	69
ТАСС; 2020.02.07; В ПЕРМСКОМ КРАЕ ВОЗОБНОВЛЯЮТ РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ НА БОЛЬШИХ СУДАХ .....	70
РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; СПЕЦРЕЙС ИЗ МОСКВЫ В АМСТЕРДАМ ЗАПЛАНИРОВАН НА 4 ИЮЛЯ .....	71
ТАСС; 2020.02.07; ДОПФИНАНСИРОВАНИЕ АВИАСТРОЕНИЯ В 2021 ГОДУ СОСТАВИТ 13,8 МЛРД РУБЛЕЙ .....	71
RNS; 2020.02.07; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА СНИЖЕНИЕ ЦЕН НА АВИАТОПЛИВО В ИЮНЕ .....	72
ТАСС; 2020.02.07; ГАЗПРОМБАНК ОТКАЗАЛСЯ ОТ ВЗЫСКАНИЯ С UTAIR ПОЧТИ 646 МЛН РУБЛЕЙ .....	72
КОММЕРСАНТЪ; 2020.02.07; АКЦИОНЕРЫ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» РЕШИЛИ НЕ ВЫПЛАЧИВАТЬ ДИВИДЕНДЫ ЗА 2019 ГОД; ВСЯ ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ БУДЕТ НАПРАВЛЕНА В ФОНД НАКОПЛЕНИЯ .....	72
КОММЕРСАНТЪ; 2020.02.07; «ТРАНСАЭРО» НЕ СМОГЛА ВЗЫСКАТЬ С ВОРОНЕЖСКОЙ «ИЛЬЮШИН ФИНАНС» 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ .....	73
ТАСС; 2020.02.07; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИТ ДВА ЕЖЕДНЕВНЫХ РЕЙСА ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В МОСКВУ .....	73
ПРАЙМ; 2020.02.07; «АЭРОФЛОТ» ПРОДОЛЖАЕТ УВЕЛИЧИВАТЬ ДОЛГОВУЮ НАГРУЗКУ В УСЛОВИЯХ СЛАБОЙ КОНЪЮНКТУРЫ .....	73
ТАСС; 2020.02.07; В ПЕВЕКЕ НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ .....	74
ТАСС; 2020.02.07; ВПЕРВЫЕ ЗА 25 ЛЕТ В УДАЛЕННОМ СЕЛЕ НА СЕВЕРЕ ЧУКОТКИ ПРИНЯЛИ САМОЛЕТ В ТЕПЛОЕ ВРЕМЯ ГОДА .....	74

## ПУБЛИКАЦИИ

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.03.07; С ПАССАЖИРОВ СЛЕТАЮТ МАСКИ; АВИАЦИЯ С ТРУДОМ СПРАВЛЯЕТСЯ С АНТИВИРУСНЫМИ РЕКОМЕНДАЦИЯМИ**

Как выяснил “Ъ”, **Ространснадзор** за три недели июня выявил у аэропортов и авиакомпаний более 500 случаев нарушения противоэпидемических рекомендаций. Чаще всего пассажиры, а также персонал аэропортов и авиакомпаний забывают надевать маски и перчатки. Кроме того, не во всех аэропортах на входе в терминал проверяют температуру пассажиров, не всегда это делается и при посадке на рейс. Эксперты считают некоторые из этих рекомендаций, в частности двойную термометрию, избыточными, но говорят, что совсем от них отказываться нельзя, так как это снизит доверие пассажиров к авиатранспорту.

Территориальные управления Госавианадзора с 1 по 24 июня провели 543 проверки соблюдения рекомендаций **Минтранса** по обеспечению санитарно-противоэпидемических мер. Всего было выявлено 518 нарушений у авиакомпаний и аэропортов, из них на аэропорты приходится 353 нарушения. Соответствующая статистика приводится в обращении замглавы **Ространснадзора** Андрея Шнырева к главе **Росавиации** Александру **Нерадько** (есть у “Ъ”).

Проверки затронули 409 воздушных судов и 134 аэропорта. В письме господина Шнырева говорится, что в целом санитарно-эпидемиологические требования соблюдаются, а число нарушений – снижается. Тем не менее проверяющие столкнулись с «типовыми фактами». Среди наиболее часто встречающихся – отсутствие масок и перчаток у пассажиров, сотрудников аэропортов и персонала авиакомпаний, в том числе у летного и cabinного экипажа.

Кроме того, измерение температуры у пассажиров при посадке на борт производится не во всех случаях, а в аэропортах не все входы в аэровокзалы оборудованы тепловизорами или бесконтактными термометрами. Не во всех аэропортах в полном объеме проводится регулярная уборка общественных зон с использованием дезинфицирующих средств.

В частности, исходя из результатов проверок, авиакомпании «Победа», «Глобус» (S7), «Азимут», Nord Star не проводят мониторинг температуры тела пассажиров при наличии симптомов инфекционных заболеваний. Все остальные рекомендации **Минтранса** – дезинфекция самолетов перед совершением каждого рейса, ношение членами экипажей средств индивидуальной защиты, использование одноразовой посуды – эти авиакомпании исполняют.

**Евгений Дитрих, министр транспорта, 7 мая**  
**Евгений Дитрих, министр транспорта, 7 мая**

Очевидно, что нам предстоит вернуть доверие нашего пассажира, убедить его, что транспортная услуга является безопасной со всех точек зрения

Проверка в Шереметьево 19 июня выявила отсутствие масок и перчаток у сотрудников погранслужбы и работников службы авиационной безопасности, стоящих у входа в самолет. В тот же день выявлено отсутствие бесконтактного термометра на борту самолета SSJ100 авиакомпании «Аэрофлот» (аналогичные проблемы выявлены в других аэропортах также на самолетах S7 и «России»). В «Аэрофлоте» отказались от комментариев. Источник “Ъ” в компании утверждает, что та строго соблюдает все рекомендации, а самолеты укомплектованы антибактериальными салфетками, дезинфицирующими спреями, перчатками и масками. В Шереметьево “Ъ” заявили, что сотрудники «Шереметьево Безопасность» пользуются защитными средствами. При этом,

по данным аэропорта, проверочные мероприятия со стороны **Ространснадзора** 19 июня не проводились, как и вообще в этом году.

В Домодедово 18 июня, по данным **Ространснадзора**, аэропорт не информировал пассажиров при помощи звуковых объявлений о необходимости пользоваться масками и перчатками. В Домодедово говорят, что не получали данное письмо, но недавно успешно прошли проверку на соблюдение требований. «Также на регулярной основе аэропорт направляет регулятору отчетность об исполнении требований санитарной безопасности, включая регулярное аудиоинформирование о необходимости носить в терминале средства индивидуальной защиты. Сотрудники на постоянной основе проходят тестирование на COVID-19», – говорят в аэропорту.

В Пулково 18 июня не соблюдалась безопасная дистанция при посадке и высадке пассажиров, не использовались маски и перчатки. В «Воздушных воротах северной столицы» (ВВСС, управляет аэропортом Пулково) подчеркнули, что аэропорт отвечает за термометрию только на входе в терминал, при посадке на борт за измерение температуры отвечают представители авиакомпании. «СИЗ доступны в вендинговых автоматах при входе в пассажирский терминал, в залах регистрации, выдачи багажа и ожидания вылетов внутренних рейсов аэропорта Пулково, а также в магазинах и аптеках терминала аэропорта, – сказали в компании. – В Пулково проводится интенсивная уборка и дезинфекция помещений и контактных поверхностей. Воздух в терминале Пулково обеззараживается с помощью ультрафиолетовых рециркуляторов».

В **Минтрансе** говорят, что не планируют дополнять или корректировать методические рекомендации обеспечения санитарной безопасности при осуществлении пассажирских перевозок. В министерстве добавили, что направили в Роспотребнадзор предложение о включении методических рекомендаций в разрабатываемые Роспотребнадзором Санитарные правила обеспечения безопасности на различных видах транспорта.

Сами требования **Минтранса** в ряде случаев противоречивы, отмечает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

«Доскональное выполнение рекомендаций приводит к затягиванию процедур, увеличению времени посадки на борт и росту нервозности пассажиров. Термометрия непосредственно перед посадкой создает заторы и увеличивает время, когда пассажиры находятся в непосредственной близости друг от друга. Кроме того, при посадке через телетрап может возникнуть сквозняк – движение воздушного потока вдоль очереди, что создает риск передачи инфекции», – отмечает он. С другой стороны, повсеместное нарушение рекомендаций снижает уровень доверия к эпидемиологической безопасности воздушного транспорта, констатирует господин Пантелеев. По его мнению, можно смягчить некоторые рекомендации, например отменить двойную термометрию, оставив только измерение температуры на входе в терминал. За исполнением остальных рекомендаций следует следить строже, полагает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4399954>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.02.07; СОТНИ НАРУШЕНИЙ АНТИКОВИДНЫХ РЕКОМЕНДАЦИЙ ВЫЯВЛЕНЫ У АВИАКОМПАНИЙ И АЭРОПОРТОВ; РОСТРАНСНАДЗОР В ИЮНЕ ПРОВЕЛ ПОВАЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ**

**Ространснадзор** с 1 по 24 июня провел 543 рейда в аэропортах и на воздушных судах, выявлено 518 нарушений рекомендаций по соблюдению санитарно-эпидемиологических мер, говорится в письме **руководителя этого ведомства Андрея Шнырева** в адрес **первого замминистра транспорта – руководителя Росавиации Александра Нерадько**. Письмо было направлено 26 июня, «Ведомости» ознакомились с ним, подлинность документа подтвердил человек, близкий к **Росавиации**.

Часть проверок **Ространснадзор** проводил совместно с Роспотребнадзором, говорится в письме. Проверки охватили аэропорты по всей России – от Москвы и Санкт-Петербурга до Хабаровска и Владивостока. Методические рекомендации для авиакомпаний и аэропортов по поэтапному выходу из режима ограничений **Минтранс** разработал в мае. Самое частое нарушение у авиакомпаний – они не измеряют пассажирам температуру на входе в самолет. В этом проверяющие уличили «Аэрофлот», S7, «Победу», «Россию», «Ямал», «Ираэро», «Алросу», «Азимут» и некоторые другие авиакомпании. При этом в большинстве случаев перевозчики имеют на борту термометры для бесконтактного измерения температуры. Все перевозчики соблюдают остальные правила: экипажи носят маски и перчатки, запас масок и перчаток есть на борту для выдачи пассажирам.

Список нарушений аэропортов более разнообразен: кто-то недостаточно часто информирует пассажиров о необходимости соблюдать санитарные меры (например, аэропорты Тюмени и Нальчика), не следят за тем, чтобы пассажиры в терминалах соблюдали дистанцию («Пулково», Красноярск, Магадан). В некоторых аэропортах грузчики были пойманы за работой без масок или перчаток (Владивосток, Хабаровск, Якутск). Длинный список нарушений допустил аэропорт Новосибирска, пишет Шнырев: не измерялась температура на входе в терминал, средства индивидуальной защиты доступны только в аптеке терминала, в терминал пассажиров пускают без масок и перчаток.

Рекомендации **Минтранса** не обязательны к исполнению, напоминают сотрудники двух авиакомпаний, на то они и рекомендации. Тем не менее, **Ространснадзор** направил материалы о 231 нарушении в Роспотребнадзор, который является главным органом в стране по формированию санитарных правил, пишет Шнырев **замминистра Нерадько**.

«Рекомендация по измерению температуры пассажирам при входе в самолет абсолютно бессмысленная: в правилах ничего не говорится о том, что делать, если у кого-то нашли температуру выше 37 градусов», – говорит сотрудник российской авиакомпании. В рекомендациях **Минтранса** действительно о дальнейших действиях авиакомпаний в таком случае ничего не говорится. Даже если подразумевается, что авиакомпания должна снять такого пассажира с рейса, это будет прямым нарушением Гражданского и Воздушного кодексов: в них содержится конкретный список случаев, когда пассажир не допускается к перевозке, и высокой температуры в списке нет, продолжает собеседник «Ведомостей». Рекомендации **Минтранса** не могут ставиться выше федеральных законов, пассажир в таком случае подаст в суд и будет прав, добавляет он.

В методических рекомендациях **Минтранса** не прописаны санкции за их нарушение. «Ведомости» направили запросы в **Ространснадзор**, Роспотребнадзор и **Минтранс**.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/07/02/833866-sotni-narushenii-antikovidnih-rekomendatsii-viyavleno>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.03.07; СОТНИ НАРУШЕНИЙ АНТИКОВИДНЫХ РЕКОМЕНДАЦИЙ ВЫЯВЛЕНЫ У АВИАКОМПАНИЙ И АЭРОПОРТОВ; РОСТРАНСНАДЗОР В ИЮНЕ ПРОВЕЛ ПОВАЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ**

**Ространснадзор** с 1 по 24 июня провел 543 рейда в аэропортах и на воздушных судах, выявлено 518 нарушений рекомендаций по соблюдению санитарно-эпидемиологических мер, говорится в письме заместителя руководителя этого ведомства Андрея Шнырева в адрес первого **замминистра транспорта** – руководителя **Росавиации** Александра **Нерадько**. Письмо было направлено 26 июня, «Ведомости» ознакомились с ним, подлинность документа подтвердил человек, близкий к **Росавиации**.

Часть проверок **Ространснадзор** проводил совместно с Роспотребнадзором, говорится в письме. Проверки охватили аэропорты по всей России – от Москвы и Санкт-Петербурга до Хабаровска и Владивостока. Методические рекомендации для авиакомпаний и

аэропортов по поэтапному выходу из режима ограничений **Минтранс** разработал в мае. Самое частое нарушение у авиакомпаний – они не измеряют пассажирам температуру на входе в самолет. В этом проверяющие уличили «Аэрофлот», S7, «Победу», «Россию», «Ямал», «Ираэро», «Алросу», «Азимут» и некоторые другие авиакомпании. При этом в большинстве случаев перевозчики имеют на борту термометры для бесконтактного измерения температуры. Все перевозчики соблюдают остальные правила: экипажи носят маски и перчатки, запас масок и перчаток есть на борту для выдачи пассажирам.

Список нарушений аэропортов более разнообразен: кто-то недостаточно часто информирует пассажиров о необходимости соблюдать санитарные меры (например, аэропорты Тюмени и Нальчика), где-то не следят за тем, чтобы пассажиры в терминалах соблюдали дистанцию («Пулково», Красноярск, Магадан). В некоторых аэропортах грузчики были пойманы за работой без масок или перчаток (Владивосток, Хабаровск, Якутск). Длинный список нарушений допустил аэропорт Новосибирска, пишет Шнырев: не мерялась температура на входе в терминал, средства индивидуальной защиты доступны только в аптеке терминала, в терминал пассажиров пускают без масок и перчаток.

«Мы сколько раз уже говорили в отношении социального дистанцирования, как минимум на воздушном транспорте. Если рассадить с таким уровнем социального дистанцирования людей в самолете (не занимая среднего кресла, т.е. с максимальной загрузкой 67% – «Ведомости»), то билет будет стоить где-то к 70 000 руб., даже самый минимальный». 16 мая во время визита в «Шереметьево», цитата по «РИА Новости»

**Евгений Дитрих, Министр транспорта**

Рекомендации **Минтранса** не обязательны к исполнению, напоминают сотрудники двух авиакомпаний, на то они и рекомендации. Тем не менее **Ространснадзор** направил материалы о 231 нарушении в Роспотребнадзор, который является главным органом в стране по формированию санитарных правил, пишет Шнырев **замминистра Нерадько**.

«Рекомендация по измерению температуры пассажирам при входе в самолет абсолютно бессмысленная: в них ничего не говорится о том, что делать, если у кого-то нашли температуру выше 37 градусов», – говорит сотрудник российской авиакомпании. В рекомендациях **Минтранса** действительно о дальнейших действиях авиакомпаний в таком случае ничего не говорится. Даже если подразумевается, что авиакомпания должна снять такого пассажира с рейса, это будет прямым нарушением Гражданского и Воздушного кодексов – в них содержится список случаев, когда пассажир не допускается к перевозке, и высокой температуры в списке нет, продолжает собеседник «Ведомостей». Рекомендации **Минтранса** не могут ставиться выше федеральных законов, пассажир в таком случае подаст в суд и будет прав, добавляет он.

В методических рекомендациях **Минтранса** не прописаны санкции за их нарушение. В случае поступления материалы о нарушениях будут проверены в установленном законом порядке, сказал представитель Роспотребнадзора. Рейдовые осмотры проводятся в ежедневном режиме во всех субъектах Федерации, говорит его коллега из **Ространснадзора**. Проверки на транспорте проводит **Ространснадзор**, но есть договоренность, что все материалы направляются в Роспотребнадзор, который и будет принимать решение, что с материалами делать, сказал федеральный чиновник. Какие могут быть санкции за несоблюдение рекомендаций? Об этом чиновники не говорят ни официально, ни на условиях анонимности. **Минтранс России** направил в Роспотребнадзор предложение о включении положений методических рекомендаций в разрабатываемые Роспотребнадзором Санитарные правила обеспечения безопасности на различных видах транспорта, сообщил представитель министерства.

«Пулково» реализует полный комплекс мер, обеспечивающий максимальную защиту от распространения COVID-19, сказал представитель аэропорта. «Аэрофлот» строго соблюдает все рекомендации, направленные на недопущение распространения инфекции



и защиту здоровья пассажиров. Санитарно-гигиенические процедуры соответствуют самым высоким мировым стандартам», – говорит источник в группе «Аэрофлот». Представители «Аэрофлота», S7 и «Победы» на запросы не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/07/02/833866-sotni-narushenii-antikovidnih-rekomendatsii-viyavleno>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8874289>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.03.07; АКТУАЛЬНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ: ФОНД РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ УПРАЗДНЯТ; ОН ПОДРАЗУМЕВАЛ ВЛОЖЕНИЯ В ЭКОНОМИКУ В РАЗМЕРЕ 3,5 ТРЛН РУБЛЕЙ ЗА ШЕСТЬ ЛЕТ ЗА СЧЕТ ГОСЗАЙМОВ**

Фонд развития, созданный специально для инвестиций в крупные инфраструктурные проекты за счет госдолга, в ближайшее время упразднят. Законопроект о его исключении из Бюджетного кодекса Госдума приняла в первом чтении. Из фонда в экономику предполагалось направить 3,5 трлн рублей за 2019–2024 годы. Ранее за непрозрачность этот инструмент неоднократно критиковал глава Счетной палаты Алексей Кудрин. Эксперты полагают, что на фоне грядущей перестройки **нацпроектов** фонд потерял свою актуальность. В Минфине заверили: заявленным инвестициям ничего не угрожает – средства уже задействованы в госпрограммах.

Фонд уходит, инвестиции остаются

Госдума в первом чтении приняла законопроект, упраздняющий Фонд развития: специальные положения о нем предлагается исключить из Бюджетного кодекса. В пояснительной записке к документу причины такого шага даются весьма расплывчато. Прежде всего авторы апеллируют к заключению Счетной палаты на проект бюджета на 2020–2022 годы, где аудиторы отмечают, что ресурсы фонда никак не окрашены и проанализировать их использование на практике невозможно. Кроме этого, в пояснении сказано, что бюджетные средства уже и так распределены по госпрограммам, поэтому нет необходимости относить расходы на инфраструктуру в отдельную группу.

В Минфине на просьбу «Известий» прокомментировать причины отказа от фонда продублировали текст пояснительной записки, уточнив, что на финансирование проектов упразднение этого инструмента не повлияет.

Ранее глава СП Алексей Кудрин неоднократно критиковал Фонд развития за непрозрачность и предлагал от него отказаться.

– Сейчас он (Фонд развития. – «Известия») рассосался, так что мы его даже не видим, о нем даже не предлагается говорить, – заявлял в прошлом году глава Счетной палаты.

#### **СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»**

Фонд развития изначально задумывался как один из основных инструментов финансирования **нацпроектов** и достижения целей из майского указа президента. О его создании в 2018 году на Петербургском экономическом форуме объявил Антон Силуанов, тогда занимавший пост первого **вице-премьера**. Предполагалось, что фонд будет наполняться за счет госзаимствований – в него планировали направлять примерно 0,5% ВВП ежегодно с 2019 до 2024-го. Такой формат должен был защитить эти вложения от колебаний доходов бюджета, прежде всего цен на нефть.

В портфель фонда входило около 400 проектов общей стоимостью порядка 3,5 трлн рублей. Все они были связаны с созданием инфраструктуры. Например, в таких сферах, как цифровая экономика, транспорт, промышленность и жилье.

В перечень самых крупных проектов фонда входило, например, строительство терминала СПГ и ГК «Утренний» в морском порту Сабетта (103 млрд рублей), реконструкция трасс М-5 «Урал» в Башкортостане (88 млрд рублей) и А-103 Щелковское шоссе (53 млрд),

создание двух универсальных атомных ледоколов (45 млрд) и двух ледоколов «Лидер» (33 млрд).

Бумажные фонды

В предыдущие годы в бюджете появлялись и исчезали и другие инструменты, аналогичные Фонду развития, напомнил эксперт РАНХиГС Владимир Климанов. Например, такие, как Фонд финансовой поддержки регионов, Инвестиционный фонд РФ и ряд других. Все они оказывались малоэффективными и только вносили терминологическую путаницу, поскольку по своей сути были фондами исключительно на бумаге, в отличие, например, от того же ПФР.

Изначально предполагалось, что независимый от доходов казны Фонд развития сможет заполнить пробелы в Бюджетном кодексе, где нет понятия приоритетных или защищенных статей, добавил Владимир Климанов. Он должен был гарантировать, что важнейшие инфраструктурные проекты будут доведены до конца даже в случае фактического снижения доходной базы государства по сравнению с прогнозными значениями, пояснил эксперт.

Однако реальность кризиса внесла свои коррективы: **нацпроекты** решили серьезным образом перекроить, а вместе с ними неизбежен и пересмотр портфеля фонда. Кроме этого, в условиях растущего дефицита бюджета выбирать, какие расходы финансировать за счет займов, а какие – за счет доходов, уже нет возможности, резюмировал экономист.

В начале июня **Владимир Путин** поручил правительству подготовить предложения по уточнению национальных проектов из-за ситуации с коронавирусной инфекцией. Премьер **Михаил Мишустин** пообещал в ближайшие полтора месяца внести предложения на рассмотрение Совета по стратегическому развитию и **нацпроектам**. Как ранее писали «Известия», Минфин уже запланировал их секвестр на 2021–2022 годы в общей сложности на 140 млрд рублей.

Финансировать экономику из «общего котла» госзаймов – не лучший путь, считает руководитель направления «Макроэкономика» ЦМАКП Дмитрий **Белоусов**.

– Мы набираем долги под расходы бюджета в целом, из-за чего зачастую по ним переплачиваем и не пропускаем конкретные проекты через рыночную оценку, – заявил эксперт.

По его мнению, более эффективно – выносить мегастройки за пределы основного плана госрасходов и выпускать под них инфраструктурные облигации. Тогда появится возможность и сэкономить на госзаймах, и фактически привлечь в проекты бизнес, что должно позитивно сказаться на их стоимости и управлении.

В проект общенационального плана восстановления экономики, презентованный премьером **Михаилом Мишустин** президенту в начале июня, вошел специальный раздел, посвященный развитию долгосрочных финансовых инструментов. Один из них – это развитие целевых гособлигаций, то есть, заимствований на конкретные нужды.

<https://iz.ru/1030758/dmitrii-grinkevich/aktualnaia-realnost-fond-razvitiia-infrastruktury-uprazdniat>

**РБК; ВИКТОРИЯ ПОЛЯКОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.03.07; ВЛАСТИ ВПЕРВЫЕ В 2020 ГОДУ РЕКОМЕНДОВАЛИ ГОСКОМПАНИИ НЕ ПЛАТИТЬ ДИВИДЕНДЫ; ВЛАСТИ РЕКОМЕНДОВАЛИ «АЭРОФЛОТУ» НЕ ВЫПЛАЧИВАТЬ ДИВИДЕНДЫ ЗА 2019 ГОД. ОТРАСЛЬ ПОСТРАДАЛА ОТ ОГРАНИЧЕНИЙ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА**

Правительство рекомендовало разрешить «Аэрофлоту» не выплачивать дивиденды за 2019 год. Соответствующее распоряжение подписал **премьер-министр Михаил Мишустин**, документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

«Минфину, Минтрансу и Росимуществу при подготовке проектов директив представителям интересов Российской Федерации для участия в заседании совета директоров и в годовом общем собрании акционеров публичного акционерного общества «Аэрофлот – российские авиалинии» при рассмотрении вопроса повестки дня о размере дивидендов по акциям указанного акционерного общества и порядку их выплаты по итогам деятельности за 2019 год не предусматривать выплату дивидендов за 2019 год», – указано в распоряжении.

До сих пор не было директив не платить дивиденды по итогам 2019 года, сказал РБК источник в правительстве. Но наверняка такие указания последуют, добавил он. Например, транспортная отрасль очень сильно пострадала из-за ограничений, введенных на фоне эпидемии коронавируса, отметил источник.

Представитель «Аэрофлота» отказался от комментариев.

Согласно Центру раскрытия корпоративной информации, заседание совета директоров «Аэрофлота» назначено на 2 июля.

Контрольным пакетом акций «Аэрофлота» через Росимущество владеет ему принадлежит доля 51,2%. В то же время Минфин на протяжении последних лет настаивает на едином подходе к дивидендам госкомпаний, требуя от них направлять на выплаты акционерам 50% от чистой прибыли по МСФО вместо нынешних 25%. «Мы должны найти доходы для финансирования наших обязательств. Кроме того, государство купило актив и что-то должно с него иметь. И должны быть общие условия», – говорил в интервью РБК глава ведомства Антон Силуанов.

На фоне распространения коронавируса Россия в конце марта приостановила международное авиасообщение.

В начале июня компания сообщила об убытках в размере более 22 млрд руб. за первый квартал 2020 года. В марте из-за введения карантина пассажиропоток авиакомпании просел на 37,4%.

В середине июня стало известно, что «Аэрофлот» планирует выпустить допэмиссию на сумму 80 млрд руб. Об этом со ссылкой на источник сообщал Reuters. По словам собеседника агентства, государство может купить акции на 50 млрд руб., а оставшуюся долю приобретут ВТБ и Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) в равных пропорциях.

На фоне сообщений о возможной допэмиссии акции «Аэрофлота» 17 июня упали на 5,13%, до 85 руб.

<https://www.rbc.ru/business/02/07/2020/5efe17289a79474444ac7ddb?from=newsfeed>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.03.07; СУДАМ ОБОСНУЮТ ЦЕНУ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВВЕДЕТ ЭКСПЕРТИЗУ СТОИМОСТИ ИХ СТРОИТЕЛЬСТВА**

Правительство собирается начать оценивать стоимость создания судов, которые строятся за бюджетные средства. Сейчас такая государственная экспертиза не проводится, при этом цены в госпрограммах устанавливаются в основном по аналогам с учетом инфляции и в ряде случаев имеют мало общего с реальностью. Эта проблема особенно остро строит для дорогостоящих и уникальных судов, например, атомных ледоколов. По данным “Ъ”, как заказчики, так и верфи поддерживают введение такой госэкспертизы, так как это снижает риск будущих претензий со стороны Счетной палаты и прокуратуры.

Минпромторг подготовил законопроект, который вводит обязательную экспертизу стоимости строительства, проектирования, ремонта и утилизации судов и плавучих сооружений, если для этого используются средства бюджета. Изменения предлагается внести в закон о промышленной политике. Предполагаемая дата вступления в силу – июль 2021 года.

Как отмечается в пояснительной записке, сегодня закон не регулирует ценообразование на строительство и проектирование судов. Кроме того, заказчик (главный распорядитель бюджетных средств) не обязан подтверждать достоверность обоснования стоимости строительства судов. Это затрудняет проверку эффективности использования бюджетных средств и снижает достоверность определения цен. Согласно законопроекту, правительство получит право утверждать порядок проведения экспертизы по обоснованию ориентировочной стоимости судов и выдавать заключение о ее достоверности. Уполномоченным по определению ориентировочной стоимости и цен проектирования, строительства, утилизации и ремонта судов будет Минпромторг. Введение данной системы будет способствовать повышению достоверности определения цен, говорится в документах.

Несколько собеседников “Ъ” утверждают, что зачастую госзаказчики ориентируются на цену строительства судов, заложенную в госпрограмму, при этом обоснований под этими цифрами очень мало. Бывает, что с момента запуска конкурса и расчетов проходит от года до нескольких лет, в итоге цена изделия увеличивается. Чтобы управлять этим процессом, нужно запретить строить без проведения экспертизы, считает один из собеседников “Ъ”. Он подчеркивает, что расчет цены не делается за два-три дня, это минимум год от идеи до разработки технического проекта. Чем выше готовность проекта, тем точнее можно определить цену, заключает собеседник “Ъ”. Между тем при подготовке госпрограмм в них часто закладывается постройка опытных или головных образцов, стоимость которых сложно оценить сразу.

О проблемах отсутствия экспертизы для судов неоднократно упоминал глава Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов. В корпорации “Ъ” сообщили, что «всецело поддерживают данный документ». Более того, сообщают там, ОСК самым плотным образом работает над ним вместе с Минпромторгом, поскольку вопрос строительства судов для госзаказчиков за бюджетные средства является крайне важным и чувствительным. В настоящее время нет инструмента госэкспертизы как проектной документации, так и расчета цены, добавляют там.

Также о необходимости подобной экспертизы неоднократно говорили в «Росатоме». Как писал РБК 16 мая 2018 года, у Счетной палаты возникли вопросы к цене строительства головного атомного ледокола «Арктика» (ЛК-60). По данным “Ъ”, из-за отсутствия такой экспертизы «Росатом» также очень долго согласовывал цену строительства не имеющего аналогов ледокола «Лидер». Проблемы с ценой строительства возникли, по словам собеседников, и у ледоколов, которые строятся и должны быть построены для структур **Росморречфлота**. Источники “Ъ” в отрасли отмечают, что у компаний регулярно возникают трудности из-за отсутствия экспертизы, когда к ним приходят Счетная палата и прокуратура или приходится отчитываться в Минэкономки и Минфине. Сегодня подобной экспертизой занимаются ЦНИИМФ и ЦТСС, но министерства не принимают их оценку, ссылаясь на то, что это акционерные общества, а не госструктуры.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что законопроект устраняет пробелы в законодательстве. При эффективной реализации он позволит повысить прозрачность ценообразования в вопросах, необходимых для осуществления господдержки судостроительной отрасли и водного транспорта.

<https://www.kommersant.ru/doc/4399841>

### **ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2020.03.07; В ОБЪЕЗД ДОХОДОВ: ПОЛОВИНА ТАКСИСТОВ ПОТЕРЯЛА ЗА КАРАНТИН БОЛЕЕ 50% ЗАРАБОТКА; ЭТО МОЖЕТ СПРОВОЦИРОВАТЬ ПОВЫШЕНИЕ ЦЕН ДЛЯ КЛИЕНТОВ**

Каждый второй таксист потерял за время самоизоляции более половины заработка. Такие выводы сделали аналитики Qiwi в исследовании, с которым ознакомились «Известия». Агрегаторы подтвердили эту динамику. С мая спрос на поездки постепенно

восстанавливается, количество активных перевозчиков также начало расти. Рынок будет восполнять потери за счет граждан, которые предпочтут такси общественному транспорту из-за опасений заразиться коронавирусом, считают эксперты. Цены уже выросли на 5–11%, а до конца года они могут прибавить еще 2–6%.

### Поиск маршрута

В России 93% таксистов столкнулись со снижением доходов в период самоизоляции. Такие выводы сделали аналитики Qiwi в исследовании рынка во время карантина. Для 41% опрошенных падение доходов составило от 50% до 80% по сравнению с периодом до самоизоляции, а для 17% – свыше 80%. 65% респондентов отметили, что заработка хватало только на самое необходимое.

Большинство опрошенных таксистов (70%) продолжили трудиться в период самоизоляции. Коронавирус стал причиной ухода с работы 21% водителей. 4% респондентов нашли более выгодный источник дохода, 2% сменили деятельность из-за усталости от такси, 2% – по иным причинам.

У 24% действующих таксистов есть дополнительный доход, свидетельствуют данные опроса Qiwi. Причем для большинства из них (55%) сторонний заработок приносит более 60% общего заработка. 65% респондентов относится к классу «синих воротничков» (занимаются физическим трудом с почасовой оплатой). Сложившаяся ситуация вынуждает работающих таксистов думать о новых источниках дохода. Так, 61% водителей уже ищут альтернативный заработок.

В исследовании, которое проводилось с конца марта по начало июня, приняли участие 735 действующих таксистов из всех федеральных округов, средний возраст респондентов – 39 лет, стаж работы – более пяти лет.

В сервисе «Максим» подтвердили «Известиям» снижение доходов таксистов. Руководитель отдела по связям с общественностью компании Павел Стенников сообщил, что в первую неделю апреля количество заказов в среднем уменьшилось в два раза, на столько же сократилась и выручка водителей и сервиса.

Во время самоизоляции у «Везёт» почти на 50% снизился спрос на поездки, сообщила PR-специалист компании Юлия Варламова. В апреле на 30% уменьшилось число активных перевозчиков, но одновременно с этим выросло число водителей, чьи аккаунты были не активны некоторое время – многие использовали работу в такси как дополнительный источник заработка, пояснила она. С мая спрос на поездки у пассажиров постепенно восстанавливается, количество активных перевозчиков также начало расти.

Основатель Giga.Taxi Александр Мерзлякин, ссылаясь на статистику департамента транспорта Москвы, обратил внимание на то, что в июне рынок такси оживился. Так, в первую неделю месяца количество поездок на такси уменьшилось на 35% по сравнению с тем же периодом прошлого года, а уже к концу месяца снижение к прошлогодним показателям составило 12%. По его словам, позитивная динамика связана с отменой режима самоизоляции и пропусков, а также со скидками на поездки.

### Экономия с ветерком

Граждане, которые не хотели появляться в общественном транспорте из-за пандемии, пользовались услугами такси, отметил аналитик «Фридом Финанс» Валерий Емельянов. Довольно часто этой весной можно было увидеть, что агрегаторы локально повышали ценник из-за высокого спроса на машины, поделился наблюдением он.

По подсчетам начальника управления информационно-аналитического контента «БКС Брокер» Василия Карпунина, цены на поездку в такси выросли на 5–11%, а до конца года они могут прибавить еще 2–6%.

В «Яндекс.Такси», Gett и «Везёт» пояснили «Известиям», что стоимость поездки – динамическая величина, которая формируется исходя из таких факторов, как спрос, количество свободных автомобилей, дорожная ситуация или погодные условия. В сервисе «Максим», «Ситимобил» и «Яндекс.Такси» подчеркнули, что тарифы не меняли. В Gett

добавили, что после снятия ограничений цены выросли только на некоторые виды перемещений, но не уточнили, на какие.

Хотя базовые тарифы не менялись, стоимость поездки экономкласса выросла из-за высокого спроса, замечает Валерий Емельянов.

– Системы агрегаторов фиксировали пиковые нагрузки и автоматически делали наценку поверх базового тарифа. Вероятно, это связано с тем, что россияне выходили из карантина быстрее, чем таксисты. Не все водители оказались готовы к этому, что местами привело к дефициту такси, – отметил эксперт.

Аналитик «Финам» Алексей Коренев полагает, что агрегаторы и таксопарки вынуждены будут поднять цены. Существенно снизившиеся за время карантина доходы самих таксистов и компаний вынуждают компенсировать потери увеличением стоимости услуг для пассажиров, считает он.

Валерий Емельянов, напротив, сомневается в том, что агрегаторы будут повышать тарифы в ближайшем будущем. Он объясняет это большим выбором средств передвижения у пассажиров, среди которых каршеринг и карпулинг. Службы такси не в том положении, чтобы диктовать рынку свои условия, уверен он.

По прогнозам Qiwi, рынок такси вернется к докризисным показателям в сентябре 2020 года, если не произойдет второй волны коронавируса. Восстановлению будет способствовать предпочтение такси общественному транспорту из соображений безопасности, считает директор по развитию массовых сервисов Qiwi Виктория Кияченко.

В «Максим» настроены менее оптимистично, несмотря на то что ситуация в будни почти нормализовалась. Из структуры заказов на три месяца выпали поездки в места отдыха и развлечений, которые давали большой трафик в пятницу вечером и выходные дни, ощутимо меньше стало поездок в аэропорты и на вокзалы, перечислил Павел Стенников. Он полагает, что ситуация может продлиться долго, поскольку весной граждане получили «экономический шок» в виде снижения доходов, снизилась платежеспособность, а ситуация с коронавирусом может повториться.

С тем, что на рынок такси больше всего будет влиять платежеспособность россиян, согласен и Алексей Коренев. Пока доходы граждан падают и прогнозируемый в III квартале пик проблем на рынке труда еще не пройден, возвращения прежнего спроса на поездки ожидать не стоит, считает аналитик. Восстановление таксомоторного рынка до бывшего уровня займет несколько лет, заключил Алексей Коренев.

<https://iz.ru/1030786/anna-ustinova/v-obezd-dokhodov-polovina-taksistov-poteriala-za-karantin-bolee-50-zarabotka>

### **КОММЕРСАНТЪ; ГАЛИНА ДУДИНА, ЕЛЕНА ЧЕРНЕНКО; 2020.03.07; «НЕТ СМЫСЛА ГОВОРИТЬ ОБ ОТКРЫТИИ ГРАНИЦЫ, ЕСЛИ ДРУГАЯ СТОРОНА ЕЕ НЕ ОТКРЫВАЕТ»; ПОСОЛ ФИНЛЯНДИИ В МОСКВЕ МИККО ХАУТАЛА ДАЛ ПРОЩАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ “Ъ”**

Посол Финляндии в России Микко Хаутала назначен главой финской дипломатической миссии в США. В Москву вместо него приедет дипломат, уже работавший в РФ, – Антти Хелантеря. Накануне своего отъезда господин Хаутала рассказал корреспондентам “Ъ” Елене Черненко и Галине Дудиной о том, что для него стало неожиданностью в этой командировке, почему Арктика привлекает столько внимания со стороны военных и как Хельсинки строит диалог с Москвой в условиях российско-европейских разногласий.

«Ухода финских компаний с российского рынка я не вижу»

– В Финляндии ситуация с коронавирусом стабилизировалась, и в воскресенье, например, не было выявлено ни одного нового случая инфицирования. При этом глава МВД Мария Охисало предупредила, что граница с РФ будет открыта в числе последних. Когда же ее откроют?

– Обе страны, Финляндия и Россия, принимали со своей стороны меры по ограничению пересечения границ. Полностью закрыта граница никогда не была, кроме того, мы продолжали выдавать визы для отдельных категорий граждан: в Финляндию могут въехать водители грузового и коммерческого транспорта, студенты, члены семей проживающих у нас граждан, обладатели вида на жительство. Конечно, доля тех, кто сейчас может выехать из России в Финляндию, крайне мала, если сравнить с нормальным трафиком, но такие поездки все же возможны. Нам удалось сохранить на прежнем уровне грузопоток, почти на уровне 100%. А вот передвижение людей через границы сократилось на 97–98%. Конечно, для нас это тоже стало шоком: в прошлом году российско-финскую границу пересекли порядка 10 млн человек, мы выдали почти 800 тыс. виз – больше, чем какая-либо другая страна ЕС. Сокращение турпотока приведет к большим потерям, и поверьте мне, финны уже давно хотят увидеть наших российских гостей. Но всем понятно, что пока рано открывать границы из-за ситуации с коронавирусом. Хотя я думаю, что такое время придет.

Сейчас мы аккуратно снимаем ограничения внутри ЕС. Процесс переговоров о том, когда и как мы будем открывать внешние границы, только начался.

Мы следим за эпидемиологической ситуацией, но считаем, что пока рано принимать такое решение. И конечно, оно не может быть односторонним: нет смысла говорить об открытии границы, если другая сторона ее не открывает.

– Вы можете себе представить, чтобы российско-финская граница открылась отдельно от границ России с ЕС?

– Ну в принципе это национальное решение, любой член ЕС может принять его отдельно. Но думаю, что на этот вопрос отвечать рановато, все зависит от ситуации и от взаимности.

– А возобновление железнодорожного сообщения? **Глава Минтранса Евгений Дитрих** на этой неделе рассказал о переговорах с финской стороной и пообещал, что международное пассажирское железнодорожное сообщение откроется «в этом году». Звучит не очень оптимистично.

– Ну да. Я надеюсь, что в этом году это все будет, даже уверен в этом. Министры транспорта говорили по телефону на прошлой неделе и обсуждали в том числе все эти вопросы. Я уверен, что к данному вопросу мы в будущем еще вернемся.

– На карантине вы провели немало встреч по видеосвязи и общались с финскими компаниями. Еще до пандемии у многих из них была непростая ситуация, с российского рынка ушли финская сеть Stockmann, крупная юридическая компания Castren & Snellman. Как обстоят дела у других?

– Финских компаний в России порядка 900, и ситуацию они оценивают по-разному. На одних кризис не повлиял, а на других повлиял.

– У Valio, например, должно быть все прекрасно, они же производят продукты питания.

– У Valio все хорошо, но есть и другие компании. Еще до коронавируса основными проблемами были валютный курс (точнее, ослабление рубля) и общие проблемы российской экономики. Протекционизм также негативно влияет на работу компании. Вот это привело к тому, что некоторые финские компании действительно ушли с российского рынка. Но в то же время пришли новые – думаю, в какой-то мере это естественный процесс: планы меняются, одни уходят, другие приходят. В целом ухода финских компаний с российского рынка я не вижу – ситуация скорее стабильна. У тех, с кем я говорил в последние месяцы, похоже, сложилось ощущение, что «могло бы быть и хуже». Есть и компании, где выполняются даже все планы.

Думаю, главным для наших компаний будет вопрос о том, когда и как быстро будет восстанавливаться российская экономика. И на этот вопрос, боюсь, в данный момент попросту нет четкого ответа.

«Мы стали монастырем»

– Вы приехали в Москву послом в 2016 году, свободно говорите по-русски и по-украински. Направляясь сюда, вы уже хорошо знали страну и регион. Что для вас оказалось неожиданным?

– Самым большим сюрпризом стало то, что еще в 2016 году я видел рост российской экономики, оживление компаний... А заканчиваю свой срок в период глубочайшего мирового кризиса, который затронул все сферы. Удивительно, как быстро могут измениться условия работы. Буквально в течение пары дней мы перешли от нормальной кипящей, бурной деятельности активного посольства, которое работает по всем направлениям, к полной блокаде.

Мы стали монастырем, закрылись, все живут в своих комнатах, и от нормальной дипломатической деятельности мы перешли к кризисному менеджменту.

Когда я подписывал и передавал в МИД России ноту о закрытии границ, я даже сфотографировался: далеко не каждому послу доводится подписать такую ноту – надеюсь, никому больше после меня.

– До того вы пережили здесь непростые годы затяжного политического кризиса между Россией и ЕС. Между тем после 2014 года финский президент Саули Ниинистё, в отличие от лидеров других европейских стран, отказался ограничивать свои контакты высокого уровня с Россией. Как вы думаете, насколько это решение продиктовано национальными интересами или личной позицией? Мог ли он поступить иначе?

– Конечно, мог. Но я думаю, что в том году – я хорошо это помню – Финляндия все-таки исходила из того, что надо всегда говорить, вести диалог даже в сложной ситуации. Особенно в сложной ситуации. В этом смысл дипломатии – вести диалог, а не откладывать поиск ответов. Кроме того, когда принимали то решение, наше правительство его поддержало. И потом, наш визит был в середине августа, то есть это была не первая встреча европейского лидера с вашим президентом: **Владимир Путин** тогда еще в июне посетил Францию. А президент Ниинистё сразу после Сочи успел побывать в Киеве и поговорить с президентом Украины Петром Порошенко.

Теперь уже практически все страны ЕС сохраняют или возобновили контакты, в том числе на высшем политическом уровне. И в то же время для Финляндии и Евросоюза нет сомнений в том, что то, что мы переживаем, – это необычное время. Наши отношения не нормализовались, мы переживаем довольно сложный кризис, и это влияет на многие сферы. Но вести диалог, я считаю, все-таки правильное решение.

– Сейчас «Росатом» участвует в строительстве АЭС «Ханхикиви» в Финляндии, имея долю в проекте 34% (через АО «РАОС Войма») и являясь основным поставщиком инженерно-технических услуг для данной АЭС (около €6,7 млрд). Как идет реализация проекта, когда он будет завершен? Почему так затягивается процесс получения всех разрешений?

– «Ханхикиви» – это совместный проект ряда компаний-акционеров, и именно они несут за него ответственность. Роль правительства Финляндии ограничена выдачей разрешений на строительство и контролем за соблюдением стандартов безопасности. Это не просто какой-то бюрократический процесс – у нас очень высокий уровень стандартов безопасности в области ядерной энергетики, и у нас очень строгое и независимое ведомство, которое внимательно за этим следит. Процесс получения разрешений – это не просто заявка и получение штампа, но обеспечение того, чтобы все технические детали будущей АЭС соответствовали международным стандартам. То есть это не вопрос времени, а в первую очередь вопрос качества. И полагаю, что это в интересах всех сторон, в том числе акционеров, – соблюсти все стандарты качества. Нет и не должно быть какой-то искусственной бюрократии, затягивания под видом каких-то других причин – идет нормальный, естественный процесс.

– К риску соблюдения сроков добавляется риск введения санкций США против российских экспортных атомных проектов. Вы проводили оценку таких рисков?



– Если я правильно понимаю, наше правительство такого анализа не проводило – возможно, его изучили акционеры. Но понятно, что это не единственный зарубежный проект «Росатома», так что вопрос рисков более глобальный, чем этот российско-финский проект.

«Арктика – это не дикий Север»

– Вы поедете послом в США. Я не могу не спросить, ожидаете ли вы, что вам придется объяснять людям, что Финляндия не является частью России, как об этом писал экс-советник главы Белого дома Джон Болтон в своей книге со ссылкой на слова, якобы сказанные президентом Дональдом Трампом?

– Да, я сам видел эту цитату Болтона – но не думаю, что это правда. Это ерунда. Во-первых, Трамп посетил Финляндию в первый раз, если я не ошибаюсь, в 1992 году. И я думаю, что тогда у него не осталось впечатления, что он посетил Россию. Три года назад, когда мы отмечали столетие нашей независимости, он также устно поздравил Финляндию и финнов с этим юбилеем в ясных и четких формулировках, которые позволяют сделать вывод, что он знает, о чем говорит. В конце концов, он принимает президента Ниинистё в Овальном кабинете – а российских губернаторов я там пока не видел. То есть я на 100% уверен, что он в курсе того, с кем встречается. И на основе нашего опыта ведения переговоров с президентом США никаких сомнений у нас не осталось.

– Одна из тем, которой вы здесь занимались и которая, очевидно, останется для вас актуальной и в США, – это Арктика. Сейчас вопреки всеобщим заверениям о том, что это будет зона, свободная от конфликтов, Россия и страны НАТО обвиняют друг друга в форсировании милитаризации. При этом проводятся учения, наращивается инфраструктура, проводятся опасные маневры. Какова позиция Финляндии как государства, которое могло бы сыграть даже роль посредника? Считаете ли вы еще возможным предотвратить превращение Арктики в один из регионов конфликта?

– Это иллюзия – думать, что Арктика может оставаться вне внимания военных, учитывая, как растет значение этого региона. Я считаю, что это понятный, естественный процесс: если увеличиваются товаропоток и потенциал трафика, если там сосредоточен российский ядерный потенциал и природные ресурсы региона значительны, понятно, что растут и ресурсы военных в этом регионе.

Россия стремительно теряет арктические льды

Думаю, что главное, во-первых, понимать, что есть международное право, которое должны соблюдать все стороны. Арктика – это не дикий Север. Во-вторых, очень важно, чтобы, несмотря на рост конфликтного потенциала, обе стороны развивали свои каналы связи и сотрудничества, чтобы вот эти конфликтные потенциалы оставались под контролем, чтобы сохранить мирный баланс, равновесие. Я думаю, что все стороны понимают, что если этот процесс выйдет из-под контроля, если начнется какое-то столкновение, то будет довольно сложно использовать регион в экономических целях. И в-третьих, я все-таки считаю, что стороны понимают необходимость сотрудничества и совместного контроля. У нас в целом вот такая позиция.

Финляндия не член НАТО, и я говорю не от имени блока, но мы арктическая страна, у нас тесные и хорошие контакты и с НАТО, и с Россией, в том числе есть своя прямая линия с Минобороны России, которая еженедельно тестируется.

– Что значит «тестируется»?

– Проверяется связь, что линия открыта.

– А вы видите здесь какую-нибудь роль Арктического совета? Он как раз пребывает, по крайней мере официально, в тех иллюзиях, которые вы упомянули, что Арктика – регион сотрудничества, поэтому никакие вопросы безопасности в ее классическом смысле не обсуждают, только экологическую безопасность, научно-техническое сотрудничество и т. д. Должен ли Арктический совет заниматься вопросами безопасности?

– Я думаю, что этот вопрос надо решать со всеми членами Арктического совета. Даже если совет не занимается военными вопросами, тем не менее он в какой-то степени сдерживает потенциальный конфликт, служит конструктивной платформой для работы в регионе, даже если вопросы безопасности не вносятся в повестку дня. Пока, может быть, рано принимать решения о новой роли этого совета, но в будущем я не исключаю такого варианта, если страны-члены его поддержат. Как вы знаете, Финляндия уже много лет говорит о том, что пора созвать саммит стран–членов Арктического совета.

– Да, и после окончания финского председательства была надежда на Исландию, на то, что саммит состоится в этом году в Рейкьявике.

– Да, но теперь из-за пандемии эти планы точно остались не реализованы. Посмотрим. Мы считаем, что диалог нужен в разных форматах, в том числе в Арктическом совете.

– Среди многих проблем, связанных с Арктикой, Финляндия на протяжении нескольких лет неустанно занималась проблемой черной сажи, о которой вы одно время говорили чуть ли не в каждой речи. Как там теперь с черной сажей? Вам удалось добиться прогресса?

– Да, удалось. Конечно, все зависит от того, как измерять этот прогресс, но уверен, что общее представление об этой проблеме кардинально изменилось. Черная сажа – это один из аспектов борьбы с изменением климата, но именно в этом направлении можно достичь результата довольно быстро. Например, в России уже идет процесс замены источников энергии, мне рассказали, что в регионах идет замена угля на газ и электричество в хозяйствах, на ТЭЦ и в котельных. Это улучшает качество воздуха в городах и предупреждает выбросы черной сажи. Мы считаем, что о борьбе с изменением климата надо не просто говорить, а делать что-то конкретное.

Тоже важно, что за это короткое время мы вообще стали больше, чем раньше, уделять внимание вопросам изменения климата.

Мы приветствуем присоединение России к Парижскому соглашению – даже если отдельные подходы у нас отличаются, все равно мы находимся на одной стороне и оптимистично смотрим на перспективы реформ.

В том числе, кстати, мусорной реформы – мы активно стали заниматься этим вопросом в России.

– В процессе подготовки этой реформы вашим компаниям удалось занять какую-то нишу?

– Очень много наших компаний участвует в этих проектах. Например, в Москве, в парке «Зарядье», установлена финская система вакуумного удаления мусора (такая же система есть на новом стадионе «Динамо»). Есть и множество других примеров.

– В Финляндии, кстати, более половины мусора сжигают. Выбор в пользу сжигания сделали и в России. Финский опыт был здесь полезен?

– Всегда есть мусор, который просто невозможно переработать, в таком случае он сжигается. Остальное перерабатывается, и менее 1% мусора у нас попадает на свалки. В России, конечно, проценты другие. Но наше преимущество в том, что у нас есть этот опыт и понимание того, как провести просветительную работу. 20 лет назад у нас тоже население было против сжигания, и это был непростой процесс. То, что мы сейчас наблюдаем в России, мы уже видели у себя раньше; многие процессы нам понятны, и я считаю, что это хорошо, что мы вместе работаем. Кстати, это сотрудничество было одобрено даже на уровне президентов, которые говорили о том, что если у какой-то северной страны с большими расстояниями и холодными зимами есть хороший опыт, то его можно использовать.

– Вы ранее выступали с инициативой по предотвращению инцидентов в районе Балтийского моря, предложив, чтобы авиация постоянно держала транспондеры включенными. Эта инициатива была реализована?

– Нам удалось обратить внимание на этот вопрос, и мы получали хорошие отклики от России и многих других стран. Думаю, все участники этой рабочей группы

Международной организации гражданской авиации прекрасно понимают, что эта инициатива была выдвинута с целью не допустить какой-то катастрофы в воздухе. Не скажу, что мы добились какого-то окончательного результата, но мы считаем, что это все же была полезная инициатива, и возможно, мы вернемся к ней в будущем. Но сейчас ситуация с авиацией довольно простая: гражданской авиации почти нет.

– Говоря об авиации, 6 июля будет обзорная конференция Договора по открытому небу. Какую позицию займет Финляндия? Как вы считаете, будет ли договор жизнеспособным без США?

– Конечно, мы хотели бы, чтобы США остались в договоре, мы жаловались на то, что они пытались уйти, и еще надеемся, что они передумают, останутся. Для нас Договор об открытом небе служил хорошим инструментом, и кстати, мы считаем хорошим решением то, что Россия пока остается в договоре, что можно сохранять его жизнеспособность. Но теперь надо смотреть, получается ли спасти договор в том виде, как он есть.

\*\*\*

<https://www.kommersant.ru/doc/4399506>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.03.07; ЗАЙМИ, НО ВЫДАЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТСТУПИТ И ОТ БЮДЖЕТНОГО ПРАВИЛА, И ОТ ТРАТЫ ФНБ**

Правительство официально подтвердило формальное отступление от бюджетного правила на 2020–2021 годы. Расходы в эти годы будут в среднем на 2% ВВП выше, чем требуют ограничения, но Фонд национального благосостояния Белый дом по крайней мере в этом году расходовать практически не будет, большая часть финансирования антикризисного плана (сейчас – до 4,4 трлн руб.) будет оплачена из займов. ФНБ, возможно, не будет и пополняться – так как основной объем недополучения бюджетом доходов связан со сделкой ОПЕК+, Минфин обсуждает схему, в которой бюджетные ограничения не будут до 2022 года реагировать на снижение объема экспорта сырья.

Правительство на своем заседании 2 июля обсудило плановую правку Бюджетного кодекса – она, в свою очередь, узаконит на период 2020–2021 годов временную конструкцию бюджета и даст вписать в нее национальный план восстановления экономики. О поправках к БК председатель правительства **Михаил Мишустин** объявил официально – хотя национальный план еще не утвержден (с большой вероятностью он в окончательной версии появится уже в июле), **премьер-министр** заявил, что превышение утвержденных расходов бюджета текущего 2020 года составит предельно 1,8 трлн руб. Из этого вычисляется и «стоимость» плана, рассчитанного на 2020–2021 годы, – приблизительно, поскольку части параметров 2021 года еще нет, а часть бюджетных мер плана рассчитана по предельным лимитам, которые не будут выбраны на 100%. Стоимость плана – порядка 4,1–4,5 трлн руб. Заместитель главы Минфина Владимир Колычев, на днях сообщивший ряд деталей бюджетных проектировок на 2020–2021 годы, оценил его полную стоимость в 4,4 трлн руб.

Если эта цифра подтвердится, то только за июнь план сократился в стоимости минимум на 10% – на конец мая она оценивалась в 2,5% ВВП в год, или более 5 трлн руб. Это, впрочем, счет без оценки вклада в антикризисные действия Банка России, сопоставимые в 2020 году по объемам, но не по характеру воздействия на экономику. Вероятно, это связано с уточнением экономических потерь первого полугодия 2020 года – так, на вторую половину июня Минфин оценивал федеральные потери доходов от карантинных ограничений в 1 трлн руб., это, по данным “Ъ”, значимо меньше, чем аналогичные майские оценки.

Снятие ограничений на федеральные расходы в 2020 году будет означать частичное отступление от бюджетного правила.

По существу, правительство признало готовность к нему еще в мае, господин Колычев объясняет происходящее временной необходимостью контрциклической бюджетной политики, что хорошо согласуется с неофициально обсуждаемой идеей определенной консолидации бюджетных расходов в бюджете на 2021–2023 годы. О самом бюджетном процессе Минфин пока говорит очень мало, что объяснимо: на 2021 год приходится часть расходов еще не утвержденного плана восстановления. Пока ясно лишь, что формальное отступление от бюджетного правила рассчитано на два года – к 2022 году предполагается полный возврат к нему даже в случае, если цены на нефть будут ниже «цены отсечения».

Парадоксально, но потери доходов федерального бюджета от эпидемии коронавируса уже компенсированы сделкой по покупке правительством контрольного пакета акций Сбербанка у ЦБ на средства ФНБ. За этим исключением, по форме не затрагивающим само назначение фонда, ФНБ в 2020 году почти не будет использоваться – за год (при текущих ценах на нефть) из него будет потрачено, по расчетам Минфина, 250–300 млрд руб. Большую часть остальных недостающих для финансирования дополнительных расходов бюджета в 2020–2021 годах предполагается занять на открытом рынке – накануне Минфин объявил, что в третьем квартале намерен разместить ОФЗ на 1 трлн руб. (с начала года уже занято 1,7 трлн руб.), и это принципиальная позиция – по словам Владимира Колычева, сейчас банковскому сектору разумнее принимать на себя суверенный, а не кредитный риск, в силу этого финансировать дефицит бюджета (менее 5% ВВП в 2020 году – это текущая оценка) рациональнее через займы, а не из ФНБ. В сумме же 4,4 трлн руб. плана восстановления – это 1,1 трлн руб. средств сделки по Сбербанку, 1 трлн руб. перераспределенных расходов бюджета (не влияющих на общий объем расходов), остальное – займы. Отдельно в расходах 2020–2021 годов следует учитывать порядка 1 трлн руб. перенесенных (то есть непотраченных) расходов 2019 (и, вероятно, 2020) года.

Таким образом, для борьбы с коронавирусом и его последствиями временное отступление от бюджетного правила не так необходимо – по сути, Белый дом отказывается от него в основном для смягчения спада ВВП и для стимулирования более быстрого восстановления.

При этом сам по себе отказ определен не столько эпидемией и падением цен на нефть, сколько борьбой с падением цен на нефть – ограничениями сделки ОПЕК+ для российского экспорта. По словам заместителя главы Минфина, «мы просто не хотим, чтобы экономика подстраивалась к временному снижению объемов добычи», поэтому при расчетах бюджетных расходов предлагается считать базовые нефтегазовые доходы федерального бюджета на 2020–2021 годы «без учета сделки ОПЕК+». К 2022 году Минфин намерен вернуться к формальному соблюдению бюджетного правила полностью – то есть даже если считать предлагаемый (он пока не утвержден) подход «завышением цены отсечения» в понимании БК, то в 2022 году плановый бюджетный дефицит составит не более 1% ВВП, а цена отсечения будет полностью соответствовать формуле БК. Отметим, «собственный вклад» в спад ВВП сделки ОПЕК+ в Минфине оценивают в 1,2% ВВП в 2020 году и в 2021 году – это чистый эффект, сама по себе сделка увеличивает, а не снижает цены экспорта, без нее спад ВВП был бы, очевидно, сильнее.

В итоге решение Белого дома отступить от бюджетного правила – сознательно и с эпидемией связано лишь отчасти. По состоянию на июнь полностью неизбежные расходы плана на 4,4 трлн руб. – это 450 млрд руб., которые тратятся на систему здравоохранения и эпидемический контроль.

800 млрд руб. выплат, из которых большая часть – выплаты семьям с детьми (лишь 200 млрд руб. из этой суммы – новые пособия по безработице), в немалой степени связаны с конституционным референдумом. До 800 млрд руб. плана – это поддержка региональных бюджетов и социальных фондов, в том числе компенсация им сниженных и отсроченных ставок соцплатежей. В 2 трлн руб. поддержки наиболее пострадавших отраслей отсрочки

по налогам – это более 0,5 трлн руб., столько же уйдет на «списываемые» кредиты при условии сохранения занятости – притом что всплеск безработицы, который они призваны предотвратить, в большей части предположителен. Чисто отраслевая поддержка – это еще 800 млрд руб. (из них – 0,5 трлн руб. госгарантий). На практике примерно половина средств плана восстановления – расходы, в которых политическая и экономическая целесообразность смешаны и неотделимы от долгосрочных стимулирующих мер. После 2021 года правительству придется учитывать, что главным действенным «средством против коронавируса» стал возврат налогов домохозяйствам и компаниям, снижение налогового бремени и дерегулирование – и дело было не в эпидемии.

[https://www.kommersant.ru/doc/4399880?from=main\\_1](https://www.kommersant.ru/doc/4399880?from=main_1)

### **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.03.07; МАЛОМУ БИЗНЕСУ ОБЕЩАНО УДВОЕНИЕ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СТИМУЛИРУЕТ СПРОС ГОСЗАКУПКАМИ**

Министерство финансов предложило удвоить обязательную квоту малого и среднего бизнеса в закупках государства, увеличив ее с 15% до 30%. Предприниматели рады расширению квоты, но хотели бы, чтобы подобное произошло и с обязательной долей в закупках госкомпаний, чего Минфин пока не обещает. В отношении таких заказчиков Белый дом сейчас занят квотированием иного рода – правительство вчера рассмотрело поправки о введении для госкомпаний обязанности указывать в договорах о закупках страну происхождения товаров, чтобы власти могли отслеживать исполнение свежей нормы о квотах для национальных производителей.

Минфин предложил вдвое увеличить квоту малого бизнеса в закупках государства – с 15% до 30%. Такая инициатива направлена первому вице-премьеру **Андрею Белоусову** – в случае одобрения она будет погружена в готовящийся «оптимизационный» пакет поправок к закону о госзакупках (ФЗ-44). Внесение этого законопроекта в Госдуму, по словам **замминистра** финансов Алексея Лаврова, запланировано на 16 июля. В поправках уже есть меры по снижению финансовой нагрузки на малый бизнес. Например, о выдаче независимых гарантий от региональных гарантийных организаций и ВЭБ.РФ для обеспечения обязательств по контрактам – вдобавок к банковским гарантиям (см. “Ъ” от 1 июня).

Как сообщили “Ъ” в Минфине, в 2019 году объем закупок у малого бизнеса составил 1,4 трлн руб. – это 16% госзаказа.

Напомним, для таких закупок предусмотрен специальный регламент: отдельные обеспечительные процедуры, сокращенный срок оплаты поставок заказчиком в пределах 15 дней и так далее. По словам главы «Опоры России» Александра Калинина, предприниматели давно предлагали повысить квоту, ведь поддержка спроса на продукцию малого бизнеса помогает достижению целей профильного **нацпроекта** – росту доли МСП в отечественном производстве до 32,5% к 2024 году.

Член генсовета «Деловой России» Алексей Мостовщиков отмечает, что господдержка МСП должна предусматривать в том числе и контроль за госзаказчиками: «Предприниматели отмечают множество лазеек при госзакупках. К примеру, госзаказчики выставляют специфичные требования, чтобы заказ получали известные им поставщики». Кроме того, бизнес надеется на повышение квоты закупок не только государства, но и госкомпаний (по ФЗ-223). Пока, впрочем, по данным “Ъ”, по итогам дискуссий с чиновниками в период пандемии предприниматели согласились с логикой Минфина – приступить к правке ФЗ-223 лишь после доработки ФЗ-44. В самом Минфине при этом говорят, что после недавнего повышения квоты МСП при закупках госкомпаний до 20% ее нового увеличения не планируется.

Пока к стимулированию спроса на отечественные товары за счет закупок госкомпаний власти подошли с другой стороны.

Вчера правительство рассмотрело проект поправок к ФЗ-223 об обязанности заказчика включать в договоры информацию о стране происхождения товаров. Эти сведения позволят правительству контролировать выполнение госкомпаниями свежей нормы об обязательной доле закупок у отечественных производителей – перечень котируемой продукции и размер квот Белому дому еще только предстоит определить (см. “Ъ” от 5 июня). Одновременно такая информация позволит учесть долю закупок у российских поставщиков по **нацпроектам** – идеи об их котировании также активно обсуждаются сторонниками протекционизма.

Наряду с регуляторной поддержкой бизнеса власти продолжают делать финансовые вливания в социальную сферу. Вчера кроме правки бюджетного законодательства ради увеличения госрасходов правительство распределило новую порцию средств для помощи населению. В связи с продлением срока действия «президентских выплат» премьер **Михаил Мишустин** сообщил о выделении из резервного фонда еще 7,5 млрд руб. для врачей, работающих с больными коронавирусом, а также 3,5 млрд руб. для соцработников. Также власти выделяют более 4 млрд руб. на создание временных рабочих мест, включая организацию временной работы на предприятиях, переведших сотрудников на режим неполной занятости. В общей сложности, по оценке Белого дома, это позволит временно трудоустроить более 80 тыс. человек.

<https://www.kommersant.ru/doc/4399800>

### **ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.03.07; НА ОШИБКАХ МУЧАТСЯ: ЧИНОВНИКОВ ЗАСТАВЯТ СОБЛЮДАТЬ НОРМЫ РУССКОГО ЯЗЫКА; МИНТРУД РАЗРАБАТЫВАЕТ ЗАКОНОПРОЕКТ О КОНТРОЛЕ ЗА ГРАМОТНОСТЬЮ ГОССЛУЖАЩИХ**

Российских чиновников заставят соблюдать нормы современного русского литературного языка. Как выяснили «Известия», Минтруд готовит законопроект, который предполагает установление контроля за исполнением этих правил госслужащими. В ведомстве сообщили что, такое поручение ранее дал правительству **Владимир Путин**. В большинстве фракций Госдумы готовы его поддержать, а вот эксперты отнеслись к инициативе неоднозначно. В РАНХиГС считают такой контроль для чиновников унижительным.

Заработают по правилам

Как сообщили «Известиям» в **пресс-службе** Минтруда, законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном языке РФ» подготовлен во исполнение перечня поручений **Владимира Путина**. Глава государства дал его по итогам заседания Совета при **Президенте РФ** по русскому языку, который состоялся еще в ноябре 2019 года. Сам перечень поручений был опубликован на сайте Кремля в марте. В нем говорится о необходимости предусмотреть механизмы обеспечения статуса русского языка как государственного на всей территории страны, а также осуществить контроль за соблюдением норм и правил госслужащими.

«Законопроектом устанавливается, что при проведении конкурсов по отбору на государственную (муниципальную) службу будет осуществляться оценка соответствия профессионального уровня кандидата квалификационным требованиям для замещения должностей государственной и муниципальной службы, в числе которых появятся требования к знанию государственного языка РФ», – пояснили в **пресс-службе** ведомства. В Минтруде уточнили, что законопроект будет внесен в Госдуму России до 15 сентября этого года.

В большинстве фракций Госдумы отнеслись к новым требованиям позитивно.

– Хорошее знание русского языка – это признак высокой культуры человека. Совершенно очевидно, что чиновник должен быть образованным и культурным, так как это сказывается на качестве принятия решений. Поэтому подготовка такого законопроекта

вполне оправдана, – пояснил «Известиям» первый зампред фракции «Справедливой России» Михаил Емельянов.

Зампред фракции ЛДПР, глава комитета по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов отметил, что партия внимательно изучит законопроект, когда он поступит в Госдуму.

– Конечно, язык нужно защищать и оберегать. Это задача государства. Наша партия еще два года назад внесла законопроект о такой защите языка, но он поддержан не был. Что касается дополнительных испытаний по русскому языку для чиновников, то можно сдать экзамены и поступить на госслужбу, но при этом в работе использовать привычное для себя написание, – отметил парламентарий.

В то же время Ярослав Нилов признал, что нередко ему попадаются документы с ошибками: где-то нет запятых, а где-то есть и проблемы с орфографией. Например, частица «не» пишется слитно там, где надо отдельно. Но со временем, уверен Ярослав Нилов, произойдет упрощение правописания и важен будет смысл, а не ошибки.

Зампред фракции КПрФ Валентин Шурчанов в разговоре с «Известиями» отметил, что часто сталкивается с проблемой бюрократизации языка.

– Читаешь и понять невозможно, что хотел сказать тот или иной чиновник. Поэтому я считаю, что какая-то специальная подготовка госслужащих в этом направлении должна появиться. Но главной ее составляющей, безусловно, является диплом о высшем образовании. Если он есть у гражданина, то он должен владеть и русским языком, – пояснил парламентарий, отметив, что законопроект можно поддержать.

В «Единой России» обещали дать оценку документу после его внесения в нижнюю палату.

Не тот падеж

Председатель координационного совета Ассоциации учителей литературы и русского языка, член Общественной палаты и рабочей группы по внесению поправок в Конституцию Людмила Дудова сообщила «Известиям», что поддерживает инициативу.

– Это не новая проблема. Мы давно говорим, что многие документы на разных уровнях власти составлены абсолютно безграмотно, с нарушением литературных норм. Как минимум это затрудняет их понимание и создает предпосылки для неправильного толкования, – пояснила эксперт.

По ее словам, необходимо, чтобы документы были ясными и понятными, а их смысл однозначным. В качестве последнего примера Людмила Дудова привела ошибку в бюллетенях на голосовании за поправки в Конституцию. ЦИК спросил россиян: «Вы одобряете изменения в Конституцию Российской Федерации?» Однако по правилам русского языка слово Конституция нужно было использовать не в винительном, а в предложном падеже.

– Это было даже предметом специального заседания Совета по русскому языку при президенте. Ректор одного из университетов в Санкт-Петербурге обращал на это особое внимание. Причем ошибки совершаются в очень важных юридических документах, – подчеркнула Людмила Дудова.

Ранее пресс-секретарь президента Дмитрий Песков пообещал ознакомиться с мнением Института русского языка. «Я, честно говоря, первый раз об этом услышал. Но, безусловно, это важно. В любом случае не думаю также, что это имеет какое-то отношение к легитимности голосования и, главное, к чистоте голосования», – заявил он журналистам.

А вот доцент кафедры государственного и муниципального управления РАНХиГС, член Общественной палаты Ирина Котелевская не понимает, почему вводить такой контроль нужно именно для госслужащих.

– Хорошо знать русский язык должны все граждане России. Поэтому такого рода специальное требование предъявляемое только к чиновникам, на мой взгляд, звучит

довольно унижительно. Эти экзамены или тесты нужно было проводить более тщательно у всех людей, обучившихся в школе. Мне по этому поводу досадно, – заявила она «Известиям».

При этом эксперт признала важным, чтобы граждане, которые работают на госслужбе, хорошо знали нормы и правила русского языка. Ведь от этого будет зависеть уважение и к государству, и к его представителям.

<https://iz.ru/1030696/natalia-bashlykova/na-oshibkakh-muchatsia-chinovnikov-zastaviat-sobliudat-normy-russkogo-iazuka>

**РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.02.07; РОСАВИАЦИЯ ПРОДЛИЛА ЗАПРЕТ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ ДО 1 АВГУСТА; РОСАВИАЦИЯ ПРОДЛИЛА ДО КОНЦА ИЮЛЯ ОГРАНИЧЕНИЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА. РАНЕЕ ВЕДОМСТВО ПРЕДЛАГАЛО ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ С 15 ИЮЛЯ**

**Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)** разослало аэропортам и авиакомпаниям телеграмму, в которой говорится о продлении запрета на въезд в Россию иностранных граждан.

«До 23:59 по местному времени 31.07.2020 действует временное ограничение на въезд в Российскую Федерацию иностранных граждан и лиц без гражданства», – указано в телеграмме. У РБК есть копия документа, его подлинность подтвердили источник в правительстве, представители Шереметьево, Домодедово и S7.

Такие телеграммы выпускаются каждый месяц после 27 марта, когда правительство приостановило международные регулярные и чартерные рейсы из-за угрозы распространения коронавирусной инфекции, пояснил источник РБК в Белом доме. Таким образом, речь идет не только об ограничении на въезд в Россию, но и на выезд в зарубежные страны. По словам собеседника РБК, если будут приняты решения об открытии международного сообщения, то будет новая телеграмма в авиакомпании и аэропорты.

«Ограничения на ввоз иностранных граждан действуют по 31.07 включительно. С ограничениями на вывоз из страны граждан Российской Федерации это не связано: с июня страну могут покидать лица с двойным гражданством, видом на жительство, а также по специальным категориям виз – на лечение и работу», – говорит представитель S7. Но для остальных российских граждан по-прежнему действуют ограничения на выезд.

Представитель **Росавиации** отказался комментировать служебную переписку. РБК направил запросы в **пресс-службы** Шереметьево, Внуково, а также «Аэрофлота» и S7.

В начале июня **Росавиация** предложила Роспотребнадзору, который регулирует снятие ограничений, связанных с коронавирусом, частично открыть международное авиасообщение 15 июля. Но пока одобрения от службы не получено, рассказывали источники РБК.

«После того как мы убедимся, что авиаперевозки внутри страны безопасны, мы будем готовы выпускать наших граждан в бескрайние просторы мирового воздушного океана. Сейчас, думаю, мы пока к этому не готовы», – заявил 26 июня **министр транспорта Евгений Дитрих**. Он тогда добавил, что пока что жива надежда на возобновление полетов в июле.

Когда откроются границы – не знает и министр иностранных дел Сергей Лавров. «Мы будем в режиме реального времени снабжать правительство России информацией о том, как обстоят дела за рубежом с точки зрения эпидемиологической обстановки и с точки зрения того, как они (зарубежные страны. – РБК) открываются для внешнего мира», – отметил министр в интервью Russia Today в конце июня.



30 июня стало известно, что Евросоюз не включил Россию в список стран, для которых с 1 июля открылись границы ЕС. На первом этапе въезд в Евросоюз разрешили для 14 стран. Ситуация с коронавирусом в них при этом должна быть не хуже, чем в самом ЕС, указано в документе, принятом Европейским советом. В перечень вошли Алжир, Австралия, Канада, Грузия, Япония, Черногория, Марокко, Новая Зеландия, Руанда, Сербия, Южная Корея, Таиланд, Тунис и Уругвай. Въехать в ЕС с 1 июля смогут и граждане Китая – в том случае если КНР также разрешит въезд в страну жителям ЕС.

Несмотря на сохраняющиеся ограничения на международные рейсы, «Аэрофлот» как минимум с июня начал летать в США и некоторые страны Европы, Сеул и Тель-Авив. Рейсы, большинство из которых осуществляются два раза в неделю, оформлены как грузовые, и с разрешения **Росавиации** на них продаются билеты, говорили источники «Ведомостей». Перевозку пассажиров за границу «Аэрофлот» выполняет при наличии мест в салонах самолетов, используемых для перевозки грузов (медицинское оборудование, средства индивидуальной защиты и т.д.), утверждал представитель авиакомпании. По его словам, билет на такой рейс из Москвы могут купить только те, у кого есть разрешение на въезд в страну назначения: дипломаты, граждане этой страны, россияне с двойным гражданством или видом на жительство и т.д.

<https://www.rbc.ru/business/02/07/2020/5efdabea9a79470ab7faf9f2>

ТВ:

<https://www.ntv.ru/video/1881303/>

На ту же тему:

<https://www.interfax.ru/russia/715641>

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/71497>

<https://ria.ru/20200702/1573796283.html>

<https://crimea.ria.ru/society/20200702/1118462314/Rossiya-ne-vozobnovit-mezhdunarodnye-polety-do-avgusta---SMI.html>

<https://tass.ru/obschestvo/8872759>

<https://rns.online/transport/SMI-uznali-o-prodlenii-zapreta-na-mezhdunarodnye-poleti-do-1-avgusta-2020-07-02/>

<https://1prime.ru/transport/20200702/831716174.html>

<https://russian.rt.com/russia/news/760754-prodleniye-rosaviaciya-zapret>

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3277918>

<https://www.pnp.ru/social/rosaviaciya-prodlila-zapret-na-polyoty-v-rossiyu-iz-drugikh-stran-do-avgusta.html>

<https://rg.ru/2020/07/02/rosaviaciia-prodlila-zapret-na-mezhdunarodnye-polety-do-1-avgusta.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/4399629>

<https://iz.ru/1030685/2020-07-02/rosaviatciia-prodlila-zapret-na-mezhdunarodnye-perelety-do-1-avgusta>

<https://govoritmoskva.ru/news/238933>

<https://www.m24.ru/news/transport/02072020/123792>

<https://www.mskagency.ru/materials/3018787>

<https://vm.ru/news/811933-rosaviaciya-prodlila-zapret-na-mezhdunarodnye-polety-do-avgusta>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/rbk-zapret-na-mezhdunarodnye-perelety-prodlili-do-1-avgusta>

<https://www.mk.ru/politics/2020/07/02/rossiya-prodlila-zapret-na-mezhdunarodnye-polyoty-do-1-avgusta.html>

<https://www.kp.ru/online/news/3929078/>

<https://rueconomics.ru/450643-rukovodstvo-rosaviacii-prodlilo-zapret-na-mezhdunarodnye-polety-do-nachala-avgusta>

<https://lenta.ru/news/2020/07/02/rosavia/>

[https://www.gazeta.ru/business/news/2020/07/02/n\\_14619643.shtml](https://www.gazeta.ru/business/news/2020/07/02/n_14619643.shtml)

<https://www.tourdom.ru/news/vosstanovleniya-reysov-za-granitsu-v-iyule-mozhno-ne-zhdai.html>

<https://www.tourprom.ru/news/47016/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.02.07; РОСАВИАЦИЯ ПРОДЛИЛА ЗАПРЕТ РЕЙСОВ ЗА РУБЕЖ ДО АВГУСТА, ВОЗМОЖНОСТЬ НАЧАЛА ПОЛЕТОВ В ИЮЛЕ ЭТО НЕ ОТМЕНЯЕТ – ИСТОЧНИКИ**

**Росавиация** распространила телеграмму о продлении запрета на въезд в РФ иностранных граждан и лиц без гражданства до 1 августа 2020 г., сообщила газета «РБК» и подтвердил источник «Интерфакса» в авиаотрасли.

Такие телеграммы выпускаются каждый месяц после 27 марта, когда правительство приостановило международные рейсы из-за угрозы распространения COVID-19, пояснил источник РБК в правительстве. Таким образом, речь идет не только об ограничении на въезд в Россию, но и на выезд в зарубежные страны.

Два источника «Интерфакса» в отрасли при этом назвали телеграмму технической. То есть если правительство примет решение о возобновлении рейсов в июле – например, как это обсуждается, в страны СНГ – то **Росавиация** выпустит соответствующую телеграмму. Ранее источник «Интерфакса» сообщал, что в правительстве обсуждают перезапуск полетов в СНГ с июля, в страны дальнего зарубежья – не раньше августа. Решения будут приниматься исходя из эпидситуации в той или иной стране, уточнял собеседник.

**Глава Минтранса РФ Евгений Дитрих** заявил журналистам во вторник, что ведомство допускает возобновление полетов в страны Содружества раньше, чем в дальнее зарубежье. Такие предложения, по его словам, подготовила **Росавиация**. Конкретные сроки он не назвал.

### **ПРАЙМ; 2020.02.07; S7 ПОДТВЕРДИЛА ПРОДЛЕНИЕ ВЛАСТЯМИ РОССИИ ОГРАНИЧЕНИЙ НА РЕЙСЫ ЗА РУБЕЖ ДО КОНЦА ИЮЛЯ**

Российская авиакомпания S7 подтвердила РИА Новости получение телеграммы **Росавиации** о продлении ограничений на рейсы за рубеж до конца июля.

«Да, мы получили такую телеграмму», – сказала представитель компании.

Газета РБК в четверг сообщила, что **Росавиация** разослала аэропортам и авиакомпаниям телеграмму, в которой говорится о продлении временного ограничения на въезд в РФ иностранных граждан и лиц без гражданства. РБК со ссылкой на пояснения источника в Белом доме отмечает, что такие телеграммы выпускаются каждый месяц после 27 марта, когда правительство приостановило международные регулярные и чартерные рейсы из-за угрозы распространения коронавирусной инфекции. Таким образом, речь идет не только об ограничении на въезд в РФ, но и на выезд за рубеж. По словам собеседника РБК, если будут приняты решения об открытии международного сообщения, то будет новая телеграмма.

<https://1prime.ru/business/20200702/831716542.html>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5efdeef9a7947313589b640>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ СОКОЛОВА; 2020.02.07; СУТОРМИНА ПРОКОММЕНТИРОВАЛА РЕШЕНИЕ РОСАВИАЦИИ О ПРОДЛЕНИИ ОГРАНИЧЕНИЙ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЁТЫ**

Решение **Росавиации** о продлении до 1 августа ограничений на международные полёты из-за пандемии коронавируса связано с сообщением Евросоюза о продлении временного запрета на въезд российских граждан, сказала «Парламентской газете» глава Комиссии Общественной палаты по развитию общественной дипломатии и гуманитарному сотрудничеству Елена Сутормина.

**Росавиация** 2 июля разослала аэропортам и авиакомпаниям телеграмму, в которой говорится о продлении запрета на въезд в Россию иностранных граждан, сообщает ТАСС. «До 23:59 по местному времени 31.07.2020 действует временное ограничение на въезд в Российскую Федерацию иностранных граждан и лиц без гражданства», – указано в телеграмме. До этого же времени ограничения действуют и на выезд из страны. При этом с июня Россию могут покидать лица с двойным гражданством, видом на жительство, а также те, у кого есть виза на лечение и на работу за границей.

По словам Елены Суторминой, ранее международные полёты планировали разрешить с 15 июля. «Но Евросоюз продлил ограничения на въезд россиян, и с этим связано решение **Росавиации**, – сказала она. – ЕС, в частности, пока не разрешает въезд гражданам России и США». По её словам, те, кто бронировал туры на даты с 15 июля, сейчас вынуждены отменять их или переносить.

30 июня стало известно, что Евросоюз не включил Россию в список стран, граждане которых могут с 1 июля посещать ЕС. На первом этапе снятия ограничений въезд в Евросоюз разрешили 14 странам, среди которых Алжир, Австралия, Канада, Грузия, Япония, Черногория, Марокко, Сербия, Таиланд, Тунис, Уругвай, Китай. Условием для открытия границ является то, что в этих странах ситуация с коронавирусом должна быть не хуже, чем в самом Евросоюзе.

<https://www.pnp.ru/politics/sutormina-prokomentirovala-reshenie-rosaviacii-o-prodlenii-ogranicheniy-na-mezhdunarodnye-polyoty.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ШУЛЬГА; 2020.02.07; БЕССАРАБ: ПРОДЛЕНИЕ ОГРАНИЧЕНИЙ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕЛЁТЫ ПОМОЖЕТ ЗАЩИТИТЬ РОССИЯН ОТ КОРОНАВИРУСА**

Продление до 1 августа ограничения на международные полёты объективно связано с распространением новой коронавирусной инфекции в мире, так как в некоторых странах фиксируется значительный прирост заражённых, сказала «Парламентской газете» депутат Госдумы, руководитель рабочей группы по поддержке санаторно-курортной отрасли Светлана Бессараб.

Ранее стало известно, что **Росавиация** продлила ограничение на международные полёты до 31 июля включительно. Прежде ведомство предлагало возобновить международные полёты с 15 июля.

«Мы видим, что отдельные государства дают значительный прирост инфицированных, это касается западных стран, США, Бразилии. Мы должны защититься от второй волны распространения инфекции, и вынуждены закрыть границы, – сказала депутат. – При этом и наших туристов сейчас готовы принять не все страны, поскольку считают, что мы пока в полной мере не справились с распространением коронавируса».

В то же время, по словам Светланы Бессараб, сложившаяся ситуация может помочь возродиться внутреннему туризму.

«Конечно, пока в некоторых регионах не хватает инфраструктуры, чтобы обеспечить комфортное пребывание всех желающих в природных, исторических местах России, – признала парламентарий. – Хотя лоукостеры, по настоянию президента, стараются сделать доступными интересные маршруты, например, на север страны, в Калининградскую область, которые включали бы как передвижение, так и размещение».

Также Светлана Бессараб отметила, что пока что в России недостаточно развиты кэмпинги, «при этом сегодня созданы все условия, в том числе предусмотрены налоговые преференции, для стимулирования их деятельности».

«Думаю, мы сможем возродить внутренний туризм и предоставить людям возможность познакомиться со своей страной не только со страниц книг и учебных пособий, а увидеть своими глазами и природные богатства нашей Родины, и памятники культуры и истории», – отметила депутат.

<https://www.pnp.ru/social/bessarab-prodlenie-ogranicheniy-na-mezhdunarodnye-perelyoty-pomozhet-zashhitit-rossiyan-ot-koronavirusa.html>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2020.02.07; СЕНАТОР ФОМИН НАЗВАЛ ОЖИДАЕМЫМ РЕШЕНИЕ РОСАВИАЦИИ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ПОЛЁТАМ**

В ближайшие месяцы не имеет смысла говорить о полноценном возобновлении международных пассажирских авиаперевозок из-за ситуации с коронавирусом, убеждён зампред Комитета Совета Федерации по социальной политике Игорь Фомин.

**Федеральное агентство воздушного транспорта** продлило до 1 августа ограничение на международные полёты из-за пандемии коронавируса. Ранее ведомство предлагало возобновить международные полёты с 15 июля.

«Решение **Росавиации** для меня ожидаемое, поскольку ситуация с пандемией COVID-19 в мире по-прежнему остаётся напряжённой. Что касается выездного туризма, то понятно, что в 2020 году его практически не будет, стоит обратить внимание на внутренние направления», – сказал сенатор «Парламентской газете».

Фомин также подчеркнул, что, несмотря на огромные трудности, вставшие перед авиацией и туристической отраслью, здоровье граждан в любом случае важнее всего.

<https://www.pnp.ru/social/senator-fomin-nazval-ozhidaemym-reshenie-rosaviacii-po-mezhdunarodnym-polyotam.html>

### **КОММЕРСАНТЪ FM; СЕРГЕЙ ПРОЦЕНКО; 2020.02.07; ЗАКРЫТЫЕ ГРАНИЦЫ СТРОЯТ НОВЫЕ МАРШРУТЫ; КОГДА РОССИЯНЕ СМОГУТ ОТПРАВИТЬСЯ В ПОЕЗДКИ ЗА РУБЕЖ**

Запрет на полеты за границу продлили до 1 августа. Перевозчики уже стали получать такие телеграммы от **Росавиации**. Наличие распоряжения “Ъ FM” подтвердили в компании S7. Речь идет о рейсах в Россию и из России. Хотя ранее **министр транспорта Евгений Дитрих** не исключал, что границы откроют в июле. А в СМИ называли дату 15 июля.

Перевозчики с понятным нетерпением ждут разрешения на полеты, но ситуация в отрасли уже настолько плохая, что банкротств в любом случае не избежать. Две недели ситуацию не изменят, отметил исполнительный директор агентства «Авиапорт» **Олег Пантелеев**:

«Для авиаотрасли это, безусловно, неприятное известие, пусть даже и пара недель, но это не так уж и мало с точки зрения дополнительной загрузки мощностей и получения потока выручки. Но в этой ситуации, в общем-то, вся авиатранспортная индустрия находится уже в таком состоянии, когда все понимают, что две недели ситуацию только усугубят. Но даже если бы полеты восстановились с 15 июля, отрасль в целом это бы не спасло. Авиакомпании практически обанкротились.

Говорить о том, что нынешнее изменение сроков ожидаемого восстановления полетов действительно как-то радикально повлияет на судьбу перевозчиков, не приходится.

Банкротства затронут необязательно только маленькие авиакомпании, это может коснуться и достаточно крупных перевозчиков. Ключевой вопрос – это запас ликвидности и возможность перекредитования. Если у кого-то с оборотными средствами возникают проблемы, перевозчик, вероятнее всего, будет вынужден уже вскоре прекратить полеты».

Директор по связям с общественностью авиакомпании Azur Air Анастасия Дюмулен призналась, что перевозчик ждал открытия границ раньше августа: «Безусловно, мы сожалеем, потому что наши пассажиры пишут нам, все очень хотят в том числе старта зарубежных полетов. Но, естественно, мы с пониманием относимся к данным мерам, потому что **министр транспорта** недавно заявлял, что необходимо сначала посмотреть, как будет развиваться обстановка при открытии пассажирских рейсов. 1 июля мы как авиакомпания только стартовали с пассажирской программой в Сочи из 12 регионов.

Это все стимул для того, чтобы открывать новые маршруты.

Авиакомпания впервые в истории начала регулярные внутренние перевозки, поэтому, наверное, во всем есть не только минусы, но и плюсы».

По данным портала Superjob, от летнего отпуска в этом году уже отказалось больше 40% россиян. Отправиться в турпоездки по России планирует около 10% опрошенных, а на отдых за границей рассчитывает только 3% респондентов. Решение **Росавиации** о продлении запрета на международные перелеты до августа не вызывает удивления у туротрасли и вряд ли сейчас на нее повлияет, отметил вице-президент Ассоциации туроператоров России и гендиректор компании «ВИП Сервис» Дмитрий Горин. По его словам, туриндустрия перестроилась на внутренний рынок и готовится к открытию границ со странами СНГ:

«Это техническое решение, которое ежемесячно обновляется с 27 марта. Туристические компании и не планировали перевозки в июле. Более того, ранее было принято решение о переносе туров на более поздние даты. С учетом неопределенности турагентства, конечно, строят полетные программы, исходя только из рейсов. Спрос на полеты в страны СНГ до закрытия был очень хорошим – 30% и более каждый год из восьми стран. Направления крайне популярны, поэтому все это приведет, конечно, к росту продаж».

Когда откроют границы, не знают ни в **Минтрансе**, ни в МИДе. По крайней мере, это следует из заявлений министров в конце июня. Тем не менее россияне все-таки могут попасть за рубеж при наличии уважительной причины и права на въезд в страну назначения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4399814>

### **ТАСС; 2020.02.07; СИСТЕМООБРАЗУЮЩИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ПОЛУЧИЛИ ПОЧТИ 100 МЛРД РУБЛЕЙ ГОСПОДДЕРЖКИ**

Системообразующие предприятия транспортного комплекса в общей сложности получили 98,5 млрд рублей господдержки, следует из документа, опубликованного **Минтрансом РФ**.

Так, самую значительную поддержку получили предприятия авиационной отрасли, которым по состоянию на 30 июня было направлено 90,3 млрд рублей. Следом идет железнодорожный транспорт – 7,2 млрд рублей, морской и речной транспорт – 517 млн рублей и автомобильный – 500 млн рублей.

В перечень системообразующих предприятий транспортного сектора включены в том числе такие компании, как РЖД, «Трансконтейнер», ФПК, «Гранд Сервис Экспресс», авиакомпании «Аэрофлот», «Ред вингс», «Ямал», «Ираэро», грузоперевозчик «Деловые Линии», «Мострансавто», а также «Новороссийский морской торговый порт» и «Глобал Порте».

При этом в **Минтрансе** отметили, что предприятиям воздушного транспорта планируют направить еще 1,9 млрд рублей, железнодорожного – 61,2 млрд рублей, морского и речного – 1,6 млрд рублей.

По поручению президента правительство РФ разработало комплекс мер по поддержке системообразующих предприятий в условиях коронавируса. Один из ключевых пунктов – льготное кредитование на пополнение оборотных средств. Полученные средства можно использовать на оплату труда, страховых взносов, на аренду и ремонт помещений и оборудования, коммунальные услуги и так далее. Кроме того, пострадавшим компаниям выдаются субсидии на возмещение затрат, предоставляется отсрочка уплаты налогов и авансовых платежей по ним, а также госгарантии для реструктуризации существующих или выдачи новых кредитов и облигационных займов.

<https://tass.ru/ekonomika/8867233>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200702/1573779550.html>

### **ТАСС; 2020.02.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕКОМЕНДОВАЛО «АЭРОФЛОТУ» НЕ ВЫПЛАЧИВАТЬ ДИВИДЕНДЫ ЗА 2019 ГОД**

Правительство РФ рекомендовало своим представителям в совете директоров «Аэрофлота» на годовом собрании акционеров компании не поддерживать выплату дивидендов за 2019 год, следует из распоряжения правительства.

«Минфину, Минтрансу и Росимуществу при подготовке проектов директив представителям интересов РФ для участия в заседании совета директоров и в годовом общем собрании акционеров ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» при рассмотрении вопроса повестки дня о размере дивидендов по акциям указанного акционерного общества и порядку их выплаты по итогам его деятельности за 2019 год не предусматривать выплату дивидендов за 2019 год», – говорится в документе.

По итогам работы в 2018 году «Аэрофлот» направил на дивиденды 2,86 млрд рублей, или 2,7 рубля на акцию.

Чистая прибыль группы «Аэрофлот» по международным стандартам финансовой отчетности по итогам 2019 года составила 13,5 млрд рублей, следует из отчетности компании.

Контрольный пакет акций «Аэрофлота» (51,2%) принадлежит государству в лице Росимущества, ГК «Ростех» принадлежит 3,5% акций, институциональным инвесторам – 39,6%. Совет директоров «Аэрофлота», на котором планировалось рассмотреть вопрос выплаты дивидендов, прошел 2 июля, годовое собрание акционеров запланировано на конец месяца.

<https://tass.ru/ekonomika/8874107>

### **ТАСС; 2020.02.07; ПАССАЖИРОПОТОК КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТОВ РФ В ИЮНЕ УПАЛ НА 76%**

Пассажиropoтoк крупнейших российских аэропортов в июне упал на 76% в годовом выражении при прогнозируемом падении на 80%, следует из данных Международной ассоциации аэропортов.

«Первый месяц лета 2020 завершился восходящим трендом. 30 июня пассажиропоток в российских аэропортах -62% к прошлогоднему уровню», – отмечается в материалах ассоциации.

В мае и апреле снижение составило около 90%.

По данным **Росавиации**, пассажиропоток российских аэропортов в мае 2020 года рухнул в 9,8 раза по сравнению с маем 2019 года и составил 1,896 млн человек.

<https://tass.ru/ekonomika/8870589>

### **ТАСС; 2020.02.07; ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВСМ МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2023 ГОДУ**

Проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург планируется завершить в 2023 году, стоимость ВСМ предварительно оценивается в 1,7 трлн рублей. Об этом ТАСС сообщил **заместитель министра транспорта Владимир Токарев**.

«Завершение проектирования ВСМ Москва – Санкт-Петербург запланировано на 2023 год, по результатам будет выбран оптимальный вариант трассировки, а также оптимальный вариант интеграции ВСМ в транспортную систему Москвы и Санкт-Петербурга», – сказал замглавы **Минтранса. Токарев** также сообщил, что предварительная оценочная стоимость проекта составляет 1,7 трлн рублей.

«Реализация проекта ВСМ Москва – Нижний Новгород в настоящий момент приостановлена», – добавил он.

ВСМ в России

В апреле 2019 года президент **Владимир Путин** поддержал идею проектирования ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Стоимость строительства высокоскоростной магистрали оценивали в 1,5 трлн рублей, говорил в июне 2019 года занимавший тогда должность **вице-премьера** Максим Акимов.

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

<https://tass.ru/ekonomika/8872349>

### **ТАСС; 2020.02.07; РЖД БУДУТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ПОСЛЕДУЮЩИЕ ВЫПУСКИ «ВЕЧНЫХ» ОБЛИГАЦИЙ ПО МЕРЕ НЕОБХОДИМОСТИ**

Последующие выпуски бессрочных облигаций РЖД будут осуществляться по мере необходимости, сообщил ТАСС **замминистра транспорта Владимир Токарев**.

«Последующие выпуски облигаций будут осуществляться по мере возникновения необходимости, с целью непрерывного финансирования реализуемых инфраструктурных проектов развития железнодорожной инфраструктуры», – отметил он.

**Токарев** добавил, что около 350 млрд рублей, полученных от размещения облигаций, будут направлены на реализацию инвестиционных проектов РЖД, еще 20 млрд рублей – на инвестпрограмму дочерней Федеральной пассажирской компании.

В начале июня ЦБ зарегистрировал программу и проспект бессрочных облигаций РЖД объемом до 370 млрд рублей в начале июня. Инвестпрограмма холдинга на 2020 год составляет 642 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/8872563>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rzd-budut-osusestvlat-posleduushie-vypuski-vecnyh-obligacij-po-mere-neobhodimosti>

### **ТАСС; 2020.02.07; ЗАХАРОВА: БОЛЕЕ 47 ТЫС. РОССИЯН СМОГЛИ ВЕРНУТЬСЯ НА РОДИНУ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ**

Более 47 тыс. российских граждан вернулись на родину с момента запуска в конце марта механизма вывозных рейсов. Об этом сообщила в четверг на брифинге официальный представитель МИД РФ Мария Захарова.

«С момента запуска действующего алгоритма число вывезенных соотечественников уже превысило в совокупности 47 тыс. человек. Из них более 38 тыс. – рейсами российских авиаперевозчиков, остальные рейсами иностранных авиакомпаний и зафрахтованными чартерами, безусловно, при поддержке наших посольств», – сказала Захарова.

Дипломат отметила, что сейчас в процессе выполнения находится очередной многоэтапный рейс авиакомпании Azig в Латинскую Америку. «И в ближайшие часы мы ожидаем, что вывозной борт прибудет в столицу Эквадора Кито, откуда заберет порядка 70 граждан, включая прибывших туда из Боливии, а затем перелетит в Сан-Хосе (Коста-Рика), где его уже ожидают, причем ожидают давно, наши соотечественники, которые находились в странах Центральной Америки, а также прилетевшие туда отдельным рейсом из Колумбии, – добавила она. – Уже завтра, как мы ожидаем, самолет должен приземлиться в Москве».

Захарова отметила, что за последнюю неделю было осуществлено и большое количество транзитных рейсов. «Российские граждане, находящиеся в самых разных государствах мира, получили возможность вернуться домой вывозными рейсами из Парижа, Лондона, Барселоны, Рима, Афин. Эта география продолжает расширяться. К схеме уже присоединились российские граждане из государств Ближнего Востока, она активно задействована в странах Юго-Восточной Азии, южной части Тихого океана, включая, например, Австралию, Новую Зеландию», – сказала дипломат.

<https://tass.ru/obschestvo/8872123>

### **ГОВОРIT МОСКВА; 2020.02.07; ИСТОЧНИК В МИДЕ РФ НЕ ИСКЛЮЧИЛ ПЕРЕСМОТРА РЕШЕНИЯ О ВЪЕЗДЕ ГРАЖДАН РФ В ЕС ПОСЛЕ 15 ИЮЛЯ**

Наша страна может появиться в списке Евросоюза, сообщает «Интерфакс».

«ЕС пересматривает решение каждые две недели, мы исходим из того, что 15 июля что-то изменится», – сказал дипломат.

Собеседник агентства подчеркнул, что не видит никакой политической составляющей в решении ЕС, так как оно принимается на основе эпидемиологических показателей.

С 1 июля Евросоюз разрешил въезд гражданам Австралии, Алжира, Грузии, Черногории, Таиланда, Японии и других стран. России в перечне не оказалось.

<https://govoritmoskva.ru/news/238913/>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ ПАВЛОВ; 2020.02.07; ДОРОЖНАЯ ТЕМА – В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ; В КАЗАНИ ПРОШЛО СОВЕЩАНИЕ ПО ВОПРОСАМ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН**

Совещание провел заместитель **Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин**.

Участие в мероприятии приняли заместитель **министра транспорта РФ – руководитель Росавтодора Андрей Костюк**, президент Республики Татарстан Рустам Минниханов.

**Марат Хуснуллин** отметил, что Татарстан – один из лидеров в стране по реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». В текущем году дорожные работы пройдут на 84 объектах: 38 из них – регионального значения, 28 – в Казанской агломерации, 15 – в Набережночелнинской агломерации и 3 объекта – в Нижнекамской агломерации. Государственные контракты на выполнение строительно-монтажных работ заключены на все 84 объекта, дорожные работы на данный момент ведутся на 74.

Среди ключевых целей проекта «Дорожная сеть» к концу 2024 года – увеличение до 50% доли дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, увеличение до 85% доли дорог городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям, снижение количества мест концентрации ДТП на 50% на дорогах Татарстана.

**Андрей Костюк** в своем докладе отметил, что в этом году Республике Татарстан была оказана федеральная поддержка в размере 2660 млн руб. на проведение капиталоемких мероприятий. Это строительство автомобильной дороги «**Большое Казанское кольцо**» – участков от улицы Мидхата Булатова до улицы Техническая, строительство автомобильной дороги от улицы Несмелова до трассы федерального значения М–7 «Волга» через жилой комплекс «Серебряный бор» в Кировском районе Казани, реконструкция автомобильной дороги Казань – Шемордан на участке км 16+200 – км 21+977 в Пестречинском муниципальном районе.

Еще 340 млн руб. выделено на реализацию проектов целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения». Они будут направлены на строительство путепроводов

№ 1 и 2 через железную дорогу на трассе «Южная» в Нижнекамском районе.

На проекты государственной программы «Комплексное развитие сельских территорий» Республике Татарстан была оказана федеральная поддержка в размере 260,67 млн руб. Эти деньги пойдут на реконструкцию и строительство автомобильных дорог общей протяженностью 15,6 км, ведущих к социально значимым объектам.

В период 2020–2024 годов на территории республики предусмотрена реализация ряда крупных дорожных проектов. Сейчас ведется реконструкция двух участков трассы М–7 «Волга». После завершения работ отрезок магистрали от границы с Чувашской Республикой до развязки с автомобильной дорогой Казань – Буинск – Ульяновск



протяженностью 34,5 км будет соответствовать нормативам категории ІБ, а его пропускная способность увеличится до 40 тыс. автомобилей в сутки. Реконструкцию объектов планируется завершить в 2023 году.

Там же будет возведен мостовой переход через реку Свиягу. Наряду со строительством нового сооружения и 7 км подходов к нему запланирована реконструкция существующего моста. Дорожники отремонтируют железобетонные опоры, усилят существующее пролетное строение дополнительными элементами металлоконструкций и обновят дорожное покрытие с устройством антиколейных полос.

Кроме того, в мае этого года начались работы на участке км 116 – км 127 автодороги Р–239 Казань – Оренбург в Чистопольском районе республики. Дорожники приступили к устройству земляного полотна для дополнительной полосы на 123–м км автодороги, к фрезерованию верхнего слоя покрытия и демонтажу металлического барьерного ограждения. Весь объем работ планируется выполнить в сентябре 2020 года.

В рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры будут построены обходы городов Нижнекамска и Набережных Челнов. Фактически они станут новым направлением федеральной дороги М–7 «Волга». В настоящее время проводятся проектно–изыскательские работы по объекту. Масштабный проект предусматривает строительство обхода общей протяженностью 88,9 км с четырьмя полосами движения, а также мостового перехода через реку Кама протяженностью 2,2 км.

\* \* \*

В рамках рабочей поездки в Республику Татарстан **Марат Хуснуллин** проинспектировал ход строительства Большого Казанского кольца. Это важный проект для республики, реализация которого начата в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Большое Казанское кольцо – это одна из жизненно важных транспортных артерий Казани. Новая дорога станет продолжением проспекта Победы через район «Солнечный город» с выходом к озеру Верхний Кабан и далее до улицы Техническая. Таким образом, автодорога соединит промышленную зону между Волгой и озерами Кабан с жилой частью кратчайшим путем.

Работы на объекте проходят в два этапа. Первый этап строительства Большого Казанского кольца стартовал в июле 2019 года на участке от улицы Мидхата Булатова до улицы Борисовская. На этом участке возводится четырехполосная дорога протяженностью 800 м с путепроводом над Фермским шоссе и пешеходным переходом. Параллельно строители укладывают трамвайные рельсы до улицы Техническая, соединение которых позволит закольцевать трамвайный маршрут. Его общая протяженность составит 34 км – это будет самый длинный трамвайный маршрут в России.

Кроме того, в марте стартовал второй этап строительства Большого Казанского кольца на участке протяженностью 1,222 км от улицы Борисовская до улицы Техническая. В рамках этого этапа предусмотрено переустройство коммуникаций, устройство ливневой канализации и очистных сооружений, подпорных стен, светофорных объектов, наружного освещения, строительство трамвайных путей. Через Монастырскую протоку будет построен мост длиной 70,78 м.

Участники инспекционной поездки высоко оценили ход строительства объекта, отметив масштабность и важность проводимой работы.

Всего на строительство Большого Казанского кольца в этом году выделено 2,8 млрд руб.

<http://transportrussia.ru/item/5646-dorozhnaya-tema-v-tsentre-vnimanija.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2020.02.07; НА ВИДУ – СКРЫТАЯ УГРОЗА; ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ТРЕБУЮТ ПОВЫШЕННОГО ВНИМАНИЯ К ВОПРОСАМ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В период пандемии коронавируса работа в области обеспечения безопасности пассажиров железнодорожного транспорта вынуждена адаптироваться к новым условиям. Одна из наиболее актуальных задач – осуществление досмотра в условиях ограниченного времени посадки и значительного пассажиропотока. Об этом говорили специалисты в рамках «круглого стола» «Безопасность пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте», организованного в онлайн-формате РИА «Индустрия безопасности» при поддержке **Федерального агентства железнодорожного транспорта**.

По мнению заместителя директора Департамента цифровой трансформации **Минтранса России** Евгения Ткаченко, предприятиям транспортной отрасли необходимы новые технологии для мониторинга здоровья пассажиров, в частности – биометрические решения для осмотра граждан без нарушения их конституционных прав и свобод, необходимые для выявления лиц с ограничениями на перемещение в период болезни. Эта тема вплотную должна примыкать к вопросам обеспечения транспортной безопасности (ОТБ), считает Евгений Ткаченко.

В настоящий момент на рынке широко представлено оборудование, которое может выявлять биологические угрозы в автоматическом режиме, однако его установка требует значительных финансовых вложений, а также привлечения квалифицированного персонала для работы с ним. Подобные технологии позволяют проводить оперативное измерение температуры, причем превентивно и бесконтактно, проверять наличие масок, соблюдение социальной дистанции между пассажирами.

Действительно, по признанию заместителя начальника управления транспортной безопасности АО «ФПК» Дамира Гарифзянова, актуальные требования действующего законодательства по ОТБ сводятся исключительно к ручному досмотру, что несколько оторвано от жизненных реалий: плохой погоды, большого пассажиропотока, ограниченности технического оснащения и времени стоянки. Время стоянки поездов на пассажирских станциях, кстати, в 60% случаев составляет всего несколько минут.

По словам представителя ФПК, в регламентирующие документы необходимо вносить серьезные изменения, в которых будут учтены особенности необходимых технических средств и экономические возможности перевозчика. «Мы стремимся к реализации требований законодательства, но законы должны быть исполнимы», – подчеркивает Дамир Гарифзянов. По его мнению, необходимо соблюдать разумную достаточность, учитывать пожелания пассажира.

Те же сложности возникают и в сфере пригородных пассажирских перевозок. Так, заместитель начальника департамента безопасности – начальник отдела транспортной безопасности АО «Центральная пригородная пассажирская компания» («ЦППК») Владимир Скорый обращает внимание на то, что пассажиропоток в зоне остановки пригородных пассажирских поездов достаточно велик, ежедневно отправляется большое количество электричек и интервал между ними может достигать десяти минут. В связи с этим выполнение требований о сплошном досмотре перед посадкой представляется труднореализуемым и не соответствующим специфике работы пригородного пассажирского сообщения. Часть досмотровых мероприятий по необходимости приходится проводить уже после посадки пассажиров.

По словам Владимира Скорого, каждый поезд перевозит в часы пик до 1,5 тыс. человек. Несмотря на оснащение поездов необходимой техникой, при таком пассажиропотоке два сотрудника службы безопасности вряд ли способны справиться с требуемыми мероприятиями досмотра. Не решит проблему установка дополнительных стационарных пунктов контроля на каждой остановке пригородного железнодорожного транспорта. К

тому же реализация подобных мер оказывается затруднительной с экономической точки зрения.

Заместитель начальника управления транспортной безопасности **Росжелдора** Виктор Кекул проинформировал участников «круглого стола» о тех нормативно–правовых изменениях, которые должны произойти в сфере обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте. Он напомнил: перечень мероприятий, которые обязан выполнить субъект транспортного обслуживания, регламентирован положениями федерального законодательства, прежде всего 227–м приказом **Минтранса России** о правилах проведения досмотра пассажиров. Этот перечень, закрепленный в нормативно–правовых актах, определяет только канву, в рамках которой должен действовать субъект, а вот выбор производственных мощностей и оборудования, предназначенного для обеспечения транспортной безопасности, перевозчик устанавливает самостоятельно.

По словам Виктора Кекула, в дальнейшем к объектам транспортной инфраструктуры (ОТИ) будут применяться дифференцированные требования. Подобные изменения затронут все ОТИ, в том числе и объекты МЦК, МЦД, которые являются частью транспортно–пересадочных узлов (ТПУ). Таким образом, они будут учтены в законодательстве, отражающем обеспечение транспортной безопасности на ОТИ.

Совместно с экспертами АО «ФПК» и АО «ЦППК» продолжается разработка нового подхода к категорированию транспортных средств. К примеру, объектом категорирования в предложениях выступает не вагон, как сейчас, а состав (поезд) целиком. Такой подход позволил бы перевозчикам работать более эффективно, сохраняя требуемый уровень ОТБ. В то же время это упростило бы процедуры плановой деятельности по проверке ОТБ, оценке уязвимости транспортных средств (ТС) и в целом способствовало бы снижению административных барьеров.

В настоящий момент в Москве и ближнем Подмосковье расположено более 80 крупных ТПУ. Заместитель генерального директора по безопасности АО «Московская кольцевая железная дорога» Алексей Кузнецов рассказал, как строилась система обеспечения транспортной безопасности на МКЖД. По его словам, изначально, еще на этапе проектирования, было ясно, что проект будет высоконагруженным, поэтому за ориентир были приняты системы ОТБ, рассчитанные на большой пассажиропоток. В итоге структура ОТБ на ТПУ, которых в Московском регионе более тридцати, получилась сходной с аэропортовой, где есть несколько зон досмотра на маршруте от входа в аэропорт до посадки в самолет. Однако, в отличие от авиаперевозок, ТПУ является мультимодальной зоной, пересадки осуществляются с МЦК на метро, автобусы, пригородные электропоезда. Возникают стыки зон безопасности различных перевозчиков, что не всегда благоприятно сказывается на общем уровне безопасности.

По словам Алексея Кузнецова, стратегическим решением для МКЖД было принятие концепции «единой зоны безопасности»: ОТБ осуществляется и финансируется одним перевозчиком независимо от того, какие пересадки стыкуются в зоне ТПУ. Решение показало свою эффективность: уровень безопасности на инфраструктуре МЦК высокий, существенных инцидентов, оказывающих негативное влияние на безопасность, нет.

Алексей Кузнецов отметил, что создание ТПУ – тренд городов–миллионников, они будут активно строиться и вводиться в эксплуатацию не только в Москве, поэтому опыт АО «МКЖД» может быть востребован в регионах.

А вот исполнительный директор ООО «Южполиметалл–Холдинг» Алексей Шабля считает, что используемый в настоящее время ручной контактный способ досмотра для предотвращения биологических и химических угроз неэффективен. Ведь инспектор не может провести оперативную оценку здоровья пассажира и перевозимых субстанций. По мнению Алексея Шабли, если бы комплексная система защиты от подобных угроз была внедрена несколько месяцев назад, то возможно было бы обеспечить защиту от

бесконтрольного распространения инфекции. Однако и сегодня подобные меры могут предупредить появление новой волны заражения.

Термографические и другие тепловизионные решения для обеспечения безопасности пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте представил директор департамента управления проектами компании Hikvision Russia Антон Голубев. Он напомнил о том, что в соответствии с распоряжением Роспотребнадзора необходимо обеспечить контроль температуры пассажиров на объектах транспортной инфраструктуры. По словам Антона Голубева, современное оборудование способно решить ключевые проблемы безопасности таких комплексных объектов, как вокзалы, поезда, железнодорожные станции и транспортные узлы.

Специалисты разработали ряд технологичных инструментов для решения этих задач. Биспектральные стационарные камеры могут определить температуру одновременно у 30 человек, что позволяет использовать оборудование в местах большого скопления людей или в потоке пассажиров на вокзалах, ТПУ.

Металлодетектор со встроенным тепловизионным модулем можно установить при входе на объект для стандартного стационарного досмотра. А у входа в вагон поезда дальнего следования можно, к примеру, использовать портативный (ручной) термограф. Еще одно ноу-хау российских специалистов – интеллектуальный бортовой терминал, который может использоваться на любом пассажирском транспорте для быстрой проверки температуры и наличия защитной маски.

<http://transportrussia.ru/item/5650-na-vidu-skrytaya-ugroza.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2020.02.07; COVID-19 ИНВЕСТИРАМ НЕ ПОМЕХА; ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТОВ В ДФО ОСТАЕТСЯ СТАБИЛЬНЫМ**

Резиденты не ошибаются

Резиденты территорий опережающего развития (ТОР) и свободного порта Владивосток (СПВ) запустили более 300 инвестиционных проектов, разработанных в рамках соглашений с АО «Корпорация развития Дальнего Востока». Каждый седьмой проект уже осуществляет операционную деятельность (116 из 437 – в ТОР и 190 из 1824 – в СПВ). Инвесторами вложено свыше 840 млрд руб. частных инвестиций из общего объема заявленных инвестиций в 3,8 трлн руб.

На предприятиях, введенных в эксплуатацию, трудятся около 40 000 дальневосточников. Таким образом, четверть из 157 000 планируемых к созданию в ТОР и СПВ рабочих мест уже создана.

По количеству резидентов лидирует Приморский край, на втором месте Камчатский край и Сахалинская область (1607, 144 и 30 проектов соответственно). По создаваемым рабочим местам – 78,5 тыс. – также лидирует Приморский край.

Пул компаний, реализующих инвестиционные проекты на Дальнем Востоке, максимально широкий: это сотни проектов от малого и среднего бизнеса, десятки проектов крупнейших корпораций – лидеров национальной экономики, включая судостроение, транспортную инфраструктуру, а также компании с иностранным участием. Резиденты запускают в работу морские и воздушные портовые комплексы, промышленные предприятия, осваивают месторождения, создают кормовую базу для животных, реализуют проекты в сфере медицины, туризма и строительства.

Крупнейшими реализованными проектами в условиях режима СПВ являются «Авиаполис Янковский», «Промышленный парк Уссурийский», «Восточный луч», «Артаяр» и ИСК «Патрокл». Резиденты СПВ запустили индустриальный парк, торгово-выставочный и жилые комплексы, создали высокотехнологичное производство тарного картона.

Один из примеров в сфере промышленной деятельности – ООО «ДВ-Инжиниринг». Это совместный российско-французский проект по производству источников бесперебойного

питания. Резидент СПВ создал первый на территории Дальнего Востока производственный кластер, специализирующийся на сборке электросилового оборудования (силовые шкафы и шкафы автоматизации).

Получив статус резидента СПВ, компания наладила производство максимально полной линейки источников бесперебойного питания. Более того, производство силовых шкафов и шкафов автоматизации было запущено с опережением на полгода. Благодаря налоговым льготам появилась возможность создавать высокопроизводительные рабочие места и привлекать квалифицированный персонал.

Инженерное оборудование резидента находит спрос среди крупных дальневосточных промышленных, судостроительных и энергетических предприятий. Продукция компании востребована на объектах любого уровня на всей территории Дальневосточного региона. Так, оборудование установлено на Якутской ГРЭС–2, космодроме Восточный, на Дальневосточном судостроительном и судоремонтном заводе «Звезда»...

Резиденты активно инвестируют в экономику ДФО. К примеру, на территории Сахалинской области «Восточная Горнорудная Компания» реализует самый крупный в рамках свободного порта на Сахалине проект по приобретению перегрузочного морского оборудования. Общий объем инвестиций составил свыше 5 млрд руб. Из них более 500 млн руб. в виде начального заемного капитала резиденту СПВ предоставил иностранный партнер.

По мнению экспертов, режим установленных налоговых льгот и преференций делает территорию свободного порта Владивосток привлекательной как для отечественных, так и для иностранных инвесторов. Именно здесь созданы условия, чтобы бизнес вкладывал деньги в развитие региона, чтобы период окупаемости вложений был сокращен и появилась возможность реинвестиций и новых вложений.

Цель – транспортная доступность

Одно из важнейших событий в ДФО – запуск в Хабаровске первого из трех строящихся на сегодняшний день на Дальнем Востоке аэровокзалов. Инвестиционный проект реализован АО «Международный аэропорт Хабаровск». Пропускная способность нового терминала рассчитана на обслуживание в соответствии с современными стандартами до 3 млн пассажиров ежегодно при соблюдении требований обеспечения комфорта для маломобильных пассажиров.

Запуск терминала внутренних авиалиний позволит аэропорту Новый эффективно выполнять функцию главного узлового хаба Дальнего Востока. Реализация проекта рассчитана на трудоустройство сотен жителей региона.

Значительно расширит возможности транспортной инфраструктуры для всего Забайкалья реконструкция аэропорта в Чаре, вблизи Удоканского месторождения меди (Забайкальский край).

Проектно–сметная документация была разработана Байкальской горной компанией и безвозмездно передана региональным властям.

Реализация проекта освоения Удоканского месторождения имеет ключевое значение для социально–экономического развития всего региона. Сам запуск горно–металлургического комбината на первом этапе даст постоянную работу более чем 2 тыс. людей, а при выходе его на полную мощность рабочими местами будут обеспечены до 5 тыс. человек. В смежных отраслях возможность трудоустроиться получают до 20 тыс. человек.

По мнению специалистов, слабая логистическая инфраструктура – одно из серьезных препятствий для развития региона, поскольку сегодня север Забайкалья оторван от основной части региона. Автомобильное сообщение этой территории с крупными городами отсутствует, а время в пути в Читу на поезде превышает 2,5 суток. Местный аэропорт способен принимать лишь небольшие пассажирские самолеты.

Проект запускается с помощью режима ТОР «Забайкалье». Это не только строительство одного из крупных металлургических предприятий в стране, а развитие территории всего

северного Забайкалья, в том числе за счет реконструкции аэропорта в селе Чара, развития логистического центра на железнодорожной станции Новая Чара, строительства объектов энергетической и социальной инфраструктуры.

Напомним: Удоканское месторождение, расположенное в Каларском районе Забайкалья, является на сегодняшний день третьим крупнейшим неразработанным месторождением меди в мире. Ввод в эксплуатацию первой очереди комбината с годовой производительностью 12 млн т руды намечен на 2022 год. В дальнейшем мощность предприятия планируется увеличить до 48 млн т в год. Запуск предприятия значительно увеличит доходы бюджета Забайкалья. Так, ожидаемый объем налоговых поступлений до 2028 года составит более 9 млрд руб.

В текущем году АО «Корпорация развития Дальнего Востока» увеличит количество мероприятий по созданию инфраструктуры для резидентов территорий опережающего развития. В частности, проект реконструкции аэропорта «Чара» получил положительное заключение государственной экспертизы.

Проект предусматривает реконструкцию взлетно–посадочной полосы, рулежных дорожек и перрона. Также планируется оснащение аэродрома светосигнальным оборудованием с огнями малой интенсивности с двух направлений посадки для обеспечения его круглосуточной работы, строительство нового служебно–пассажи́рского здания пропускной способностью 50 пассажиров в час со здравпунктом и медицинским кабинетом, комнатой матери и ребенка, предприятием общественного питания.

Кроме того, будут построены здание аварийно–спасательной станции с учебно–тренировочным полигоном, гараж для размещения специальной аэродромной техники, склад хранения горюче–смазочных материалов, контрольно–пропускной пункт и др.

Проект включает также меры по благоустройству территории, устройству пешеходной зоны привокзальной площади около служебно–пассажи́рского здания.

Для Дальнего Востока в целом и каждого населенного пункта в частности транспортная доступность – это и есть жизнь, отмечают эксперты. Это возможность беспрепятственного передвижения, не ограниченного одним рейсом в неделю. В настоящее время регулярное авиасообщение Чары осуществляется только с Читой, Иркутском и Якутском.

Взаимодействуя с бизнесом

В 2020 году АО «Корпорация развития Дальнего Востока» намерено за счет государственных инвестиций обеспечить проектирование и строительство 47 новых инфраструктурных объектов на восьми ТОР в Приморском, Хабаровском, Камчатском, Забайкальском краях и Амурской области, в том числе технологическое присоединение к инженерным сетям. Общая стоимость планируемых конкурентных закупочных процедур составит около 2,7 млрд руб. С учетом ранее проведенных закупок по созданию инфраструктуры в общей сложности в целях обеспечения деятельности резидентов дальневосточных ТОР будут реализованы около 330 мероприятий.

Первыми в текущем году стартуют шесть проектов. В их числе – проведение работ по технологическому присоединению к электрическим сетям жилого микрорайона «Зеленый», который строится для сотрудников судостроительного комплекса «Звезда» на ТОР «Большой Камень». В ближайших планах – присоединение к сетям связи строящегося аэровокзального комплекса «Елизово».

Также в 2020 году предусмотрена разработка перспективного плана развития ТОР «Забайкалье». Начнется строительство внутриплощадочных сетей газоснабжения для резидентов ТОР «Комсомольск», которые намерены локализовать на инвестиционной площадке «Парус» производства для Объединенной авиастроительной корпорации.

Резидент Свободного порта Владивосток – компания «Примкраб» пополнила дальневосточный промысловый флот шестью судами. Приобретение и модернизация судов для добычи и переработки краба на территории свободного порта Владивосток по

соглашению с АО «Корпорация развития Дальнего Востока» обошлось в 846,3 млн руб., создано 241 рабочее место.

В рамках проекта резидент выполнил модернизацию имеющихся судов «Ультимат» и «Ультимат 1». Приобретены и модернизированы еще четыре судна: «Обаятельный», «Крымский», «Флагман» и «Акванавт». Базируются и обслуживаются краболовы в акваториях морских портов Владивосток и Зарубино.

Профессиональные экипажи всех судов возглавляют капитаны, имеющие большой опыт в крабовом промысле. Статус резидента СПВ предоставил компании возможность выполнить качественную модернизацию судов, что обеспечивает их безаварийную эксплуатацию и производство качественного продукта.

На сегодняшний день резиденты свободного порта Владивосток по соглашениям с АО «КРДВ» уже инвестировали в экономику ДФО более 128,3 млрд руб., создав 13 546 рабочих мест. Количество резидентов СПВ в настоящее время достигло 1819. Общая стоимость реализуемых инвесторами проектов превышает 877,8 млрд руб. В результате их полной реализации будет создано 86,7 тыс. рабочих мест.

Пропуск для всех

За счет частных инвестиций в угольном морском порту Шахтерск (Углегорский район Сахалина) построен современный **пункт пропуска** морских судов. Теперь таможенный досмотр грузовых судов, которые пересекают государственную границу и следуют в порт «Шахтерск», сократится с трех до одного дня. Морской грузовой **пункт пропуска** с нуля построен Восточной горнорудной компанией (ВГК). Объем инвестиций составил 192 млн руб. Средства по-

шли на строительство здания, инженерных и информационно–коммуникационных сетей, оснащение помещений. Самой затратной стала «начинка» **пункта пропуска** – современное специализированное оборудование, предназначенное для обеспечения государственного контроля и безопасности.

Строительство **пункта пропуска** стало для компании непростым делом. При проектировании объекта, согласованиях, в самом строительстве многое для ВГК было новым. Как объект федерального значения он должен отвечать самым строгим требованиям законодательства. Поэтому на всех этапах компания активно взаимодействовала с федеральными органами власти: таможенной и пограничной службами, **Минтрансом России**, областными и муниципальными структурами. Пользоваться услугами **пункта пропуска** смогут все угледобывающие предприятия Углегорского района.

**Пункт пропуска** представляет собой одноэтажное просторное здание, где помимо рабочих кабинетов имеются комнаты отдыха, помещение для приема пищи, мебель, 4 санитарных узла. Здание обеспечено холодным и горячим водоснабжением. Медицинское обслуживание предусмотрено действующим в терминале медицинским пунктом. Численность сотрудников составляет 19 человек.

ВГК наращивает добычу и отгрузку угля через морской порт Шахтерск. Объем отгрузки угля составит, по прогнозам, 22 млн т в 2022 году. В навигационный период в акваторию порта будут заходить сотни судов. Компания планирует сделать порт круглогодичным. Сейчас идет строительство 28–километрового магистрального конвейера и глубоководного причала.

От «железки» до крыши

Серьезные планы по инвестированию в транспортную инфраструктуру ДФО реализуют железнодорожники. Сегодня инвестиционной программой ОАО «РЖД» планируется к реализации на Дальнем Востоке проект второго этапа развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона до 2023 года. В рамках этого этапа к 2025 году планируется создать дополнительно не менее 114,7 млн т провозных способностей в год.

Наконец, в ДФО в скором времени появится еще один завод по производству дорожных модификаторов и покрытий. Компания «КОЛТЕК» планирует построить на Дальнем Востоке завод по переработке использованных шин. Содействие инвестору оказывает Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АНО АПИ).

В рамках подписанного соглашения АНО АПИ осуществляет подбор площадки для строительства завода и ведет работу с горнодобывающими предприятиями ДФО по формированию сырьевой базы. Предполагаемый объем инвестиций в проект составит 500 млн руб.

Для успешной реализации проекта нужен большой объем сырья – использованные автомобильные покрышки в объеме 10 тыс. т. Они будут перерабатываться в резиновую крошку с последующим производством дорожного модификатора в объеме 6 тыс. т. Дополнительным применением резиновой крошки может стать производство дорожных плит для строительства дорог в специальных условиях. Переработка использованных автошин на территории ДФО положительно скажется на экологической ситуации всего региона.

В настоящее время компания реализует проект, связанный с производством химических реагентов и присадок, ведет научные разработки в дорожно–строительной отрасли, в области модификации битумов для последующего использования их в асфальтобетонных смесях. Применение модификаторов битума на основе вторичной резины и полимерных добавок позволяет значительно улучшить качество дорожных покрытий и отвечает Стратегии развития промышленности по обработке, утилизации и обезвреживанию отходов производства и потребления на период до 2030 года.

<http://transportrussia.ru/item/5648-covid-19-investoram-ne-pomekha.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2020.02.07; СТРАТЕГИЯ СТОЙКОСТИ; МОРЯКИ И РЕЧНИКИ УВЕРЕННО ВЫПОЛНЯЮТ ПОСТАВЛЕННЫЕ ПЕРЕД НИМИ ЗАДАЧИ**

Цифры, вселяющие надежду

Пандемия, конечно, внезапно и коварно осложнила работу отрасли. Тем не менее очередная навигация проходит в нормальном рабочем режиме. И труженики отрасли готовы сделать все, чтобы цели, поставленные в Транспортной стратегии до 2030 года, Стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года, в госпрограммах и ключевом документе – Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, были достигнуты.

Напомним, что **Росморречфлот** полностью реализует два федеральных проекта – «Морские порты России» и «Внутренние водные пути», а совместно с Росатомом выступает соисполнителем федерального проекта «Северный морской путь».

Эти цели отражены в Публичной декларации **Росморречфлота**.

Как отметил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, федеральный проект по развитию морских портов, входящий в состав Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, призван обеспечить экономику страны современной высокотехнологичной портовой инфраструктурой. Для эффективного решения этой задачи необходим комплексный подход и синхронизация развития портовой, железнодорожной и автодорожной инфраструктур. Прежде всего, это развитие ближних и дальних подходов к портам. Нарращивание портовых мощностей имеет большое значение и в контексте развития транзитного потенциала страны. Как отметил министр, не стоит забывать и о позитивном мультипликативном эффекте от развития портового строительства для экономики регионов.



Теперь несколько цифр. В 2019 году грузооборот морских портов России прирос почти на 3% и составил чуть более 840 млн т (2018 год – 816,5 млн т). Положительная тенденция стала возможной благодаря развитию инфраструктуры морских портов.

Рост объемов грузопереработки был обеспечен в основном приростом доли наливных грузов. Объем перевалки сухогрузов снизился в основном за счет уменьшения перевалки зерна, черных металлов.

В портах Азово–Черноморского и Балтийского бассейнов обеспечивается более 60% от общего объема перевалки.

Вырос грузооборот портов Арктического бассейна (+13% к уровню 2018 года) и Дальневосточного (+6,5%).

Продолжилась работа по переориентации российских грузов в отечественные морские порты из портов сопредельных государств. Разработаны соответствующие «дорожные карты» для каждого крупного грузоотправителя, содержащие контрольные показатели и конкретные мероприятия. Предусматривается поэтапная переориентация как на существующие терминалы морских портов РФ, так и на строящиеся к 2022 году, за исключением сухих опасных химических грузов, весь объем которых планируется переориентировать к 2023 году.

По итогам работы в 2019 году объем перевалки внешнеторговых грузов через порты Балтии и Украины снизился почти на 6 млн т.

Объем перевозок грузов морским транспортом под государственным флагом в 2019 году снизился на 12% и составил 32 млн т, при этом снижение произошло в основном за счет введения в эксплуатацию Керченского моста.

Одна из стратегических задач Комплексного плана – увеличение мощностей портов.

За 15 лет мощность российских морских портов увеличилась почти в 2,5 раза (2004 год – 452 млн т, 2019 год – 1130 млн т).

В минувшем году основные усилия были направлены на реализацию мероприятий федерального проекта «Морские порты России». Подавляющее большинство мероприятий проекта реализуется с участием частных инвесторов.

Ввод в эксплуатацию объектов в порту Восточный (+16,5 млн т), строительство причала № 38 в порту Новороссийск (+3,5 млн т), а также реконструкции и ввод мощностей в портах Арктического (+2 млн т) и Балтийского бассейнов (+3,5 млн т) обеспечили в 2019 году прирост портовых мощностей в размере около 26 млн т.

К сожалению, не обошлось без сбоев. Например, банкротство подрядчика не позволило завершить строительство морской портовой инфраструктуры в морском порту Калининград (планируемый прирост мощности 3 млн т). Также инвестором нарушен срок ввода в эксплуатацию специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке в Хабаровском крае (планируемый прирост мощности 12 млн т). Требования по исполнению планов реализации мероприятий планируется закрепить на законодательном уровне через заключения обязывающих соглашений.

В целом на реализацию инвестиционных проектов развития морской портовой инфраструктуры в 2019 году из федерального бюджета было направлено около 12 млрд руб. Выполняются работы по строительству береговой и морской инфраструктуры в морских портах Геленджик, Певек, Анадырь.

Дополнительным источником инвестиций в портовую инфраструктуру стал портовый инвестиционный сбор. Для выработки механизма использования доходов, получаемых от взимания сбора, утвержден Порядок определения размера инвестиционного сбора, его взимания и применения. Сейчас идет работа совместно с ФАС по перечню морских портов, в которых должен взиматься сбор.

Наметился рост заинтересованности бизнеса к механизму «частной концессионной инициативы». По обращению ООО «Многофункциональный грузовой район»

прорабатывается вопрос заключения концессионного соглашения на иных условиях в отношении объектов инфраструктуры порта Поронайск.

На 2020 год перед отраслью ставится серьезная задача – увеличить мощности морских портов России в объеме более 40 млн т за счет реализации инвестиционных проектов комплексного плана. Это – ввод в эксплуатацию специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке (+12 млн т), в районе мыса Открытый (инвестор ООО «Порт Вера», +7 млн т), терминала навалочных грузов в порту Тамань (+13 млн т), а также развития портовых мощностей в Балтийском бассейне (Усть-Луга, Высок: +7,2 млн т).

Арктический вектор

Особая задача – целенаправленно и неуклонно в плановом режиме вести работы по созданию условий для безопасного судоходства и эффективной хозяйственной деятельности в Арктическом бассейне.

Реализуются проекты по развитию инфраструктуры в портах Мурманск, Певек.

По итогам навигации 2019 года объем перевозки грузов в акватории Северного морского пути увеличился и составил 31,5 млн т (2018 год – 20,2 млн т), из них транзитных грузов порядка 700 тыс. т (697,3) (2018 год – 491,3 тыс. т).

В акватории Северного морского пути действует разрешительный порядок плавания судов. В 2019 году выдано 799 разрешений на плавание в акватории Северного морского пути (2018 год – 792), из них судам под иностранным флагом выдано 100 разрешений (2018 год – 91).

Закончено строительство многофункционального линейного дизель–электрического ледокола «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт. В этом году ледокол будет введен в эксплуатацию для проведения ледокольных операций на прибрежных трассах Балтийского моря, арктических морей (выполнения вспомогательных операций и обеспечения безопасности мореплавания в летне–осенний период в западном районе Арктики, эпизодически – в восточном районе Арктики; в зимне–весенний период – в Балтийском море, эпизодически – в Белом море).

Дальневосточная «Звезда» и госкорпорация «Росатом» заключили контракт на строительство сверхмощного атомного ледокола «Лидер» на 120 МВт. Его стоимость 127,6 млрд руб. Ледокол, необходимый для круглогодичной навигации по Севморпути, должен быть сдан в эксплуатацию в 2027 году.

Атомный ледокол «Лидер» на 120 МВт станет самым мощным в мире, вдвое превзойдя сдаваемые сейчас ледоколы типа «Арктика» (ЛК–60). Он должен обеспечить круглогодичную проводку по Севморпути с коммерчески приемлемой скоростью, что необходимо для вывоза на внешние рынки углеводородов. В частности, судно должно способствовать круглогодичному вывозу СПГ с проектов НОВАТЭКа на Ямале и Гыданском полуострове. Ледокол сможет преодолевать льды толщиной до 4,3 м, прокладывая коридор до 50 м шириной, и, как ожидается, проводить караваны на скорости 10–12 узлов.

Нулевой этап создания конструкторской документации в 3,5 млрд руб. взяла на себя Роснефть, эти деньги ей должны быть компенсированы из бюджета. Контракт на разработку конструкторской и технической документации для «Лидера» за 3,2 млрд руб. был заключен с ЦКБ «Айсберг», срок исполнения работы – конец 2021 года.

По мнению экспертов, единственным потребителем круглогодичных ледокольных услуг в центральной и восточной частях Севморпути на обозримую перспективу будет российская газовая компания «НОВАТЭК». Поэтому, говоря о перспективах круглогодичной навигации, следует оценивать не только ледопрободимость ледоколов, но также эффективность работы пары ледокол – газозов.

В Росатоме предполагают, что круглогодичная навигация в акватории Северного морского пути будет обеспечена раньше ожидаемого срока сдачи «Лидера» – к 2025 году,

то есть даже до завершения строительства всех пяти ледоколов типа «Арктика». Планом развития инфраструктуры Севморпути предусмотрен даже более ранний срок. Начиная с навигации 2023 года, будет обеспечена круглогодичная перевозка пассажиров и грузов в акватории СМП.

Среди мероприятий федерального проекта «Северный морской путь» в зоне ответственности **Росморречфлота** находится строительство и других судов ледового класса: гидрографических, лоцмейстерских аварийно–спасательных судов...

На гребне... безденежья

Надо признать, внутренние водные пути благодаря усилиям речников обеспечивают более–менее нормальное функционирование внутреннего водного транспорта. Правда, остается общая беда: показатели работы речного транспорта в последние годы стабильно падают.

Между тем, как заявил в ходе заседания президиума Госсовета в 2016 году **Владимир Путин**, вопрос о развитии внутренних водных путей России чрезвычайно важный, и не только для Поволжья, но и для всей страны. Судоходные пути сообщения проходят по 60 регионам. Здесь проживает 80% населения, производится до 90% ВВП.

Пока же факты не радуют. Например, в прошлом году уменьшилась отправка строительных грузов (в номенклатуре грузов доля их перевозки составляет более 50%) и зерна и, как следствие, произошло снижение объема перевозок на 7%, до 108,1 млн т (2018 год – 116,2 млн т).

Объем погрузочно–разгрузочных работ в речных портах практически остался на уровне предыдущего года – 126,5 млн т (2018 год – 126,5 млн т).

А вот и плюсы: перевозки пассажиров составили 11 млн человек (в 2018 году – 12,3 млн человек). Опять же в полном объеме обеспечены перевозки грузов в районы Крайнего Севера и местности к ним приравненные. Северный завоз осуществлен в объеме 18,4 млн т грузов (+3% к объему навигации 2018 года).

И вновь не минус: в 2019 году объем финансирования на содержание ВВП и СГТС составил 73% к нормативному.

Но и в условиях нехватки средств речники делают что могут. В навигацию 2019 года улучшены категории содержания внутренних водных путей протяженностью 244 км. Увеличены глубины судовых ходов на внутренних водных путях протяженностью 771 км, сроки действия средств навигационного оборудования – на 486 км.

Завершены работы по очередному этапу реконструкции шлюзов № 13–16 Городецкого гидроузла, закончено техническое перевооружение насосных станций канала имени Москвы, выполнены работы по реконструкции гидротехнических сооружений Волго–Донского судоходного канала, а также на объектах Камского бассейна.

Число СГТС с нормальным уровнем безопасности увеличилось на 12 сооружений.

Продолжается практическая реализация проектов по ликвидации «узких мест» Единой глубоководной системы.

Завершены строительно–монтажные работы подготовительного этапа строительства Багаевского гидроузла, в этом году начинается основной этап. Он включает в себя возведение и устройство ряда сооружений.

Среди них – судоходный шлюз, который обеспечит возможность пропуска судов через створ гидроузла. Водосбросная и земляная плотины будут создавать и поддерживать на заданных отметках подпор воды на Дону.

Дополнительно через земляную плотину будут осуществляться санитарные попуски воды по левому рукаву реки. Устройство рыбопропускного шлюза и уникального рыбоходно–нерестового канала, а также принятый режим эксплуатации водохранилища позволят обеспечить беспрепятственное прохождение рыбы в нерестовый период.

Будут проведены работы по дноуглублению и спрямлению участков русла реки для обеспечения требуемых габаритов судового хода, построены объекты производственного,

служебно–технического, вспомогательного, социально–бытового и жилого назначения, необходимые для функционирования гидросооружения.

Окончательное завершение строительства гидроузла запланировано на 2023 год.

Продолжаются мероприятия по комплексной реконструкции объектов Волжского, Северо–Двинского, Волго–Балтийского, Волго–Донского, Азово–Донского, Енисейского бассейнов.

Планируется завершить стратегический инфраструктурный проект – ввести в эксплуатацию после реконструкции гидроузел Белоомут. Его ввод обеспечит прирост пропускной способности ВВП на 0,91 млн т.

Согласно госконтракту, сдача объекта должна была произойти еще в январе 2019 года. Однако строительно–монтажные работы в рамках реконструкции гидроузла на реке Оке были остановлены 9 апреля 2019 года по причине банкротства генподрядчика. Ввод гидроузла сдвинут на 2020 год.

Отдельная и крайне актуальная тема – строительство Нижегородского низконапорного гидроузла. Правительство РФ и Нижегородская область пока не договорились о реализации проекта стоимостью 43 млрд руб., который должен решить проблему мелководья на Волге в районе Городца и избавить судоходную отрасль от ежегодных миллиардных потерь. К проекту низконапорного гидроузла остались экологические вопросы, при этом альтернативный вариант, предложенный областью, пока не проработан. По оценкам правительства, начало фактической реализации проекта теперь возможно не ранее середины 2021 года.

Деньги на строительство должны быть выделены из федерального бюджета. При этом из–за неоднократного переноса сроков часть денег уже перераспределена на другие проекты с поправкой, что они будут восстановлены в будущем. В рамках проекта было запланировано строительство низконапорной плотины и, соответственно, сезонного водохранилища, которое будет обеспечивать необходимый уровень воды в навигацию.

С опорой на господдержку

Многие судовладельцы, включая крупные российские судоходные компании, продолжают выполнение программ развития и модернизации флота.

В минувшем году за счет собственных средств и с привлечением кредитов судоходными компаниями построены 32 морских транспортных судна. На начало 2020 года в российских морских реестрах под флагом России зарегистрировано более 8000 судов, из них около 1500 – в Российском международном реестре суммарным дедвейтом более 6 млн т.

Обновляется и обеспечивающий флот. В 2019 году судовладельцами построены 24 морских судна общей мощностью 83,5 тыс. кВт.

Судоходные компании, реализуя проекты по строительству флота, активно используют государственную поддержку по постановлениям Правительства РФ № 383 (возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам) и № 502 (утилизационный грант).

За счет средств федерального бюджета для несения аварийно–спасательной готовности на Балтийском море в эксплуатацию принят головной многофункциональный буксир–спасатель мощностью 2,5–3 МВт проекта MPSV12 «Бахтемир», а на Дальнем Востоке – судно «Калас».

Технический флот внутреннего водного транспорта пополнился тремя промерными судами и одним обстановочным. Заключен государственный контракт на строительство несамоходного землесоса.

Реализуется инвестиционный проект по постройке двух железнодорожных паромов для эксплуатации на железнодорожной паромной переправе Усть–Луга – Балтийск для обеспечения транспортной доступности Калининградской области и решения вопроса бесперебойного паромного сообщения с основной территорией России.

Осуществляется поэтапное оснащение морского и внутреннего водного транспорта, а также акваторий морских портов и внутренних водных путей аппаратурой спутниковой навигации глобальной навигационной спутниковой системы. В подведомственные **Росморречфлоту** организации поставлены 22 комплекса аппаратуры (четыре автоматизированных промерно-изыскательских комплекса, 10 судовых обстановочных комплексов, один автоматизированный технологический комплекс системы координированного управления позиционированием, четыре комплекса оборудования контрольно-корректирующих станций и три комплекса оборудования контрольно-корректирующих станций – базовых станций автоматической идентификационной системы).

Выполнены работы по техническому перевооружению объектов ГМССБ морского района А1 порта Туапсе, морского района А1 порта Калининград, проектные работы на строительство объектов ГМССБ в морских портах Диксон и Певек.

В текущем году идет работа по подготовке к переходу на выдачу электронных судовых документов в части государственной регистрации судов, а также принимаются меры по внедрению на судах внутреннего водного транспорта электронных навигационных карт ВВП Российской Федерации и корректуры к ним.

\* \* \*

Время выдвигает перед работниками водного транспорта новые требования.

Обостряют ситуацию мировой кризис и пандемия. Вселяет надежду тот факт, что водный транспорт может рассчитывать на серьезную господдержку, поскольку включен в перечень отраслей, пострадавших от пандемии коронавируса. В конечном счете, все решат выучка и стойкость водников.

<http://transportrussia.ru/item/5647-strategiya-stojkosti.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ ПАВЛОВ; 2020.02.07; ПАМЯТЬ, ОТЛИТАЯ В БРОНЗЕ; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫТ ПАМЯТНИК «ПОГИБШИМ ПРИ ЗАЩИТЕ ОТЕЧЕСТВА»**

На 561-м километре скоростной автодороги М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург открыт памятник «Погибшим при защите Отечества». В церемонии открытия приняли участие помощник **Президента России** Игорь Левитин, специальный представитель **Президента России** по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов, **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, **заместитель министра транспорта РФ Андрей Костюк**, губернатор Новгородской области Андрей Никитин, вице-губернатор Санкт-Петербурга Максим Соколов и председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко.

«Ровно семь месяцев назад мы запустили движение по всей трассе М-11 «Нева». Тогда мы проехали по ней из Москвы до Санкт-Петербурга, а сегодня – со стороны Северной столицы. Особенно отрадno, что помимо вещей материальных на этой дороге появляются места духовного притяжения – такие как этот замечательный памятник», – сказал **Евгений Дитрих**.

Бронзовый монумент высотой более трех метров является основой мемориала. Он расположен на трассе М-11 по ходу движения из Санкт-Петербурга в Москву. Придорожный киот с мозаичными образами Новгородской Божией Матери «Знамение» и Александра Невского стоит на противоположной стороне трассы.

В августе 2019 года ГК «Автодор» совместно с Поисковым движением России при поддержке Новгородской области провели открытое всероссийское творческое мероприятие для выбора эскизного проекта памятника. К исполнению был рекомендован проект Студии имени М.Б. Греков. Мемориал призван увековечить память всех погибших в Мясном Бору.

Российские дорожники свято чтут память павших солдат. До того, как приступить к постройке трассы М–11, Госкомпания «Автодор» организовала масштабные поисковые работы, чтобы обнаружить останки погибших и неразорвавшиеся боеприпасы. Работы на седьмом участке трассы начались 1 мая 2013 года. Были найдены останки 263 бойцов. Имена 14 из них удалось установить. Ранее они числились пропавшими без вести. Семеро из них были переданы родным и преданы земле у себя на родине. Еще трое захоронены в Новгородской области в присутствии родственников.

Это первые полномасштабные работы по поиску погибших во время Великой Отечественной войны солдат, реализуемые при подготовке территории под строительство федеральной автодороги. Такие работы будут проводиться на всех территориях, отведенных под строительство новых дорог Автодора, где возможно обнаружение останков погибших красноармейцев.

<http://transportrussia.ru/item/5645-pamyat-otlitaya-v-bronze.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2020.02.07; ЗОНА ПОВЫШЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ; КАК ТРАНСПОРТНЫЕ ВУЗЫ АДАПТИРОВАЛИСЬ К ПРИЕМУ АБИТУРИЕНТОВ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА?**

Сама процедура поступления в вуз всегда была сложной. Выпускник школы вряд ли в действительности представляет, как функционирует университет его мечты, пока не окажется в нем. Да и, признаться честно, первая встреча может пройти не так радужно, как способно нарисовать вдохновленное воображение будущего студента.

В **Российском университете транспорта**, главном транспортном вузе страны, к работе с абитуриентами относились ответственно всегда. В вузе долгие годы успешно функционирует система, при которой потенциальные проблемы, связанные с особенностями приема нового поколения транспортников в свои ряды, решаются еще до начала приемной кампании. Так, для работы комиссии на весь летний период освобождается целый учебный корпус, который, по сути, на три месяца превращается в административное подразделение. Один этаж оборудуется как зал консультаций, куда любой абитуриент, в том числе и с родителями, может прийти, задать интересующие его вопросы по поводу поступления, количества выделенных мест для приема в рамках выбранной им специальности, степени ее востребованности среди поступающих, процесса обучения и гарантий трудоустройства.

Еще один этаж оснащается специальными кабинками для индивидуальной работы с поступающими и их сопровождающими. Как правило, в кабинке присутствуют два оператора – работника приемной комиссии, один из которых занимается непосредственно заполнением и проверкой всех необходимых документов с абитуриентом, а другой – их подготовкой и оперативной передачей в соответствующее подразделение университета. При этом оба сотрудника могут также ответить на вопросы, объяснить процедуру вступительных испытаний, предоставить пароль и логин от личного кабинета абитуриента, где тот сможет отслеживать этапы поступления и свои результаты. Стоит отметить, что операторов заблаговременно – как правило, за два месяца до начала приемной кампании, – приглашают на обучение, в ходе которого их знакомят с системой, посредством которой заполняются все документы, а также общению с абитуриентами. Для приемной комиссии РУТа важно, чтобы потенциальный студент еще до начала обучения увидел – в ведущем отраслевом вузе о нем точно позаботятся.

Несмотря на старания сотрудников университета подготовиться к решению любых проблем заранее, внештатные ситуации иногда случаются. В 2020 году такой неожиданностью стали пандемия коронавируса и введенные из-за нее ограничения, что сделало невозможным продолжение работы с абитуриентами в привычном формате, заставило университеты, в том числе и РУТ, оперативно подстраиваться.

Ответственный секретарь приемной комиссии РУТа Максим Бегичев отмечает, что процесс перехода на «новые рельсы» нельзя назвать легким. Однако, считает представитель университета, его все-таки удалось завершить без существенных потерь. По словам руководителя приемной комиссии, для решения некоторых задач сотрудникам приходилось практически ночевать на рабочем месте, так как решения требовалось принимать в кратчайшие сроки. Одним из них стало открытие горячей линии, с помощью которой любой желающий может позвонить в университет и получить полноценную консультацию. По словам Максима Бегичева, этот формат хоть и частично, но способен заменить привычный зал консультаций: «Нам было важно, чтобы у поступающих сохранилась возможность познакомиться с университетом, пусть и не в очном формате. Поэтому мы за две ночи сумели развернуть уникальный колл-центр, позвонив сотрудникам которого абитуриент может получить абсолютно всю информацию про каждое направление и подразделение, обо всех тонкостях приема». И действительно, позвонив по простому для запоминания телефону (в нем почти одни 5), будущий студент попадает в приемную комиссию, а с помощью добавочных номеров, которые размещены на официальном сайте университета, он сможет связаться с колледжами, институтами, отделениями магистратуры и аспирантуры, отделом по целевому обучению и по взаимодействию с иностранными гражданами. Представители университета отмечают, что в некоторых случаях абитуриенту удастся пообщаться и с конкретными преподавателями. По словам ответственного секретаря приемной комиссии, система будет совершенствоваться и дальше. В частности, планируется развернуть линию поддержки, сотрудники которой смогут оперативно консультировать абитуриентов при непосредственной подаче документов. Сообщается, что в рамках данной линии также будет разработана отдельная возможность для консультирования тех, кто поступает в РУТ на программы по целевому направлению.

Процесс перехода был осложнен еще и тем, что образовательная организация в своей деятельности должна руководствоваться не только Конституцией РФ, но и правилами и порядком приема, которые установлены в университете, законодательством об образовании. По словам Максима Бегичева, главное в этом процессе – быть в курсе последних изменений, так как в связи с эпидемиологической обстановкой изменения в привычный уклад работы вносятся очень быстро, а работа с абитуриентами – это зона повышенной ответственности.

Безусловно, для поступающего важны консультации и возможность заочного знакомства с университетом. Однако главная задача приемной комиссии – облегчить абитуриенту именно подачу документов. По словам руководителя приемной комиссии, в университете всегда стремились к модернизации системы. Так, еще в прошлом году был опробован формат общения абитуриента с вузом посредством личного кабинета, через который ему предоставлялась возможность самостоятельно подготовить все необходимые документы, заполнить соответствующую анкету, ознакомиться с правилами и порядком поступления. Однако еще в 2019 году абитуриенту после всех онлайн-процедур необходимо было все-таки прийти в университет, собственноручно подписать сопровождающие документы, например, согласие на обработку персональных данных. Да и процедура регистрации могла вызывать вопросы и сложности.

В этот же раз систему доработали: личного присутствия не требуется, а список сведений, которые можно заполнить онлайн, расширился, и регистрация стала проще и понятнее – соответствующий баннер вынесен на основную страницу сайта. Так, абитуриенту независимо от выбранной ступени образования предоставляется возможность указать паспортные данные, сведения о документах, подтверждающих требуемый для освоения выбранной специальности уровень образования, сведения о необходимости предоставления общежития, индивидуальных достижениях и об имеющихся льготах. После того как указанные данные будут заведены в систему, абитуриент сможет скачать

автоматически сформированное заявление о приеме документов, еще раз проверить его и после подписи направить весь пакет документов на электронную почту приемной комиссии. В остальном работа операторов осталась той же: в соответствии с предписанными рекомендациями в отношении профилактики распространения коронавирусной инфекции в самом корпусе нет привычного столпотворения, однако, пусть и дистанционно, специально подготовленные сотрудники университета проверяют полученные документы, сверяют сведения и направляют их в соответствующие подразделения, где их обрабатывают и вводят данные на сайт.

«У нас очень комфортный для работы официальный сайт, и на его платформе реализовано много удобных вещей как для нас, так и для абитуриентов. После подачи документов свое место в рейтинге поступающий сможет отслеживать практически в онлайн-режиме – информация о поданных заявлениях на поступление обновляется каждые 40–50 минут», – отмечает Максим Бегичев.

Кстати, для того чтобы абитуриентам было удобно пользоваться сайтом университета, на нем заранее размещена вся информация, в том числе и справочная, чтобы к моменту подачи документов будущий студент уже знал функционал, умел найти нужную ссылку и ориентировался в структуре онлайн-страницы.

Относительно планов на будущее, разумеется, пока говорить рано. Да и вряд ли частично отмененные ограничения могли бы так быстро сказаться на процедуре подачи документов в 2020 году. Да, образовательная система в большинстве своем смогла быстро перестроиться и адаптироваться под сложившиеся обстоятельства. Однако не стоит забывать, что перемены в университетах всегда сопровождаются долгими обсуждениями, принятием ответственных, но не всегда быстрых решений. Тем более что для некоторых вузов возвращение к истокам может показаться не столь привлекательным. В частности, ответственный секретарь приемной комиссии РУТа отмечает, что главный отраслевой вуз страны входит в список из 54 университетов, на базе которых тестируется система «Поступление в вуз онлайн» – суперсервис, запущенный Министерством образования и науки РФ. На практике это означает, что в университете и до пандемии планировалось введение дистанционного формата поступления. «В возвращении к старому формату мы не видим смысла, так как много сил и ресурсов было потрачено на то, чтобы создать всю систему, усовершенствовать и наладить ее функционирование. Нам бы очень хотелось призвать абитуриентов пользоваться нашей системой, не бояться ее, ведь мы сделали все для того, чтобы она была максимально комфортной», – отмечает Максим Бегичев.

Несмотря на то, что система действительно облегчает жизнь будущим студентам, потенциально она может привести и к некоторым неожиданностям. В частности, к увеличению количества поступающих, а соответственно и конкурса на бюджетные места. Раньше для того, чтобы поступить, нужно было личное присутствие, что существенно усложняло жизнь абитуриентам из регионов, которые по тем или иным причинам не могли себе позволить приехать в столицу. Сейчас же финансовые затраты на проезд до вуза и проживание фактически отсутствуют. Все, что нужно для поступления, – быстрый Интернет и любое устройство с неограниченным доступом к нему. С одной стороны, процесс цифровизации данной области, ускоренный пандемией, приведет к тому, что у всех абитуриентов будут равные возможности на поступление. Но с другой – эмоциональная нагрузка от увеличения числа конкурентов теперь станет сильнее, а справляться с конкуренцией получается далеко не у всех.

Так или иначе, отрицать тот факт, что в **Российском университете транспорта** готовы к любому развитию событий, не приходится. По словам Максима Бегичева, в скором времени поступление в главный транспортный вуз страны станет возможно и через портал государственных услуг, а сама система будет постоянно модернизироваться, оперативно отвечая на возникающие вызовы. «Пока итоги подводить рано, займемся этим осенью. Но уже можно сказать: что от нас требовалось, мы сделали и запустили все сервисы в



установленные законодательством сроки. Главное – помнить: вся система разработана специально для того, чтобы сделать процесс поступления в наш университет более комфортным. А пугаться изменений абитуриентам не стоит, ведь в любом случае будущее зависит только от них самих!» – подытожил ответственный секретарь приемной комиссии РУТа.

<http://transportrussia.ru/item/5649-zona-povyshennoj-otvetstvennosti.html>

### **ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АНДРЕЙ КУЗНЕЦОВ; 2020.02.07; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ К ТУРИСТИЧЕСКОМУ СЕЗОНУ ГОТОВЯТ АВТОДОРОГИ**

К приему туристов готовятся регионы. И, конечно, немаловажно, как туда добраться. Многие отдыхающие предпочитают путешествовать на машине. Для этого в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги» ремонтируют старые трассы и строят новые.

– Классно едешь, почти чувствуешь себя как в Швейцарии, – Беньямин Форестер показывает дорогу на свою пасеку, несколько лет назад он перебрался в Россию из Швейцарии, разводит «правильных» пчел. И мечтает организовать курсы, где будет объяснять всем желающим премудрости пчеловодства. Место для занятий уже присмотрел в деревне под Переславлем-Залесским. Еще недавно туда вела разбитая дорога, но этой весной трассу, соединяющую Переславль и соседнюю Владимирскую область, начали ремонтировать по федеральной программе **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

– Дорога как визитная карта туристического района. Это как идешь в ресторан, там все грязно, инвентарь старый, ты уходишь. Тоже самое с дорогой. Если хорошая дорога, у тебя желание остаться, – считает Беньямин Форестер.

На дорогах Ярославской области идет масштабный ремонт, в этом году здесь планируют привести в порядок трассы, соединяющие Мышкин и Углич, Ярославль и Рыбинск. В соседних регионах тоже кипит работа. Дорога во Владимирской области, вот там выезд на трассу «Москва-Холмогоры», а в том направлении один из крупнейших туристических центров Золотого кольца, Суздаль. Этот участок почти готов, осталось только нанести разметку.

– Убрали ямочность, сетку продольно-поперечные, выровняли профиль, – рассказывает Иван Матвеев, заместитель начальника управления автомобильных дорог администрации Владимирской области.

Водители говорят, по трассе теперь, наконец, можно прокатиться с разрешенной скоростью, а не трястись по ямам.

Чтобы отведать суздальских деликатесов, в небольшой городок под Владимиром ежегодно приезжают тысячи туристов. Здесь уже все готово к началу полноценного туристического сезона...

– Туристам будет проще до нас добраться. По хорошим дорогам приятно ездить, на увеличение потока туриста надеемся, – говорит Наталья Котова, владелица фермерской лавки, Суздаль.

Ждут, что люди снова начнут путешествовать, и отельеры.

– Количество туристов, путешествующих на машинах, постоянно растет. Безусловно, это и спрос на автобусные туры по Золотому кольцу, – рассказывает Юлия Хрусталева, менеджер отеля.

Дорожники укладывают новый асфальт и в поселке Боголюбово, этот населенный пункт знаменит уникальной храмовой архитектурой. Всего этим летом в регионе планируют отремонтировать около 200 километров дорожного полотна.

Приводят в порядок автотрассы и в Вологодской области, в этом году здесь планируют закончить ремонт дороги, ведущей к одному из самых популярных у туристов городов русского Севера, Кириллову.

<https://www.1tv.ru/news/2020-07-02/388694->

[v yaroslavskoy oblasti k turisticheskomu sezonu gotovyat avtodorogi](#)

### **ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АНДРЕЙ КУЗНЕЦОВ; 2020.02.07; ВО ВЛАДИМИРСКОЙ И ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТЯХ ИДЕТ МАСШТАБНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ**

Там проходит много туристических маршрутов, но проехать по ним на машине до недавних пор было проблематично. Теперь же добираться, скажем, между городами Золотого кольца станет гораздо удобнее.

«Классно едешь, почти чувствуешь себя как в Швейцарии», – Беньямин Форестер показывает дорогу на свою пасеку, несколько лет назад он перебрался в Россию из Швейцарии, разводит «правильных» пчел и мечтает организовать курсы, где будет объяснять всем желающим премудрости пчеловодства. Место для занятий уже присмотрел в деревне под Переславлем-Залесским. Еще недавно туда вела разбитая дорога, но этой весной трассу, соединяющую Переславль и соседнюю Владимирскую область, начали ремонтировать по федеральной программе «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

«Дорога как визитная карта туристического района. Это как идешь в ресторан, там все грязно, инвентарь старый, ты уходишь. То же самое с дорогой. Если хорошая дорога, у тебя желание остаться», – считает Беньямин Форестер.

На дорогах Ярославской области идет масштабный ремонт, в этом году здесь планируют привести в порядок трассы, соединяющие Мышкин и Углич, Ярославль и Рыбинск. В соседних регионах тоже кипит работа. Дорога во Владимирской области, вот там выезд на трассу «Москва-Холмогоры», а в том направлении один из крупнейших туристических центров Золотого кольца, Суздаль. Этот участок почти готов, осталось только нанести разметку.

«Убрали ямочность, сетку продольно-поперечные, выровняли профиль», – рассказывает Иван Матвеев, заместитель начальника управления автомобильных дорог администрации Владимирской области.

Водители говорят, по трассе теперь, наконец, можно прокатиться с разрешенной скоростью, а не трястись по ямам.

Чтобы отведать суздальских деликатесов, в небольшой городок под Владимиром ежегодно приезжают тысячи туристов. Здесь уже все готово к началу полноценного туристического сезона.

«Туристам будет проще до нас добраться. По хорошим дорогам приятно ездить, на увеличение потока туриста надеемся», – говорит владелец фермерской лавки в Суздале Наталья Котова.

Ждут, что люди снова начнут путешествовать, и отельеры.

«Количество туристов, путешествующих на машинах, постоянно растет. Безусловно, это и спрос на автобусные туры по Золотому кольцу», – рассказывает менеджер отеля Юлия Хрусталева.

Дорожники укладывают новый асфальт и в поселке Боголюбове, этот населенный пункт знаменит уникальной храмовой архитектурой. Всего этим летом в регионе планируют отремонтировать около 200 километров дорожного полотна.

Приводят в порядок автотрассы и в Вологодской области, в этом году здесь планируют закончить ремонт дороги, ведущей к одному из самых популярных у туристов городов русского Севера, Кириллову.

<https://www.1tv.ru/news/2020-07-02/388726->

[vo vladimirskoy i yaroslavskoy oblasti idet masshtabnyy remont dorog](#)

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ; М. ГРОМОВА; 2020.02.07; В МОСКВЕ С ДВУХМЕСЯЧНЫМ ОПОЗДАНИЕМ ОТКРЫТ СЕЗОН КРУИЗНОЙ НАВИГАЦИИ**

Круизы выходного дня в Тверь, Мышкин или Санкт-Петербург, путешествия к Белому морю и православным святыням или турне по Золотому кольцу, такой выбор в этом году предлагают водным туристам. В Москве с двухмесячным опозданием, но все-таки открыт сезон круизной навигации. Туров в этом году ожидается меньше, а спрос, по понятным причинам, будет повышенным.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/845701/cid/1/>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; НА САРАТОВСКОМ УЧАСТКЕ ГРАНИЦЫ С КАЗАХСТАНОМ УСИЛИЛИ САНИТАРНЫЙ КОНТРОЛЬ**

Санитарный контроль на саратовском участке российско-казахстанской границы усилен на фоне осложнения эпидемиологической ситуации в Казахстане, сообщила заместитель руководителя регионального управления Роспотребнадзора Надежда Матвеева.

Ранее **пресс-служба** правительства Казахстана сообщила, что с учетом осложнения эпидемиологической ситуации и роста заболеваемости коронавирусной инфекцией в республике с 5 июля вводится двухнедельный карантин с возможностью его продления.

«На границе с Казахстаном на автомобильном **пункте пропуска** продолжается работа специалистов управления (Роспотребнадзора), осуществляется термометрический контроль, за истекший период лиц с подозрением на инфекционное заболевание и температурающих лиц при пересечении границы с казахстанской стороны не выявлено. Контроль будет продолжен, пока ситуация в Казахстане приняла такое развитие», – сказала Матвеева на брифинге о ситуации с COVID-19 в области.

«Контроль будет продолжаться, и специалисты управления ориентированы на повышение бдительности, на усиление санитарно-карантинного контроля», – подчеркнула она.

Всемирная организация здравоохранения 11 марта объявила вспышку новой коронавирусной инфекции COVID-19 пандемией. По последним данным ВОЗ, в мире выявлены уже более 10,3 миллиона случаев заражения, свыше 508 тысяч человек скончались.

<https://ria.ru/20200702/1573808028.html>

### **ТАСС; 2020.02.07; НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ ВОЗВРАЩАЮТ ОТМЕНЕННЫЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ АВИАРЕЙСЫ И ПОЕЗДА**

Пассажирские поезда и авиарейсы, количество которых в регионах Северного Кавказа было существенно ограничено из-за пандемии коронавируса, постепенно возвращаются в летнее расписание. Кроме того, в июле появились новые направления – так, поезд впервые соединил популярные у туристов города Кавказских Минеральных Вод с Крымским полуостровом, рассказали ТАСС представители транспортной отрасли и власти регионов.

Снова в штатном режиме

Аэропорт Минеральных Вод возобновил работу в круглосуточном режиме еще 1 июня – до этого с 8 апреля он работал с 08:00 до 17:00 в связи с ограничениями из-за пандемии и снижением пассажиропотока. В летнем расписании авиаузла – уже порядка 20 направлений внутри Российской Федерации, сообщили в **пресс-службе** аэропорта. В частности, среди новых региональных маршрутов – рейсы в Нижний Новгород, которые с июня дважды в неделю выполняет авиакомпания «ИрАэро», а также рейсы «Уральских авиалиний» из Екатеринбурга – с 1 июля они стали ежедневными.

По словам генерального директора ОАО «Международный аэропорт Минеральные Воды» Романа Чуева, в апреле и мае пассажиропоток существенно сократился. «Снижение было до 85%, уже сейчас мы наблюдаем определенную тенденцию к росту пассажиропотока», – привели в **пресс-службе** слова Чуева.

Вернулся к ежедневной работе аэропорт Нальчик, который с начала апреля работал только в отдельные дни, принимая рейс «Аэрофлота» из Москвы. С 22 июня ежедневные рейсы из Нальчика во Внуково возобновил лоукостер «Победа», ранее отменивший полеты в этот аэропорт. Кроме того, с 28 июня стали ежедневными рейсы «Аэрофлота» из столичного аэропорта Шереметьево. Как сообщил ТАСС представитель аэропорта Ислам Шомахов, с 1 июля «Победа» также возобновила полеты в Нальчик из Санкт-Петербурга – рейсы будут выполняться по понедельникам, средам и субботам. «Если спрос будет, возможно, что в неделю появится и четвертый рейс», – сказал Шомахов.

Международный аэропорт Владикавказ с 22 июня возобновил ранее отмененные прямые авиарейсы в Сочи – дважды в неделю их выполняет авиакомпания «Ютэйр». Также в июне в расписании снова появились рейсы «Победы» в Санкт-Петербург – как отметили в **пресс-службе** аэропорта, полеты в этом направлении впервые осуществляются ежедневно. «Кроме того, в летнем расписании запланировано до пяти ежедневных вылетов в Москву авиакомпаниями «Аэрофлот», «Победа», S7 Airlines, «Ютэйр» и «Смартавиа», – добавили в **пресс-службе**.

**Новые маршруты**

В июле новый прямой регулярный авиарейс в Санкт-Петербург открылся из аэропорта Махачкалы – с 1 июля три раза в неделю его будет выполнять авиакомпания Nordwind, сообщил ТАСС помощник генерального директора махачкалинского аэропорта Мурад Шамсудинов, уточнив, что это второй прямой рейс на данном направлении – сейчас полеты из Санкт-Петербурга в Махачкалу ежедневно выполняет «Победа».

Кроме того, по информации официального сайта аэропорта Махачкала, в июле его расписание пополнят рейсы авиакомпании «ИрАэро» в Новый Уренгой с технической посадкой в Самаре. С 11 июля ежедневные прямые рейсы в Москву из Махачкалы начнет выполнять авиакомпания S7.

Из-за сложной эпидемиологической ситуации в апреле количество рейсов из Махачкалы было ограничено – так, по данным **пресс-службы** аэропорта, авиакомпания «Победа» прекращала выполнять рейсы в Сургут и Санкт-Петербург, также была сокращена частота рейсов в Москву авиакомпаний «Аэрофлот» и «Ютэйр».

Как рассказал ТАСС директор аэропорта Магас в Ингушетии Магомед Цуров, «Ютэйр», «Аэрофлот» и «Победа», полностью отменившие рейсы в Магас с 16 апреля, сейчас возобновили свою работу. «Количество полетов, конечно, меньше – пассажиров сейчас столько у нас нет, бывают отмены рейсов», – добавил Цуров.

**Новые перевозчики**

Рейсы из аэропорта Грозный в июле впервые начнут выполнять две авиакомпании – Nordwind Airlines и S7, сообщил ТАСС директор аэропорта Альви Шахгириев. По его словам, аэропорт работает в штатном режиме с 15 июня, возобновив все межрегиональные рейсы, ранее отмененные или сокращенные из-за пандемии.

«Мы заранее начали переговоры, уже согласован новый рейс авиакомпании Nordwind Airlines, которая будет выполнять регулярные рейсы по маршруту Грозный – Санкт-Петербург – Грозный, они будут с 6 июля несколько раз в неделю. S7 заходит – с 13 июля открывает первый рейс из Грозного в Новосибирск», – сказал Шахгириев, уточнив, что рейс в Новосибирск будет выполняться один раз в неделю.

По его словам, с S7 также обсуждается возможность открытия рейса в Москву. «У нас будет построен мощнейший аэропорт, который будет принимать все типы самолетов и обслуживать до 1,5 млн человек в год, к этому необходимо подготовиться – нарастить пассажиропоток, открыть дополнительные рейсы, расширить географию», – отметил собеседник агентства, уточнив, что в 2019 году пассажиропоток аэропорта составил 500 тыс. человек.

Он также добавил, что ведутся переговоры об открытии рейса в Европу. «Там очень много наших уроженцев, около 300 тыс. человек. Такое направление будет востребованным», – отметил Шахириев.

Поезд в Крым и возвращение «Ласточки»

Пандемия коронавируса отразилась и на графике движения пассажирских поездов в регионах СКФО. По информации **пресс-службы** Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД), в апреле была сокращена периодичность курсирования ряда поездов – в частности, «Владикавказ – Москва» и «Махачкала – Москва». «По обращению региона в связи с эпидобстановкой было приостановлено движение поездов «Грозный – Москва» и «Грозный – Волгоград», – сообщили ТАСС в **пресс-службе** дороги, добавив, что решения о возобновлении движения будут приниматься по согласованию с руководством региона. В конце июня глава Чечни Рамзан Кадыров поручил возобновить пассажирские железнодорожные перевозки в ближайшее время, однако конкретные сроки не назывались.

Загрузка пассажирских поездов в период пандемии также значительно сократилась. Так, единственный в Ингушетии поезд «Москва – Назрань – Москва» в первом полугодии ходил с загрузкой почти на 50% меньше обычной, сказал ТАСС начальник отдела развития транспортного комплекса министерства промышленности и цифрового развития республики Джамалейл Костоев.

По информации **пресс-службы** РЖД, с третьей декады июня в расписание начали возвращаться поезда на курорты Северного Кавказа – в частности, в Кисловодск. При этом, как уточнили в **пресс-службе**, в поездах принимаются все необходимые меры для обеспечения безопасной перевозки пассажиров в период пандемии.

Новый поезд в июле связал курорты Кавминвод с Крымским полуостровом – оператор железнодорожных перевозок по Крымскому мосту «Гранд сервис экспресс» наладил сообщение между Кисловодском и Симферополем, первый поезд из Кисловодска по этому маршруту отправился 1 июля, сообщили в **пресс-службе** города-курорта. «Поезд планировалось запустить еще в апреле, однако ситуация с распространением коронавирусной инфекции в стране, введение режима самоизоляции в регионах отсрочили сообщение между курортами», – уточнили в **пресс-службе**, добавив, что поезд будет курсировать по 1 ноября, отправление – раз в три дня, время в пути составит 21 час 40 минут.

Также в июле в Ставропольском крае возобновится движение скоростных поездов «Ласточка» – ранее из-за неблагоприятной эпидемиологической обстановки они были заменены обычными пригородными поездами. «До 4 июля в расписании будут восстановлены поезда («Ласточка» – прим. ТАСС), связывающие города Черноморского побережья и Северного Кавказа с соседними регионами (Ростовом-на-Дону, Майкопом)», – сообщили в **пресс-службе** РЖД. В частности, в расписание вернутся «Ласточки» на маршруте Краснодар – Кисловодск и Ростов-на-Дону – Кисловодск, продажа билетов на эти поезда уже открыта.

<https://tass.ru/v-strane/8868377>

### ГУДОК; 2020.02.07; ЦЕЛИ И СРЕДСТВА

Проекты **Российского университета транспорта** представлены в первом Добровольном национальном обзоре достижения Россией Целей устойчивого развития (ЦУР) ООН и реализации Повестки в области устойчивого развития на период до 2030 года (Повестка-2030), который был опубликован 26 июня на сайте Организации Объединённых Наций.

Россия, являясь страной – членом ООН, поддержала глобальную Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Работа по подготовке Добровольного национального обзора продолжалась в течение года, начиная с февраля 2019-го. Транспортная отрасль и её направления деятельности представлены в большинстве

разделов документа. Анализ решения задач в транспортной отрасли средствами транспортного образования Минтранс поручил РУТ (МИИТ), информирует пресс-центр университета. Институт международных транспортных коммуникаций РУТ (МИИТ) был участником 17 тематических групп, работавших под руководством Аналитического центра при Правительстве РФ. В итоговой редакции обзора нашли своё отражение открытие в университете кафедры ЮНЕСКО «Этика науки и технологий, устойчивое развитие и транспортные системы» и деятельность университетского Ресурсного учебно-методического центра.

По сообщениям корреспондентов «МоЖ»

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1526244>

### **КОММЕРСАНТЬ; 2020.03.07; КРИЗИС ВСЕ СЪЕСТ; АЛЕКСАНДР ГАБУЕВ О ВЛИЯНИИ ПАНДЕМИИ НА ЭКСПОРТ РОССИЙСКИХ ПРОДУКТОВ В КНР**

Пандемия предсказуемо негативно повлияла на торговлю России и Китая. Но, как и в любом кризисе, помимо проигравших (российских нефтяников и импортеров китайских станков) нашлись и выигравшие – аграрии. По данным китайской таможни, с января по май экспорт сельхозпродукции и продуктов питания из РФ в КНР вырос на четверть, до \$1,8 млрд. Впервые в истории пищевые товары вышли на второе после нефти место в российских поставках с долей в 7,6%. Пищу для размышлений о причинах этого я получил на днях, модерировав круглый стол о проблемах транспортировки сельхозтоваров из России и Европы в Китай.

Прежде всего, последние несколько лет Москва добивалась снятия нетарифных барьеров на пути российских пищевых продуктов в Китай, и это удалось сделать для поставщиков зерновых и мяса. Также с 2018 года правительство субсидирует несырьевой экспорт, в том числе в КНР, через РЭЦ. Большую роль сыграли и усилия Москвы и Пекина по развитию наземного транзита между Европой и Китаем через РФ, Казахстан и Белоруссию. Морской путь, конечно, все еще дешевле, а экономия двух недель времени далеко не для всех аргумент в пользу более высокой цены. Но пищевая продукция – как раз одно из редких исключений. Кроме того, Пекин активно субсидирует транзитные поезда из Китая в Европу и обратно, а ОАО РЖД и другие железнодорожные операторы стран ЕАЭС вкладываются в профильную инфраструктуру.

Наконец, положительную роль неожиданно сыграла и пандемия, ускорив в России, странах ЕАЭС и Китае переход на электронный документооборот и переведя в дистанционный режим ряд процедур – например, согласования способов размещения и крепления грузов. Власти КНР, со своей стороны, в качестве антикризисной меры снизили железнодорожные тарифы. В результате за первые пять месяцев объем перевозок сельхозпродукции из России в Китай по железной дороге вырос на 46%, до 464 тыс. тонн. Конечно, коронавирус стал лишь катализатором многих трендов, которые и так вели к увеличению российского сельскохозяйственного экспорта в Китай. И, отмечая успехи, не стоит забывать эффект реальной низкой исходной базы.

Чтобы сделать тенденцию устойчивой, и компаниям, и регуляторам предстоит еще немало работы. Китайские игроки беспокоятся, что будет с наземными маршрутами, если Пекин отменит субсидии. Для ряда товаров, в том числе мороженого мяса и растительного масла, будет нужен и особый парк, а также дополнительное оборудование на терминалах. Регуляторам и инфраструктурным монополиям же предстоит сохранить завоевания пандемии в части перевода оформления грузов в электронный формат и максимальное сокращение времени на прохождение всех процедур, особенно на погранпереходах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4399754>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2020.03.07; НА СЕВЕРЕ КАД В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ПО РЕКОНСТРУИРОВАННОМУ УЧАСТКУ**

В северной части кольцевой автодороги открыт для движения реконструированный участок КАД (внутреннее кольцо).

Как сообщили в **пресс-службе** ФКУ Упрдор «Северо-Запад», с 1 июля работы по реконструкции участка КАД ведутся на внешнем кольце, транспортные потоки направлены на внутреннее кольцо.

Реконструкция северного участка автодороги началась в 2018 году, в рамках **нацпроекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**. В ходе работ проводится расширение проезжей части до шести полос, реконструкция систем освежения и водоотведения, построены очистные сооружения, смонтированы шумозащитные экраны по внутреннему кольцу.

<https://www.kommersant.ru/doc/4399904>

### **КОММЕРСАНТЪ КУБАНЬ; 2020.02.07; УПРАВЛЕНИЕ АВТОДОРОГ СОЧИ НАРУШИЛО ЗАКОН О ЗАКУПКАХ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА**

Прокуратура Сочи установила, что МКУ «Управление автомобильных дорог» нарушило ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» при реализации плана по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщается на сайте надзорного органа.

В ходе проверки соблюдения организацией законодательства при работе над национальным проектом прокуратура выяснила, что руководитель учреждения Сергей Спорышев установил противоречивые сроки действия банковской гарантии в аукционных документах. В связи с этим было возбуждено дело об административном правонарушении, предусмотренном ч. 4.2 ст. 7.30 КоАП РФ (утверждение документации об аукционе с нарушением требований, предусмотренных законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок). Директору организации выписан штраф.

Ранее “Ъ-Кубань” писал, что ремонт дорог по **нацпроекту «БКАД»** в городе завершен досрочно, в порядок приведены 85 улиц, всего отремонтировано около 73 км дорог. На ремонтные работы было выделено 830 млн руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4399102>

### **ТАСС; 2020.02.07; РЕГИОНЫ СФО ХОТЯТ РЕШИТЬ СТАРЫЕ ДОРОЖНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ФИНАНСОВ**

Регионы Сибири за счет средств дополнительной поддержки на ремонт региональных дорог из федерального бюджета рассчитывают решить давние проблемы транспортных сетей: начать реконструкции важных мостов, ремонт местных и транзитных дорог, сообщили ТАСС представители властей и дорожных организаций.

Ранее **президент РФ Владимир Путин** поручил правительству оказать регионам дополнительную помощь и выделить еще 100 млрд рублей на обновление дорожной сети в субъектах РФ.

«Правильно было бы потратить эти деньги и на региональные, и на городские дороги. <...> Но для крупных городов это все-таки более актуально – в городах большая улично-дорожная сеть и проблемы, которые возникают при стыковке пригорода и дорожной сети города: концентрация ДТП и смена транспортного потока. Выделить какие-то регионы или города, наиболее нуждающиеся, сложно, мы все примерно в одинаковых условиях, но особенно эти проблемы характерны для городов, которые не имеют обходов – Новосибирска и Кемерово. Транзитные автомобили идут через них, что создает очень

серьезные проблемы», – сообщил ТАСС президент «Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири» Сергей Максимов.

По его словам, местных бюджетов на решение этих проблем не хватает, и недофинансирование ощутимо. В частности, по словам члена комитета по транспортной, промышленной и информационной политике Заксобрания Новосибирской области Валерия Ильенко, остро нуждается в дополнительном финансировании город-миллионник Новосибирск.

«Особое внимание следует обратить на объекты, связанные с безопасностью: Гусинобродское шоссе, Бердское шоссе – большие магистрали, где много транспорта, особенно летом. В области тоже есть несколько объектов, которые необходимо довести до ума, например в Кулундинской зоне (несколько районов на юге Новосибирской области). Там были начаты работы, они ведутся, но дополнительное финансирование очень бы пригодилось. Тем более, что у нас сейчас есть прекрасная возможность вести дорожные работы до октября, и область в последние годы отличается качественными дорожными работами с привлечением федеральных средств», – отметил Ильенко.

Максимов отмечает, что в Сибири региональная дорожная сеть по качеству существенно уступает федеральной – часть напряженности тут могли бы снять как раз федеральные средства. Проблема хорошо знакома отдаленным, приграничным и горным регионам – например, Республике Алтай. Как рассказали в местном Минрегионразвития, горные перевалы затрудняют дорожные работы, напрямую влияя на стоимость строительства. В регионе около 200 аварийных мостов, есть дефицит средств муниципальных дорожных фондов.

«Необходимо строительство Платовского моста, связывающего Республику Алтай с Алтайским краем – это не менее 1 млрд рублей, нужно довести до норматива дорогу Черга – Беш-Озек – Талда – Карагай – там по **нацпроекту** отремонтируют 50% дороги, на остальное нужны дополнительные ресурсы», – сообщили в министерстве.

Проблемы дорог регионального значения и агломерации решаются в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. По дорогам местного значения вопрос не решается. «На все это необходимы дополнительные ресурсы, на них республика и будет запрашивать средства у федерации – стоимость просчитывается, будет подготовлена заявка», – добавили в Минрегионразвития.

В перспективе Алтай должна связать с соседней Тувой дорога, которая соединит две федеральные трассы и сократит расстояние до Новосибирска на 400 км. Рассматривается строительство дорог между Монгун-Тайгинским и Барун-Хемчикским, а также Овюрским и Чеди-Хольским районами. Была инициирована передача в федеральную собственность дороги Абакан – Ак-Довурак – Чадан. Как сообщили ТАСС в правительстве Тувы, эти меры принимают для решения ряда проблем.

«Нормативу в регионе отвечают лишь 42% трасс, остро стоит вопрос капитальных вложений на 21 млрд рублей. Сообщения с двумя дальними районами только по автозимнику, для круглогодичного нужна магистраль, оценочная стоимость которой составляет 12,1 млрд рублей», – пояснили ТАСС в правительстве республики.

Тува – приграничный регион с выгодным транзитом на западные районы Монголии и Китая. Власти Тувы инициировали создание межрегионального автомобильного трансграничного коридора от Красноярска до Урумчи. Он сократит на 500 км расстояния для предпринимателей Сибири желающих работать с КНР.

Часть регионов уже сформировали свои заявки и средства для них из федерального бюджета выделены, в частности, это Алтайский край – регион с более 16 тыс. км региональных и межмуниципальных дорог, одной из самых протяженных сетей в РФ. Как сообщили ТАСС в **Минтрансе** края, дополнительно выделены 468 млн рублей, подана заявка на сумму еще более миллиарда рублей. В 2020 году работы запланированы на



более 130 объектах. В приоритете у края – наиболее востребованные трассы – дороги до соседних Новосибирской и Кемеровской областей.

По словам **министра транспорта** Красноярского края Константина Димитрова, регион также уже получил 720 млн рублей поддержки. В этом году на 416 млн рублей дополнительно отремонтируют участки улиц – основные магистрали, остальные перераспределят на переходящие региональные объекты 2020-2021 годов. Министр отметил, что любая дополнительная федеральная поддержка важна: «Дороги в удовлетворительном состоянии, но с каждым годом становятся чуть хуже, так как ремонтируем около 300 км, а нужно 750 км», – отметил Димитров.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/regiony-sfo-hotat-resit-starye-doroznye-problemy-pri-polucenii-dopolnitelnyh-finansov-1>

### **ТАСС; 2020.02.07; ИЗНОШЕННЫЙ ЗА 9 ЛЕТ УЧАСТОК ГЛАВНОЙ МАГИСТРАЛИ ВОЛГОГРАДА ОТРЕМОНТИРУЮТ К 1 СЕНТЯБРЯ**

Реконструкция изношенного за 9 лет трехкилометрового участка Университетского проспекта, который является частью главной магистрали Волгограда, завершится к 1 сентября, сообщили в четверг ТАСС в **пресс-службе** горадминистрации.

«В 2011 году на участке Университетского проспекта заменили только верхний слой асфальта, в результате из-за транспортной нагрузки дорожное покрытие за 9 лет пришло в изношенное состояние, в асфальте образовались волны от проезжающих по дороге в сильную жару большегрузов. Сейчас уже проведена укладка нового асфальтобетонного покрытия, а также укреплено основание дороги. По контракту дорожники должны сдать объект к 1 сентября», – рассказал представитель волгоградской мэрии.

Он отметил, что за время реконструкции по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги» на объекте с начала сезона дорожных работ этого года уложено свыше 16,5 тыс. тонн асфальтобетонных смесей. 220 колодцев ливневой канализации подняты до уровня дорожного полотна, а разрушенные и поврежденные – заменены на новые. Это сделано для того, чтобы в сильные ливни, которые нередки в Волгограде, не заливало дорогу потоками воды. «Участок Университетского проспекта – самый крупный из перечня дорог, подлежащих реконструкции в 2020 году в Волгограде», – уточнил собеседник агентства.

По данным **пресс-службы** горадминистрации, всего в 2020 году в Волгограде обновят покрытие более чем на 40 объектах уличной сети. В настоящий момент работы по замене асфальтобетонного полотна завершены на десяти улицах. Также в рамках **нацпроекта** продолжается строительство новой дороги по улице Электротесовской, которая в перспективе соединит Кировский и Советский районы и станет дублером Второй продольной магистрали на юге Волгограда.

Восстановление транспортной инфраструктуры в Волгоградской области является приоритетным. Волгоград стал одним из первых городов в стране, где в 2017 году начаты работы по масштабному обновлению в рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги», который к 2019 году преобразован в национальный проект, включающий более 80 агломераций по всей России.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/iznosennyj-za-9-let-ucastok-glavnoj-magistrali-volgograda-otremontiruut-k-1-sentabra>

### **ТАСС; 2020.02.07; БОЛЬШИНСТВО ВСЕХ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД СВЯЗАНО С ПРЕВЫШЕНИЕМ СКОРОСТИ**

Подавляющее большинство всех штрафов, выписанных с начала года за нарушение правил дорожного движения, связано с превышением скорости на 20-40 км/ч. Об этом сообщил руководитель ГИБДД России Михаил Черников.

«Если посмотреть на статистику этого года, за 5 месяцев чаще всего водители получали штрафы как раз за превышение скорости от 20 до 40 км/ч (39 млн административных штрафов). За превышение от 40 до 60 км/ч – 1,1 млн», – сказал он в интервью «Аргументам и фактам». Еще миллион штрафов, уточнил Черников, было выписано за непристегнутый ремень безопасности, 3 млн раз водители игнорировали дорожные знаки и разметку и 1,2 млн – стоп-линию, красный сигнал светофора.

Он сообщил, что более 85% всех штрафов было вынесено системами фотовидеофиксации. Черников считает, что камеры на дорогах дисциплинируют водителей, так как возможность получить штраф заставляет их соблюдать ПДД, а значит, снижается риск возникновения ДТП, поэтому водители должны быть предупреждены о наличии камер на том или ином участке дороги. «В соответствии с поручениями президента и правительства РФ МВД России подготовило изменения в ПДД, которые предполагают установить новое обозначение комплексов фотовидеофиксации с помощью информационных знаков «Фотовидеофиксация», – пояснил глава ГИБДД. На загородных участках дорог комплексы планируется обозначать знаками на расстоянии 150-300 м до зоны контроля, а при въезде в населенные пункты такой знак будет устанавливаться со знаками «Начало населенного пункта». «Реализация этих мероприятий в совокупности с практикой уведомления о местах размещения систем фотовидеофиксации с помощью электронных ресурсов, в том числе официального сайта Госавтоинспекции, позволит удовлетворить запрос граждан на получение такой информации», – заключил Черников.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bolsinstvo-vseh-strafov-za-narusenie-pdd-svazano-s-prevyseniem-skorosti>

### **ТАСС; 2020.02.07; В РОССИИ ЗА ПЕРВЫЕ ПЯТЬ МЕСЯЦЕВ ЭТОГО ГОДА ЧИСЛО ПЬЯНЫХ ДТП СНИЗИЛОСЬ НА 10%**

Количество ДТП из-за нетрезвых водителей в России за первые пять месяцев 2020 года сократилось почти на 10%. Об этом сообщил руководитель ГИБДД России Михаил Черников.

«За первые 5 месяцев 2020 года количество пьяных ДТП снизилось на 9,6%. Но это все равно немало. Нетрезвое вождение абсолютно недопустимо», – сказал он в интервью «Аргументам и фактам».

Черников сообщил, что в последние годы каждое десятое ДТП происходит с участием водителей в состоянии опьянения, при этом последствия от таких аварий очень тяжелые. В них погибает каждый четвертый. «Наша общая задача – не дать пьяному человеку вообще начать поездку, предотвратить возможное ДТП и спасти чью-то жизнь. Увидел нетрезвого человека, который хочет куда-то ехать, – останови или хотя бы сообщи в полицию», – сказал Черников.

Вместе с тем, сообщил он, число граждан, проявляющих принципиальную позицию в этом вопросе, растет. Активные граждане объединяются в социальных сетях, поддерживая борьбу с нетрезвыми водителями, оперативно сообщают информацию о таких нарушителях. «Только в прошлом году в ходе отработки таких сигналов сотрудниками ДПС задержано более 29,6 тыс. водителей, управлявших автотранспортом с признаками опьянения», – пояснил Черников.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-rossii-za-pervye-pat-mesacev-etogo-goda-cislo-panyh-dtp-snizilos-na-10>

### **ТАСС; 2020.02.07; ВЫЕЗД НА ВСТРЕЧНУЮ ПОЛОСУ СТАЛ ПРИЧИНОЙ КАЖДОГО ТРЕТЬЕГО СМЕРТЕЛЬНОГО ДТП В РОССИИ**

Нарушения правил дорожного движения стали основными причинами гибели людей на российских дорогах, каждое третье смертельное ДТП произошло из-за выезда на полосу встречного движения. Об этом сообщил руководитель ГИБДД России Михаил Черников.

«Посмотрите хотя бы на цифры за последние пять месяцев. Главными причинами смертности остаются нарушения ПДД водителями транспортных средств, что привело к гибели практически 85% участников дорожных аварий. Каждое третье связано с выездом на полосу встречного движения, каждое пятое – с нарушением скоростного режима, каждое шестое – с нарушением правил расположения транспортных средств на проезжей части», – сказал он в интервью «Аргументам и фактам».

Черников сообщил, что практически каждый третий погибший в ДТП – пешеход, хотя за пять месяцев почти на 20% снизилось количество ДТП, связанных с наездами на пешеходов. Вместе с тем в 70% случаев причиной гибели людей остается их собственная неосторожность. «И каждое второе роковое нарушение – попытка перейти проезжую часть в месте, которое для этого не предназначено, то есть вне перехода. Это каждый шестой случай, согласно статистике. Наземный или подземный переход при этом зачастую находятся в зоне видимости. Для безопасного перехода достаточно пройти лишь несколько метров!» – уточнил Черников.

По его словам, каждый семнадцатый случай гибели пешехода – это движение вдоль проезжей части попутного направления вне населенного пункта.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vyezd-na-vstrecnuu-polosu-stal-pricinoj-kazdого-tretego-smertelnogo-dtp-v-rossii>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; ГЛАВА ГИБДД РАССКАЗАЛ, КАК КАМЕРЫ ВИДЕОФИКСАЦИИ ДИСЦИПЛИНИРУЮТ ВОДИТЕЛЕЙ**

Свыше 85% штрафов, которые получили российские водители за пять месяцев 2020 года, были вынесены дорожными камерами, рассказал глава ГИБДД РФ генерал-лейтенант полиции Михаил Черников.

Он также рассказал, что, согласно статистике за первые пять месяцев 2020 года, наибольшее количество штрафов было выписано за превышение скорости от 20 до 40 километров в час – 39 миллионов административных штрафов. За превышение от 40 до 60 километров в час – 1,1 миллиона. Ещё миллион штрафов было выписано за непристёгнутый ремень, 3 миллиона раз водители игнорировали дорожные знаки и разметку, а 1,2 миллиона – стоп-линию и красный сигнал светофора.

«Более 85% из них вынесено именно системами фотовидеофиксации. Понятно, что камеры на дорогах дисциплинируют водителей. Возможность получить штраф заставляет их соблюдать ПДД, а значит, снижается риск возникновения ДТП», – сказал он в интервью, опубликованном на сайте «Аргументы и Факты».

<https://ria.ru/20200701/1573724262.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; ГЛАВА ГИБДД ПРИЗВАЛ ЗАПРЕТИТЬ КАРШЕРИНГ ДЛЯ ЗЛОСТНЫХ НАРУШИТЕЛЕЙ ПДД**

Водителям, которые систематически нарушают правила дорожного движения, следует запретить садиться за руль каршерингового авто, заявил глава ГИБДД Михаил Черников.

«Важно повышать требования к пользователям услуги каршеринга. Например, путем запрета управлять арендованным автомобилем, если водитель был неоднократно замечен в противоправном поведении за рулем», – сказал он в интервью «Аргументам и фактам».

Так, Черников предлагает каршеринговым компаниям создать свою базу нарушителей. Кроме того, по его мнению, можно направлять в Госавтоинспекцию запросы для проверки конкретных автомобилистов на предмет лишения прав и наличия грубых и систематических нарушений ПДД.

Черников также рассказал, за какие нарушения чаще всего штрафуют водителей на российских дорогах. Прежде всего это превышение скорости от 20 до 40 километров в час – за первые пять месяцев года за такое нарушение было выписано 39 миллионов штрафов. Еще 1,1 миллиона водителей получили штрафы за превышение скорости от 40 до 60

километров в час, миллион – за непристегнутый ремень. Три миллиона водителей проигнорировали дорожные знаки и разметку, а 1,2 миллиона – стоп-линию и красный сигнал светофора.

<https://ria.ru/20200701/1573724208.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.03.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОРОГИ ПО НАЦПРОЕКТУ ЗАВЕРШАЕТСЯ В НЕВИННОМЫСКЕ**

На Ставрополье продолжается ремонт магистралей в рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». В Невинномыске почти завершена реконструкция участка объездной дороги вокруг 100-го микрорайона. На проведение работ было выделено 16 млн рублей.

Раньше из-за ям и колдобин по этой дороге было опасно ездить. Теперь там полностью обновили покрытие, сделали новую разметку, обустроили тротуары, информирует NewsTracker. Всего по национальному проекту в Невинномыске отремонтируют четыре улицы.

В Ставропольском крае в этом году планируют обновить три участка двух федеральных трасс общей протяженностью более 30 км. По данным **пресс-службы** ФКУ Упрдор «Кавказ», до конца года работы проведут на участках автодорог «Кавказ» и А-167 Кочубей – Нефтекумск – Зеленокумск – Минеральные Воды. Дорожники заменят верхние слои покрытия и элементы обустройства.

<https://iz.ru/1030762/2020-07-02/rekonstrukciia-dorogi-po-natcproektu-zavershaetsia-v-nevinnomyske>

### **ТАСС; 2020.02.07; В НОВОРОССИЙСКЕ И СОЧИ ДОСРОЧНО ЗАВЕРШИЛИ ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ**

В Сочи и Новороссийске полностью завершили дорожные работы, запланированные на 2020 год по **нацпроекту** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Об этом стало известно на краевом совещании у губернатора Краснодарского края Вениамина Кондратьева, сообщает **пресс-служба** администрации региона.

«С опережением на четыре месяца завершили план этого года в рамках проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» Новороссийск и Сочи, а в Краснодаре реализация **нацпроекта** составляет 95%. Это не просто освоение средств, это создание для жителей этих населенных пунктов удобных, современных и безопасных дорог», – отметил глава Кубани.

Согласно плану на 2020 год, в Сочи отремонтировали 85 дорожных объектов.

Кроме того, в Краснодарском крае раньше срока выполнили работы по переселению граждан из ветхого жилья. Задача расселить 250 человек в 2020 году выполнена, сейчас работа идет сверх плана.

Губернатор отметил, что, несмотря на пандемию коронавируса, выполнение **нацпроектов** остается приоритетной задачей. «Коронавирус внес коррективы, но это не может повлечь срыва сроков. Возможна лишь незначительная корректировка», – подчеркнул Кондратьев. В 2020 году на финансирование **нацпроектов** в регионе предусмотрено 48,8 млрд рублей. Освоение средств составляет 26%, что выше темпов прошлого года.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-novorossijske-i-soci-dosrocno-zaversili-doroznye-raboty>

### **ТАСС; 2020.02.07; СТРОИТЕЛЬСТВО КРУПНОЙ ТРАССЫ НА КАМЧАТКЕ ЗАВЕРШИТСЯ В 2021 ГОДУ**

Более 1 млрд рублей выделено досрочно из федерального бюджета на завершение реконструкции трассы Петропавловск-Камчатский – Мильково. Планируется, что

подрядная организация закончит строительство дороги общей протяженностью более 400 км в следующем году, сообщается во вторник на сайте правительства региона.

Строительство дороги до крупного сельскохозяйственного муниципального района полуострова из краевой столицы началось в 2016 году, последние полгода работы по асфальтированию дороги ведутся по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«Ускорить реконструкцию трассы до Мильково удалось [врио губернатора Камчатки] Владимиру Солодову: глава территории добился выделения дополнительных средств из федерального бюджета на эти цели – около 1,1 млрд рублей. На сегодня осталось всего 28 километров «грунтовок». Последние участки реконструированной трассы сдадут в 2021 году», – говорится в сообщении.

Протяженность трассы Петропавловск-Камчатский – Мильково составляет 309 км, ее ежегодная реконструкция уже дает ощутимый эффект в части развития бизнеса и туризма в муниципалитетах. Многие туристические компании уже несколько лет используют ее для организации сплавов, походов, проведения туров «выходного дня». Кроме того, в селе Мильково находятся несколько крупных сельхозпредприятий, которые поставляют продукцию в другие районы края.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-krupnoj-trassy-na-kamcatke-zaversitsa-v-2021-godu>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ЕРЕВАН – МОСКВА ПЕРЕНЕСЛИ С 3 ИЮЛЯ НА НЕОПРЕДЕЛЕННОЕ ВРЕМЯ**

Назначенный на 3 июля рейс Ереван-Москва, который должен был доставить на родину застрявших в Армении из-за коронавируса россиян, перенесен на неопределенное время, сообщили в **пресс-службе** посольства РФ в республике.

Ранее в дипмиссии заявили, что согласно предварительному графику вывоза российских граждан из-за рубежа в РФ, вылет рейса Ереван-Москва запланирован на 3 июля в 6.00 мск.

«Рейс № NGT930 Ереван-Москва 3 июля перенесен на неопределенное время. О новой дате и времени вылета сообщим дополнительно», – говорится в сообщении, размещенном на странице посольства в Facebook.

<https://ria.ru/20200703/1573822121.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; В ПОСОЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ВЫВОЗНОМ РЕЙСЕ ИЗ ВЕНЕСУЭЛЫ В РОССИЮ**

Еще 16 россиян вылетели на родину из Венесуэлы, сообщило посольство РФ в латиноамериканской стране.

«Второго июля из Венесуэлы рейсом авиакомпании Azur Air вылетели в Россию 17 пассажиров, из них 16 россиян и один венесуэлец – член семьи гражданина РФ», – говорится в сообщении дипмиссии в Twitter.

После этого борт отправится за россиянами в Эквадор и Коста-Рику, а затем уже направится в аэропорт «Шереметьево».

В начале мая из Каракаса уже был осуществлен один рейс, который доставил в Москву 79 граждан России, Белоруссии и Украины.

<https://ria.ru/20200702/1573811326.html>

### **ПРАЙМ; 2020.02.07; БЕЛОРУССИЯ СНЯЛА ОГРАНИЧЕНИЯ НА ТРАНЗИТ ГРУЗОВ АВТОТРАНСПОРТОМ – АССОЦИАЦИЯ**

Власти Белоруссии сняли ограничения на перевозки грузов автотранспортом, введенные для борьбы с коронавирусом, говорится в сообщении Ассоциации международных автоперевозчиков (АСМАП).

«С учетом проведенной **Минтрансом России** и АСМАП работы в связи с проблемами перевозчиков при перевозке товаров через территорию Республики Беларусь, 26 июня 2020 года Совет Министров Республики Беларусь принял постановление № 372, снимающее ограничения при перевозках грузов автомобильным транспортом, введенные в связи с коронавирусной инфекцией», – говорится в сообщении.

Так, согласно достигнутым договоренностям, отменяется обязательный проезд фур только по республиканским дорогам, где есть стоянки для отдыха, отменяется обязанность для водителей покинуть территорию Белоруссии кратчайшим путем на следующий день после въезда, обязанность водителям использовать СИЗы.

Также таможенные органы больше не будут устанавливать сроки транзита с учетом необходимости покинуть территорию республики на следующий день после въезда, а на большегрузы, владельцы которых не исполнили ограничительные требования, больше не будут накладываться навигационные пломбы, поясняет АСМАП.

Отмечается, что теперь применение навигационных пломб может осуществляться в качестве альтернативы таможенному сопровождению при выявлении признаков несоблюдения международных договоров и актов, составляющих право ЕАЭС.

### **ТАСС; 2020.02.07; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГИ ЕКАТЕРИНБУРГА**

Правительство России планирует выделить 2 млрд рублей на строительство и реконструкцию Екатеринбургской кольцевой автодороги. Об этом **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** заявил в четверг на заседании правительства России.

«Сегодня по указанию президента [РФ **Владимира Путина**] правительство выделит дополнительные средства в размере 2 млрд рублей на строительство и реконструкцию Екатеринбургской кольцевой автомобильной дороги, – отметил он. – Этот проект даст возможность разгрузить один из крупнейших транспортных узлов нашей страны и ускорить автомобильное сообщение. Выделенные средства позволят быстрее завершить стройку и ввести дорогу в эксплуатацию».

Екатеринбургская кольцевая автомобильная дорога проектной протяженностью 94,3 км строится с 1994 года. После ввода в эксплуатацию финального участка трассы и ее замыкания ЕКАД объединит в единый транспортный каркас федеральные дороги Пермь – Екатеринбург, подъезд к Екатеринбургу от автодороги «Урал», Екатеринбург – Шадринск – Курган и Екатеринбург – Тюмень.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kabmin-vydelit-2-mlrd-rublej-na-stroitelstvo-kolcevoj-dorogi-ekaterinburga>

### **ТАСС; 2020.02.07; ПРОЕКТ АВТОДОРОГИ ТОМСК – ТАЙГА СТОИМОСТЬЮ 16,8 МЛРД РУБЛЕЙ ПРОШЕЛ ГОСЭКСПЕРТИЗУ**

Проект строительства новой автомобильной дороги между кузбасским моногородом Тайга и Томском, по которой автотранспорт из Томска сможет быстрее выходить к Транссибирской железнодорожной магистрали, прошел госэкспертизу. Об этом сообщила в четверг **пресс-служба** администрации Томской области со ссылкой на вице-губернатора региона Игоря Шатурного.

«Положительное заключение госэкспертизы получено на проектную документацию, включая смету и результаты инженерных изысканий на строительство автомобильной дороги Томск – Тайга в Томской и Кемеровской областях. Общая сметная стоимость строительства объекта определена в размере 16,8 млрд рублей. Автодорога запроектирована под параметры второй технической категории с капитальным типом дорожной одежды», – говорится в сообщении.

Строительство дороги планируется в рамках концессионного соглашения с привлечением средств федерального бюджета.

Ранее министр жилищно-коммунального и дорожного комплекса Кузбасса Олег Ивлев, сообщил, что протяженность дороги составит порядка 68 километров. По территории Кемеровской области пройдет ее меньшая часть – только 20,4 км.

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

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

<https://tass.ru/ekonomika/8867645>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.02.07; «БАШАВТОРАНС» ПРИВЛЕК 554 МЛН РУБ. В ВТБ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Крупнейший региональный перевозчик – ГУП «Башавтотранс» привлек в ВТБ (МОЕХ: VTBK) кредит в размере 553,732 млн рублей, следует из данных системы анализа закупок «Интерфакс-Маркер» (ранее «СПАРК-Маркетинг»).

Ставка составляет 2% годовых, срок – с момента заключения по июнь 2021 года.

«Кредит на возобновление деятельности (в том числе, на выплату зарплаты сотрудникам, предоставляется -ИФ) с получением субсидий из федерального бюджета в соответствии с постановлением правительства Российской Федерации от 16 мая 2020 года N696», – уточняется в материалах закупки.

По данным предприятия, на начало июня текущего года в штате ГУП числятся 6,107 тыс. сотрудников.

Ранее сообщалось, что с 1 июня ВТБ будет предоставлять финансирование по новой программе поддержки занятости со ставкой 2% годовых. Заемные средства будут выдаваться представителям пострадавших (от введенных в рамках нераспространения коронавируса мер) отраслей на цели возобновления деятельности. До 1 декабря 2020 года будет предоставлена отсрочка платежей по данному кредиту, а при сохранении штата сотрудников более чем на 80%, государством будет погашено от 50% до 100% задолженности клиента. По данной программе, так же как и по программе льготного кредитования на выплату зарплаты, прогнозируется значительный объем обращений и кредитования.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; В ГИБДД ПО КУБАНИ НАЗВАЛИ НАИБОЛЕЕ ПРОБЛЕМНЫЕ УЧАСТКИ НА ДОРОГАХ К МОРЮ**

Наиболее загруженными на пути к побережью Черного и Азовского морей на Кубани являются участки трассы М-4 «Дон» от Горячего Ключа до Туапсе, а также дорога в сторону Крыма от Славянска-на-Кубани до посёлка Светлый путь Ленина, сообщили РИА Новости в управлении ГИБДД по Кубани.

По информации ведомства, после снятия карантина растет число машин в сторону Азово-Черноморского побережья. По данным на 1 июля, входящий поток авто превысил 38 тысяч в сутки.

Как пояснили в управлении, заторы на трассах региона летом связаны с тем, что нынешние двух- или трехполосные автодороги проектировались из расчета, что по ним будут проезжать 2-6 тысяч машин в сутки, однако фактически в разгар сезона на

основных направлениях к Черному морю интенсивность движения достигает 40 – 50 тысяч авто в день. Ширина проезжей части свыше 40% дорог регионального значения и более 50% федеральных дорог не отвечает такой интенсивности движения.

«В режиме перегрузки, с возможным образованием заторовых ситуаций в летний сезон, функционируют участки дорог, ведущих в направлении городов Сочи, Новороссийска. В первую очередь это трехполосные участки автодороги М-4 «Дон» от города Горячий Ключ до посёлка Джубга, автодорога федерального значения А-147 «Джубга – Сочи – граница с Республикой Абхазия» от поселка Джубга до Туапсе, а также в границах Лазаревского района города Сочи», – сообщили агентству в отделе пропаганды кубанского УГИБДД.

Кроме того, в управлении рассказали о наиболее сложных участках кратчайшего маршрута в направлении Крыма со стороны Ростовской области, включающего в себя сеть дорог регионального значения: по автодороге М-4 «Дон» через Кушевский район, станицы Ленинградскую, Каневскую, Тимашевск, Славянск-на-Кубани, Темрюк с выходом на автодорогу федерального значения А-290 «Новороссийск – Керчь».

«Наиболее сложные участки маршрута – это участок от города Славянск-на-Кубани до поселка Светлый путь Ленина, включая обход станицы Анастасиевской, а также зоны железнодорожных переездов в поселке Юровка, городе Тимашевске. В курортный сезон на этих участках наблюдался колонный тип движения со скоростью, не превышающей 20 километров в час», – добавили в ведомстве. Заторы связаны с тем, что дороги проходят через населенные пункты с высокой интенсивностью движения пешеходов и ДТП.

Ранее ведомство рекомендовало туристам пользоваться онлайн-навигаторами и планировать поездки, учитывая, что дороги в сторону побережья наиболее загружены по пятницам и воскресеньям. Из-за роста числа машин на дорогах Краснодарского края инспекция просит водителей быть предельно внимательными, не ездить в утомленном состоянии и соблюдать правила дорожного движения.

<https://ria.ru/20200703/1573826021.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; В ДНР СООБЩИЛИ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ В РФ**

Самопровозглашенная Донецкая народная республика возобновила автобусные маршруты в Россию в связи со снятием ограничений на выезд из ДНР, сообщили в четверг в **пресс-службе минтранса** республики.

Из-за угрозы коронавируса в ДНР введен режим повышенной готовности. Указом главы республики Дениса Пушилина был ограничен выезд за пределы республики. С 1 июля ограничения на выезд в РФ были сняты.

«В соответствии с указом главы ДНР, которым установлено, что выезд за пределы территории республики разрешен в Российскую Федерацию, возобновляется движение рейсовых автобусов международного сообщения в города Российской Федерации», – говорится в сообщении **пресс-службы минтранса** ДНР.

В ведомстве отметили, что все автобусы в обязательном порядке проходят регулярную санитарную обработку.

Правительство РФ в марте в целях нераспространения новой коронавирусной инфекции ограничило въезд в Россию иностранных граждан и лиц без гражданства. При этом премьер РФ **Михаил Мишустин** подписал распоряжение, разрешающее жителям ДНР и ЛНР въезд в Россию.

<https://ria.ru/20200702/1573772446.html>



### **ТАСС; 2020.02.07; СОЗДАНИЕ ВЕТКИ АЭРОЭКСПРЕССА В КРЫМУ ЗА 8 МЛРД РУБЛЕЙ ПРОСЯТ ВКЛЮЧИТЬ В ФЦП**

Создание сети аэроэкспрессов от Севастополя и курортных городов к единственному аэропорту Крымского полуострова оценивается примерно в 8 млрд рублей. Власти рассчитывают, что проект удастся реализовать по федеральной целевой программе развития региона, сообщил в четверг в эфире местного телеканала «Севастопольское телевидение» врио губернатора города Михаил Развожаев.

В 2019 году власти Крыма и Севастополя высказали предложения запустить железнодорожный аэроэкспресс из аэропорта Симферополь в курортные районы полуострова и в Севастополь. Руководство аэропорта Симферополя заявило, что поддерживает инициативу размещения железнодорожной станции около нового терминала. В настоящее время уехать из аэропорта в другие города Крыма можно только на автобусах и такси.

«Это важнейший проект. Чтобы его реализовать, нужно достроить ветку, которая бы соединила аэропорт с основной частью железной дороги. По предварительным оценкам, на это порядка 8 млрд средств понадобится. Конечно, объем такой может быть предусмотрен только в рамках федеральной целевой программы. Важно аргументировано доказать, включить его в ФЦП и реализовать. Будем работать вместе с главой Крыма, чтобы проект реализовался», – сказал Развожаев.

Он отметил, что проект в итоге должен окупиться – особенно, учитывая, какой большой турпоток идет в Крыму и Севастополе. «Опыт агломераций Москвы и Санкт-Петербурга показывает, что огромным спросом пользуется система, когда ты можешь понимать, что, какая бы ни была ситуация на дороге, человек может рассчитать время, сесть на вокзале, зарегистрироваться на рейс, отправить багаж, доехать до аэропорта, сесть в самолет и улететь», – пояснил Развожаев.

30 июня глава Крыма Сергей Аксенов сообщал, что технико-экономическое обоснование запуска аэроэкспресса из аэропорта Симферополя – единственной гражданской авиагавани Крымского полуострова – в Севастополь в настоящее время прорабатывается. Вопрос, по его словам, также обсуждался с главой **Минтранса РФ Евгением Дитрихом**.

<https://tass.ru/ekonomika/8874991>

### **ТАСС; 2020.02.07; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД ИЗ КИСЛОВОДСКА ПРИБЫЛ В КРЫМ**

Первый поезд оператора железнодорожных перевозок «Гранд сервис экспресс» из Кисловодска в четверг прибыл в Симферополь, сообщили ТАСС в **пресс-службе** компании-перевозчика.

«Поезд 525 Кисловодск – Симферополь прибыл в Симферополь сегодня в 10:30», – сказал собеседник агентства.

Поезд из Кисловодска в Симферополь будет отправляться раз в три дня с 1 июля по 1 ноября. Время в пути составит 21 час 40 минут.

Поезд планировалось запустить еще в апреле, однако ситуация с распространением коронавирусной инфекции в стране и введение режима самоизоляции в регионах отсрочили сообщение между курортами.

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

<https://tass.ru/obschestvo/8868987>

### **ТАСС; 2020.02.07; СКЖД ВОССТАНАВЛИВАЕТ КУРСИРОВАНИЕ ПОЕЗДА РОСТОВ – АДЛЕР С 3 ИЮЛЯ**

Поезд Ростов – Адлер возвращается на Северо-Кавказскую магистраль с 3 июля, сообщили в четверг в **пресс-службе** Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД).

«В связи с увеличением пассажиропотока на СКЖД и улучшением эпидемиологической обстановки возобновляет курсирование поезд № 642/641 Ростов-Адлер, отмененный ранее из-за неблагоприятной эпидемиологической обстановки», – говорится в сообщении.

Отмечается, что с 3 июля состав, сформированный из пятнадцати двухэтажных вагонов, будет отправляться из Ростова-на-Дону по нечетным числам, из Адлера – по четным. Продажа билетов на данный поезд уже открыта.

Со среды РЖД возобновила курсирование ряда скорых и скоростных поездов «Ласточка», отмененных ранее из-за неблагоприятной эпидемиологической обстановки. 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 также уже открыта.

<https://tass.ru/obschestvo/8868245>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; РЖД СДЕЛАЛИ ЕЖЕДНЕВНЫМ ПОЕЗД «РОССИЯ» ВЛАДИВОСТОК – МОСКВА**

РЖД сделали ежедневным поезд «Россия» из Владивостока в Москву с плацкартными и купейными вагонами с душем и розетками, следует из сообщения компании.

Скорый поезд № 1/2 «Россия», один из самых известных поездов дальнего следования в мире, проходящий по Транссибирской магистрали почти через всю страну, отмечали РЖД. Теперь вместо трех раз в неделю он будет ходить ежедневно и заменит в расписании поезд № 99/100 Москва – Владивосток. В маршруте следования добавляется более 70 новых остановок. Это, поясняя компания, сделает «Россию» доступнее для жителей многих отдаленных городов.

Так, для рейсов из Владивостока изменения вступают в силу со 2 июля, из Москвы – с 9 июля.

Все составы поезда «Россия» сформированы из плацкартных и купейных вагонов нового поколения, выполненных в виде двухвагонных сцепов и построенных в 2019-2020 годах. Новый подвижной состав оборудован системами климат-контроля, вендинговыми автоматами, экологически чистыми санитарными комнатами, розетками и USB-разъемами для зарядки мобильных устройств. Кроме того, в каждом вагоне установлена душевая кабина.

Одной из важных технических характеристик вагонов компания называет системы очистки и обеззараживания воздуха. Очистка поступающего снаружи воздуха происходит за счет двухступенчатой системы фильтрации, состоящей из фильтров грубой и тонкой очистки, которые удерживают пыль и неприятные запахи. Обеззараживание воздуха происходит за счет ультрафиолетовых ламп. Они полностью безопасны для людей, так как находятся под крышей вагона, и пассажиры с ними не контактируют.

<https://ria.ru/20200702/1573764621.html>

### **ПРАЙМ; 2020.02.07; СНИЖЕНИЕ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД В ИЮНЕ ЗАМЕДЛИЛОСЬ ДО 4,4%**

Погрузка на сети РЖД в июне 2020 года снизилась на 4,4% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 97,1 миллиона тонн, сообщила компания.

В мае текущего года погрузка сократилась на 5,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 100,5 миллиона тонн. Замгендиректора РЖД Алексей Шило, слова которого приводила компания, в конце июня сообщал, что погрузка в первом полугодии 2020 года снизится на 4,6% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до порядка 604 миллионов тонн.

РЖД в четверг сообщили, что погрузка за январь-июнь, по оперативным данным, снизилась на 4,5% – до 605,1 миллиона тонн. Снижение погрузки отмечено у каменного угля (на 10,1% – до 168 миллионов тонн), кокса (на 0,5% – до 5,4 миллиона тонн), нефти и нефтепродуктов (на 7% – до 107 миллионов тонн), – черных металлов (на 11,3% – до 33,9 миллиона тонн), лома черных металлов (на 12,6% – до 6 миллионов тонн), цемента (9,4% – до 11,4 миллиона тонн), лесных грузов (на 5,4% – до 21 миллиона тонн), химикатов и соды (на 5,8% – до 12,4 миллиона тонн), промышленного сырья и формовочных материалов (на 8,2% – до 15,6 миллиона тонн).

Рост погрузки произошел у химических и минеральных удобрений (на 2,6% – до 31,1 миллиона тонн), зерна (на 16,9% – до 10,7 миллиона тонн), строительных грузов (на 5,1% – до 63,2 миллиона тонн), цветной руды и серного сырья (на 1,3% – до 9,8 миллиона тонн).

Погрузка железной и марганцевой руды составила 59,2 миллиона тонн (без динамики).

Грузооборот за июнь 2020 года снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 4,1% и составил 197,5 миллиарда тарифных тонно-километров, с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – на 3,9% – до 251,2 миллиарда тонно-километров.

Грузооборот в первом полугодии составил 1,238 триллиона тарифных тонно-километров (-5,3%), с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 1,570 триллиона тонно-километров (-5,6%).

Шило ранее говорил, что РЖД имеют сценарии по падению погрузки на своей сети в 2020 году на 11% и 15%, но «относятся к оптимистам» и в базовом варианте рассчитывают на снижение на 5%.

### **ТАСС; 2020.02.07; РЖД С 11 ИЮЛЯ ПРОДЛИТ МАРШРУТ «ЛАСТОЧКИ» ИЗ ПЕТЕРБУРГА ДО ВАЛДАЯ И СТАРОЙ РУССЫ**

Компания «Российские железные дороги» (РЖД) с 11 июля продлит маршрут скоростных электропоездов «Ласточка» Санкт-Петербург – Бологое до станций Валдай и Старая Русса в Новгородской области. Решение направлено на популяризацию внутрироссийского туризма и развитие межрегионального железнодорожного сообщения, сообщили журналистам в четверг в **пресс-службе** Октябрьской железной дороги (ОЖД, филиал РЖД).

«Для популяризации внутрироссийского туризма, повышения транспортной доступности и развития межрегионального железнодорожного сообщения холдинг «РЖД» продлевает маршрут скоростных поездов «Ласточка» № 721/722 Санкт-Петербург – Бологое до станций Валдай и Старая Русса. Новый маршрут станет доступен для пассажиров с 11 июля», – говорится в сообщении.

Движение электропоездов по продленному маршруту станет возможным благодаря смене электровоза на тепловоз на неэлектрифицированных участках железнодорожной линии. Такая схема положительно зарекомендовала себя на маршрутах Москва – Иваново, Санкт-Петербург – Сортавала и Санкт-Петербург – Псков, отметили в **пресс-службе**.

Из Санкт-Петербурга «Ласточка» будет отправляться сдвоенным составом из 10 вагонов. По прибытии в Бологое один из составов будет прицеплен к тепловозу ТЭП70БС, с которым он проследует до станций Валдай и Старая Русса по неэлектрифицированным

участкам. Отправляясь с Московского вокзала Санкт-Петербурга в 07:17 мск, поезд «Ласточка» будет прибывать на станцию Валдай в 11:53 мск и в выходные дни – на станцию Старая Русса в 14:00 мск. В обратном направлении «Ласточка» будет отправляться со станции Валдай в 16:42 мск, по выходным дням – со станции Старая Русса в 14:40 мск, прибывая в Санкт-Петербург в 22:10 мск.

В пути следования состава предусмотрены остановки на станциях Обухово, Колпино, Тосно, Чудово, Малая Вишера, Окуловка, Бологое, Едрово, а также дополнительные остановки в выходные дни: Лычково, Кневицы, Пола, Парфино.

<https://tass.ru/ekonomika/8868805>

### **ТАСС; 2020.02.07; ДВЖД ВЛОЖИТ БОЛЕЕ 122 МЛРД РУБЛЕЙ В РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ В 2020 ГОДУ**

Дальневосточная железная дорога введет в 2020 году новые и реконструированные станции, развязки и мосты, направив на это более 122 млрд рублей. Об этом ТАСС сообщили в четверг в **пресс-службе ДВЖД**.

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

«68 объектов запланированы к вводу в эксплуатацию в этом году. Инвестиции составят 122,1 млрд рублей», – сказали в **пресс-службе**, уточнив, что после реконструкции будут запущены 14 станций в Амурской области, Еврейской автономии, в Хабаровском крае и в других регионах Дальнего Востока, введены в эксплуатацию два отремонтированных развязки, четыре новых развязки и другие объекты.

В этом году на железной дороге планируется ввести также 23 моста, пять из которых – на Байкало-Амурской магистрали, остальные – на Сахалине. Будет реконструирована линия связи Биробиджан – Ленинск в ЕАО, электрифицирован участок Биробиджан I – Биробиджан II, построен пешеходный мост на станции Находка в Приморье.

«В этом году уже поступили и пущены в эксплуатацию от станции Волочаевка-2 до Ванино 12 новых локомотивов. Они обеспечивают движение тяжеловесных поездов по Байкало-Амурской магистрали, в том числе на участках со сложным профилем путей. Их использование позволит сократить издержки в маневровой работе, повысить эффективность эксплуатации подвижного состава и в полтора раза увеличить объем перевозимых грузов по направлению к Ванинскому транспортному узлу в Хабаровском крае», – сказал представитель **пресс-службы**.

РЖД с 2013 года реализует комплекс мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Его целью является ликвидация «узких мест» на железных дорогах Забайкалья и Дальнего Востока для дополнительного объема перевозок грузов российских компаний. С 2013 по 2019 годы было построено и реконструировано 64 станции и развязки.

<https://tass.ru/ekonomika/8866677>

### **ТАСС; 2020.02.07; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА ЮУЖД В МАЕ СНИЗИЛИСЬ ПОЧТИ НА ПОЛОВИНУ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА**

Пассажиропоток на Южно-Уральской железной дороге (ЮУЖД, филиал ОАО «РЖД») в мае снизился на 47% к аналогичному периоду прошлого года. Одной из основных причин стало падение спроса на фоне ограничительных мер, принятых во время пандемии коронавируса, сообщили ТАСС в **пресс-службе** дороги.

«По оперативным данным, в мае 2020 года со станций Южно-Уральской железной дороги отправлено 426 тысяч пассажиров, что на 47% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. В том числе в пригородном сообщении – 380,7 тысячи пассажиров

(сокращение на 36,3%), в дальнем следовании – 45,2 тысячи (снижение на 78%). Уменьшение количества отправленных пассажиров вызвано снижением спроса на пассажирские перевозки у населения в период ограничительных мер», – сказала собеседница агентства.

При этом в **пресс-службе** отметили, что в целом пассажирооборот на ЮУЖД с начала 2020 года снизился на 31,2% к уровню прошлого года, составив 742,6 млн пассажиро-километров.

<https://tass.ru/ekonomika/8624313>

### **ТАСС; 2020.02.07; ЦППК ВОЗОБНОВИЛА ТУРИСТИЧЕСКИЕ ПОЕЗДКИ В ПОДМОСКОВЬЕ**

Ежегодные экскурсии из Москвы в Калугу, Рязань, Серпухов, Хотьково и Коломну возобновлены Центральной пригородной пассажирской компанией (ЦППК). Об этом сообщила ТАСС пресс-секретарь АО «Центральная ППК» Софья Попова.

«Компания вновь начала организовывать экскурсии в Калугу, Рязань, Серпухов, Хотьково и Коломну. Мы, в свою очередь, заботимся о вашей безопасности на станциях и в поездах, поэтому напоминаем вам о необходимости носить перчатки и маски в транспорте и общественных местах, а также соблюдать социальную дистанцию», – сказала Попова.

Она уточнила, что в прошлом году туристическими предложениями ЦППК воспользовались более 8 тыс. человек. Самыми популярными программами стали «Коломна. Вкусное путешествие в прошлое», «Истра. Путешествие в русскую Палестину», «Сергиев Посад. Игрушечное царство». Все летние поездки будут представлены на сайте [travel.central-ppk.ru](http://travel.central-ppk.ru).

«Мы рады, что вновь у сотен людей появилась возможность путешествовать и получать новые впечатления. Наши партнеры готовы рассказать и показать туристам все самое интересное и уже с нетерпением ждут первых гостей. <...> Вы вновь можете поехать в Оптину Пустынь и посетить самые древние места калужской земли с вековыми храмами и монастырями, этнографический парк в Хотьково, где можно изучить быт, обычаи и культуру кочевых народов Руси, проникнуться атмосферой, в которой творил Сергей Есенин, прогуляться по улочкам коломенского Арбата и тепло пообщаться с альпаками в Серпухове», – сказала Попова.

Она уточнила, что по дороге путешественники смогут прослушать аудиогиды компании серии «От станции в город» – это бесплатные аудиоэкскурсии ЦППК, которые помогают изучить город с помощью смартфонов. За 2019 год их скачали почти 150 тыс. путешественников, аудиогиды для прогулок по Коломне, Истре, Сергиеву Посаду и Серпухову вошли в топ самых прослушиваемых. «Компания продолжает активно поддерживать развитие внутреннего туризма. Вместе с партнерами компания разрабатывает семейные экскурсионные поездки. Их главная особенность – до городов проведения экскурсий путешественники добираются на электропоездах ЦППК», – заключила Попова.

С 12 мая в общественном транспорте Москвы и Подмоскovie обязательно ношение масок и перчаток. Приобрести эти защитные средства можно в билетных кассах на станциях компании и у кассиров-контролеров во время поездки.

<https://tass.ru/moskva/8867487>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.03.07; СУД ОБЯЗАЛ СТИВИДОРА В ПОРТУ ВАНИНО КОНТРОЛИРОВАТЬ ПДК УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ**

Ванинский районный суд Хабаровского края по иску прокурора обязал «Порт Ванино», который занимается перевалкой угля, проводить замеры предельно-допустимых концентраций (ПДК) угольной пыли в воздухе и включить в мониторинг несколько других веществ, сообщает Дальневосточная транспортная прокуратура.

Отмечается, что основанием к обращению прокурора в суд послужили результаты проверки соблюдения стивидором законодательства о санитарно-эпидемиологическом благополучии населения при перевалке угля. Установлено, что «Порт Ванино» не в полном объеме осуществлял производственный контроль. Так, предприятием не проводились исследования атмосферного воздуха на содержание в нем пыли каменного угля и ряда вредных веществ от производственной деятельности.

«Суд возложил на АО «Порт Ванино» обязанность проводить в соответствии с планом-графиком производственного лабораторного контроля исследования атмосферного воздуха на содержание в нем пыли каменного угля по максимально разовым и среднесуточным предельно допустимым концентрациям, а также таких вредных веществ, как оксиды и диоксиды азота, серы по среднесуточным концентрациям в зоне влияния выбросов», – говорится в сообщении.

Отмечается, что апелляционная инстанция решение суда первой инстанции оставила без изменения, а жалобу ответчика – без удовлетворения. Решение суда вступило в законную силу, его фактическое исполнение находится на контроле Ванинской транспортной прокуратуры.

Ранее сообщалось, что жители Ванино неоднократно жаловались на то, что угольная пыль из терминала доходит до населенного пункта и угрожает здоровью.

«Порт Ванино» – крупнейшая стивидорная компания на Дальнем Востоке. Порт обрабатывает уголь, цветные и черные металлы, лес, пиломатериалы, руду, контейнеры, автотехнику.

<https://ria.ru/20200703/1573825988.html>

### **ТАСС; 2020.02.07; В ПЕРМСКОМ КРАЕ ВОЗОБНОВЛЯЮТ РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ НА БОЛЬШИХ СУДАХ**

Организаторы речных круизов на больших судах, где возможно соблюдение социальной дистанции между пассажирами, могут возобновить свою работу в Пермском крае, запрет на которую был наложен ранее из-за пандемии, сообщается в четверг **пресс-служба** губернатора и правительства региона.

Речь идет о длительных поездках, например, до Астрахани. При этом, данная мера не распространяется на речные трамвайчики или круизы в пределах Пермского края. "В указ губернатора Пермского края об ограничительных мерах, связанных с распространением коронавируса, внесены изменения в части организаций, предоставляющих услуги по среднесрочным и долгосрочным речным круизам. Со 2 июля они могут возобновить свою деятельность", - говорится в сообщении.

Перевозчики, решившие возобновить работу, обязаны придерживаться рекомендаций, установленных Министерством транспорта РФ и Роспотребнадзором РФ. В частности, участники круиза, в том числе персонал, ежедневно обязаны проходить термометрию, регулярно пользоваться антисептиками, при выходе и выходе за пределы судна использовать средства индивидуальной защиты, а по возвращении - измерять температуру.

Везде, где это допустимо, нужно нанести разметку для соблюдения социальной дистанции, все контактные поверхности нужно обрабатывать антисептическими средствами. При посадке двери в пассажирские помещения и каюты должны быть постоянно открыты и зафиксированы.

"Численность принимаемых пассажиров уменьшается пропорционально имеющимся площадям и требуемым безопасным дистанциям. Минимальное расстояние между пассажирами 1,5 м должно поддерживаться в течение всего рейса, если это допустимо конструктивными особенностями судна. По окончании каждого рейса проводится обязательная дезинфекция судовых помещений, включая каюты и палубы", - говорится в сообщении.

По данным сайта губернатора и правительства Пермского края, в регионе работают шесть круизных операторов, краевой флот составляют девять теплоходов. Общая пассажировместимость пермского речного пассажирского флота - 2 230 человек. Услугами местных круизных компаний в 2019 году воспользовались 38 755 человек.

<https://tass.ru/obschestvo/8874987>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.02.07; СПЕЦРЕЙС ИЗ МОСКВЫ В АМСТЕРДАМ ЗАПЛАНИРОВАН НА 4 ИЮЛЯ**

Вывозной рейс из Москвы в Амстердам для граждан Нидерландов и граждан других государств ЕС, а также людей с видом на жительство в этой стране состоится 4 июля, сообщили в посольстве Нидерландов в РФ.

«В субботу 4 июля авиакомпания «Аэрофлот» вылетает по маршруту Москва-Амстердам (SU2694)», – говорится в сообщении посольства в Facebook.

<https://ria.ru/20200702/1573775425.html>

### **ТАСС; 2020.02.07; ДОПФИНАНСИРОВАНИЕ АВИАСТРОЕНИЯ В 2021 ГОДУ СОСТАВИТ 13,8 МЛРД РУБЛЕЙ**

Дополнительное финансирование мер по поддержке авиастроения в 2021 году составит 13,8 млрд рублей, говорится в презентации замглавы Минпромторга Василия Осьмакова к выступлению на заседании рабочей группы по промышленности Госсовета.

В 2020 году на эти меры дополнительно планируется направить 6,6 млрд рублей, говорится в презентации. Речь идет о четырех мероприятиях по поддержке отрасли.

Ранее глава Минпромторга Денис Мантуров говорил, что дополнительная господдержка для авиапромышленности, направленная на поддержание поставок самолетов 50 SJ 100 и 66 вертолетов для санавиации, составляет 15 млрд рублей на два года. По его словам, 5 млрд рублей будет выделено в 2020 году, оставшиеся 10 млрд рублей – в следующем. Он также сообщил, что объем госгарантий под закупку этой техники составит 160 млрд рублей.

Поддержка электронной и радиоэлектронной промышленности

Правительство в 2020 году направит на поддержку электронной и радиоэлектронной промышленности 15 млрд рублей, в 2021 году объем средств вырастет почти в 11 раз – до 160 млрд рублей, говорится в презентации.

«Отдельный большой блок – это электронная и радиоэлектронная промышленность. Фактически в рамках нацплана предполагается начать реализацию крупной программы по созданию промышленной базы и технологического задела в этой отрасли», – заявил Осьмаков.

На поддержку радиопрома в рамках дополнительного финансирования планируется выделить 127,5 млрд рублей.

Ранее **вице-премьер** Юрий Борисов говорил о необходимости кратного роста инвестиций в отрасль на фоне отставания России по объемам вложений в это направление в десятки раз от ведущих стран. По его словам, нужно обязательно найти эти средства и потратить их на важные направления, связанные с развитием производства, инфраструктуры, дизайн-центров и разогревания рынка.

Помощь легпрому

Правительство в этом году направит на поддержку легкой промышленности 6,5 млрд рублей, в 2021 году – 1,2 млрд рублей.

Из 6,5 млрд рублей на текущий год 4,5 млрд рублей пойдут на поддержку пострадавших от пандемии отраслей, 1 млрд рублей составит дополнительное финансирование.

В начале июня президент **Владимир Путин** поручил увеличить субсидии на обслуживание кредитов предприятиям легкой промышленности до 1 млрд рублей в год (в 2020 году на эти цели было запланировано 500 млн рублей). Также глава государства

поручил обеспечить субсидирование 50% стоимости оборудования, которое передается в лизинг предприятиям легпрома. По оценке Мантурова, объем поддержки лизинга оборудования планируется увеличить вдвое – до 700 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/8871827>

### **RNS; 2020.02.07; РОСАВИАЦИЯ ЗАФИКСИРОВАЛА СНИЖЕНИЕ ЦЕН НА АВИАТОПЛИВО В ИЮНЕ**

Средняя стоимость авиационного керосина в России снизилась в июне 2020 года на 1,107 тыс. руб. за тонну, или на 2,4%, относительно показателя мая текущего года и составила 45,995 тыс. руб. за тонну, говорится в материалах **Росавиации**.

В мае средняя стоимость авиакеросина составляла 47,102 тыс. руб. за тонну.

При этом цены в аэропортах Внуково и Домодедово не изменились. Цены на авиакеросин в аэропорте Шереметьево снизились на 30,5% на ТЗК «Аэро-Шереметьево», выросли на 6,2% на ТЗК «РН-Аэро» и не изменились на ТЗК «Гапромнефть-Аэро Шереметьево». Цены в аэропорте Пулково сократились на 10,6%.

Как сообщалось ранее, с 1 августа 2019 года в России начал действовать демпфирующий механизм в отношении авиационного керосина. Возвратный акциз призван компенсировать авиакомпаниям часть расходов на топливо в случае, если конъюнктура мирового рынка будет приводить к увеличению цен на авиакеросин на внутреннем рынке.

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-zafiksirovala-snizhenie-tsen-na-aviatoplivo-v-iyune-2020-07-02/>

### **ТАСС; 2020.02.07; ГАЗПРОМБАНК ОТКАЗАЛСЯ ОТ ВЗЫСКАНИЯ С UTAIR ПОЧТИ 646 МЛН РУБЛЕЙ**

Газпромбанк подал в Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа ходатайство о возврате иска о взыскании 645,9 млн рублей с авиакомпании Utair. Об этом в четверг сообщили ТАСС в **пресс-службе** Арбитражного суда Югры.

Иск Газпромбанка о взыскании 645,9 млн рублей с авиакомпании Utair был зарегистрирован судом 1 июня 2020 года. Третьим лицом к делу была привлечена финансовая «дочка» перевозчика «Финанс-авиа». Суд оставил иск без движения, поскольку Газпромбанк не указал в нем подробный расчет взыскиваемой суммы.

«Газпромбанком подано в суд ходатайство о возвращении искового заявления. Причины такого решения компания не указала», – сказал собеседник агентства.

<https://tass.ru/ekonomika/8866995>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2020.02.07; АКЦИОНЕРЫ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» РЕШИЛИ НЕ ВЫПЛАЧИВАТЬ ДИВИДЕНДЫ ЗА 2019 ГОД; ВСЯ ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ БУДЕТ НАПРАВЛЕНА В ФОНД НАКОПЛЕНИЯ**

Акционеры авиакомпании «Уральские авиалинии» приняли решение не выплачивать дивиденды по итогам 2019 года, а направить всю чистую прибыль в фонд накопления, говорится в сообщении компании. Акционеры также решили не выплачивать вознаграждение и компенсацию расходов членам совета директоров и ревизионной комиссии.

Чистая прибыль авиакомпании по РСБУ по итогам 2019 года составила почти 2,1 млрд руб. против 386 млн руб. годом ранее (рост почти в 5,5 раза). По итогам 2018 года авиакомпания также не выплачивала дивиденды, всю чистую прибыль за год направила в фонд накопления, пишет «Интерфакс-Урал». По итогам 2017 года авиакомпания получила 3,2 млрд руб. чистой прибыли, на дивиденды было направлено 1,6 млрд руб., еще 1,6 млрд руб. – в фонд накопления.



Ранее глава авиакомпании Сергей Скуратов предполагал, что потери перевозчика из-за ограничений на фоне распространения коронавируса по итогам года могут составить порядка 30 млрд руб.

Сейчас «Уральские авиалинии» договариваются с банками о льготных кредитах и реструктуризации ранее выданных. Авиакомпания также обратилась в федеральную налоговую службу за отсрочкой по уплате налогов на сумму 90 млн руб. Кроме того, авиакомпанию освободили от уплаты налога на имущество около 40 млн руб. за год.

<https://www.kommersant.ru/doc/4398648>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2020.02.07; «ТРАНСАЭРО» НЕ СМОГЛА ВЗЫСКАТЬ С ВОРОНЕЖСКОЙ «ИЛЬЮШИН ФИНАНС» 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ**

Арбитражный суд Москвы отказал обанкротившемуся ОАО «Авиакомпания «Трансаэро», которое пыталось взыскать с зарегистрированной в Воронежской области лизинговой компании ОАО «Ильюшин финанс ко.» (ИФК) 1,15 млрд руб. Детали решения пока не опубликованы.

Первоначально авиакомпания подавала иск в сентябре 2019 года, но он был возвращен заявителю. Повторное заявление было направлено в ноябре. Еще один иск к ИФК «Трансаэро» подавало на 854,15 млн руб.: эта сумма была связана с «неосновательным обогащением» по договору лизинга 2005 года. В марте арбитражный суд Москвы отказал в удовлетворении этих требований.

В январе 2020 года арбитражный суд Воронежской области принял к производству заявление «Трансаэро» о банкротстве «Ильюшин финанс Ко.» из-за долга в 2 млрд руб. На тот момент авиакомпания смогла подтвердить в суде лишь 36 млн руб. от этой суммы. 19 мая суд отказал во введении наблюдения и оставил заявление без рассмотрения: выяснилось, что по подтвержденным суммам задолженность погашена.

<https://www.kommersant.ru/doc/4399761>

### **ТАСС; 2020.02.07; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИТ ДВА ЕЖЕДНЕВНЫХ РЕЙСА ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В МОСКВУ**

Авиакомпания «Аэрофлот» возобновит выполнение двух ежедневных рейсов из Нижневартовска, второго по численности населения города Ханты-Мансийского автономного округа, в Москву. Об этом сообщается в четверг в официальном аккаунте администрации Нижневартовска в социальной сети «ВКонтакте».

«Авиакомпания «Аэрофлот» возобновляет ежедневные полеты из Нижневартовска в Москву. Соответствующие изменения опубликованы в расписании местного аэропорта. Перевозчик будет выполнять рейсы два раза в день», – говорится в сообщении.

По данным **пресс-службы** администрации Нижневартовска, в связи с пандемией один из рейсов периодически отменялся в связи с низким спросом.

Как указано на сайте международного аэропорта Нижневартовска, один рейс в Москву (Шереметьево) начнет выполняться с 3 июля, а второй с 1 августа.

Сейчас жители Нижневартовска могут улететь в Москву рейсами авиакомпании S7.

<https://tass.ru/ural-news/8867909>

### **ПРАЙМ; 2020.02.07; «АЭРОФЛОТ» ПРОДОЛЖАЕТ УВЕЛИЧИВАТЬ ДОЛГОВУЮ НАГРУЗКУ В УСЛОВИЯХ СЛАБОЙ КОНЬЮНКТУРЫ**

Аналитики Росбанка

Аэрофлот заключил кредитное соглашение со Сбербанком на 31 млрд руб. сроком на пять лет, сообщил банк. 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», – говорится в сообщении. В качестве обеспечения по кредиту планируется получение государственной гарантии РФ.

Кредит позволит Аэрофлоту продолжить осуществлять операционную деятельность и выполнять обязательства перед партнерами в условиях спада в экономике. Согласно отчетности Аэрофлота в 1 квартале 2020 года объем кредитов и займов компании подскочил в три раза к началу года, до 46,4 млрд руб. Компания продолжает увеличивать долговую нагрузку в условиях слабой конъюнктуры на рынке авиаперевозок, что может создавать давление на ее капитализацию.

<https://1prime.ru/experts/20200702/831714406.html>

### **ТАСС; 2020.02.07; В ПЕВЕКЕ НАЧАЛАСЬ РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ**

Модернизация взлетно-посадочной полосы аэропорта в самом северном городе России – Певеке, которая ранее была отложена из-за пандемии коронавируса, началась на полуострове, написал на своей странице в Instagram губернатор округа Роман Копин.

«С 1 июля началась реконструкция ВПП аэропорта в Певеке. Подрядчик – сербская компания «Планум» – приступил к заводу материалов, доставляет работников. Реконструкцию планируем завершить за два сезона», – написал Копин.

Реконструкция аэродрома в первую очередь позволит решить вопрос с транспортной логистикой: из-за необорудованных аэропортов в некоторых районах округа завоз продуктов питания и грузов осуществляется с ощутимыми сложностями.

Ранее в окружном правительстве ТАСС сообщали, что **вице-премьер** – полномочный представитель **президента РФ** в ДФО Юрий Трутнев поддержал проект реконструкции аэропортов на Дальнем Востоке. В **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года входят 40 аэропортов Дальнего Востока, в том числе и 7 – на Чукотке. Всего на эти цели округу будет выделено почти 20 млрд рублей из федерального бюджета.

**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/v-strane/8865609>

### **ТАСС; 2020.02.07; ВПЕРВЫЕ ЗА 25 ЛЕТ В УДАЛЕННОМ СЕЛЕ НА СЕВЕРЕ ЧУКОТКИ ПРИНЯЛИ САМОЛЕТ В ТЕПЛОЕ ВРЕМЯ ГОДА**

Первый за последние 25 лет самолет в теплое время года приняли на грунтовой взлетно-посадочной полосе в национальном селе Илирней Билибинского района Чукотки. До реконструкции ВПП летом 2019 года, воздушные суда на аэродроме садились только на снег, сообщил в четверг ТАСС помощник главы администрации Билибинского муниципального района Чукотского автономного округа Иван Чайкин.

До реконструкции ВПП и возобновления самолетных рейсов в национальное село можно было добраться только наземным путем и вертолетами Ми-8. Из-за отдаленности и частой непогоды существовали сложности с доставкой корреспонденции, медикаментов и продуктов в Илирней.

«Подготовка грунтовой ВПП имеет более сложный характер нежели ВПП с уплотненной снежной поверхностью. До введения в эксплуатацию нынешней площадки самолет приземлялся в Илирнее [в теплое время года] более четверти века назад», – сказал Чайкин. Ранее в окружном правительстве ТАСС сообщали, что **вице-премьер** – полномочный представитель **президента РФ** в ДФО Юрий Трутнев поддержал проект реконструкции аэропортов на Дальнем Востоке. В **комплексный план модернизации и расширения**

магистральной инфраструктуры до 2024 года входят 40 аэропортов Дальнего Востока, в том числе и семи на Чукотке.

**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.

Илирней – национальное чукотское село в Билибинском районе Чукотского автономного округа. Постоянное население – 280 человек.

<https://tass.ru/v-strane/8866425>

[Вернуться в оглавление](#)