



Ежедневный мониторинг СМИ

6 ФЕВРАЛЯ 2020

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.05.02; В КРОКУС ЭКСПО ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.....	4
ВЕСТИ; 2020.05.02; ДИТРИХ: ДОЛГОСРОЧНОЕ СУБСИДИРОВАНИЕ МАРШРУТОВ ДАСТ АВИАКОМПАНИЯМ ПОНИМАНИЕ ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ	4
НТВ; КОРОНАВИРУС УДАРИЛ ПО АВИАЦИИ: ПОТЕРИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ МОЖЕТ ВОЗМЕСТИТЬ ГОСУДАРСТВО	4
РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; МИНТРАНС НЕ ПЛАНИРУЕТ ПОЛНОСТЬЮ ЗАКРЫВАТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С КИТАЕМ	4
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; АВИАКОМПАНИИ РФ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ КОМПЕНСАЦИИ ИЗ БЮДЖЕТА ЗА ОГРАНИЧЕНИЕ РЕЙСОВ В КИТАЙ.....	5
ИНТЕРФАКС; 2019.05.02; АВИАКОМПАНИЯ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК В ДФО МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАНА НА БАЗЕ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ, ИЛИ НОВОГО ЮРЛИЦА - МИНТРАНС РФ	5
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ ПРОГРАММУ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК, СДЕЛАТЬ ЕЕ ПЯТИЛЕТНЕЙ	6
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; МИНТРАНС РФ ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ АВИАПЕРЕВОЗОК В 2020Г НА УРОВНЕ 7-8%	6
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; АВИАКОМПАНИИ РФ ЗАКОНЧИЛИ 2019Г С ПОЛОЖИТЕЛЬНЫМ ФИНРЕЗУЛЬТАТОМ - МИНТРАНС	7
ИНТЕРФАКС; 2019.20.05; АКЦИИ "АЭРОФЛОТА" ОБНОВИЛИ МАКСИМУМ С ЛЕТА 2018Г НА НОВОСТЯХ МИНТРАНСА РФ.....	7
ТАСС; 2020.05.02; "АЭРОФЛОТ" И РЖД ДОСТАВЯТ ВЕРНУВШИХСЯ ИЗ КИТАЯ РОССИЯН В РЕГИОНЫ БЕСПЛАТНО	7
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; РЖД ГОТОВЫ БЕСПЛАТНО ПЕРЕВЕЗТИ ЭВАКУИРОВАННЫХ ИХ КИТАЯ ПассажиРОВ	8
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; ШЕРЕМЕТЬЕВО ПЛАНИРУЕТ СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ РУЛЕНИЯ САМОЛЕТОВ С ВПП-3 ДО ТЕРМИНАЛОВ.....	9
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.05.02; ЧЕТЫРЕ СТОЯНКИ ДЛЯ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ САМОЛЕТОВ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПЛАНИРУЕТСЯ СОЗДАТЬ В 2021 Г.....	9
АВИАПОРТ; 2020.05.02; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ВНУКОВО СНОВА СТАЛ ПОБЕДИТЕЛЕМ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИИ "ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА РОССИИ"	10
ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; ОРГАНИЗАТОРАМ МОРСКИХ КРУИЗОВ ЗАПРЕЩАЮТ РЕГИСТРИРОВАТЬ ПассажиРОВ, Прибывших из Китая...	11
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; РОСАВИАЦИЯ УВЕДОМИЛА АВИАКОМПАНИИ О ЗАПРЕТЕ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ В КИТАЙ С 14 ФЕВРАЛЯ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; В РФ ВВЕДЕН ЗАПРЕТ НА ТРАНЗИТНЫЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ ИНОСТРАНЦЕВ ИЗ КИТАЯ.....	12
РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; В МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ О МЕРАХ ПРОТИВ КОРОНАВИРУСА НА ТРАНСПОРТЕ.....	12
РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; РОСПОТРЕБНАДЗОР ДАЛ РЕКОМЕНДАЦИИ О ДЕЗИНФЕКЦИИ САМОЛЕТОВ ИЗ КИТАЯ.....	12
РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; ОДИН ИЗ ТРЕХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА В ПРИМОРЬЕ ЗАВЕРШИЛ ЭВАКУАЦИЮ РОССИЯН	12

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; AIRBRIDGECARGO ДО 12 ФЕВРАЛЯ ПЕРЕВОДИТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В КИТАЙ В ЧАРТЕРНЫЙ РЕЖИМ	13
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; "ВОЛГА-ДНЕПР" РЕШИЛА НЕ ОТМЕНЯТЬ ПОЛЕТЫ В КИТАЙ, НЕСМОТРИ НА КОРОНАВИРУС	13
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; КРУИЗНЫЕ КОМПАНИИ УСИЛИЛИ ДОСМОТР ТУРИСТОВ В СВЯЗИ С ЭПИДЕМИЕЙ КОРОНАВИРУСА.....	14
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.06.02; БЕЛЫЙ ДОМ ОБРАЗЦОВОГО СОДЕРЖАНИЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТВЕРГЛО НАИБОЛЕЕ СЕРЬЕЗНЫЕ ОПАСЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ СЕБЯ.....	14
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2020.06.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РАСКРИТИКОВАЛА РАБОТУ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ; ЦЕЛИ СТАВЯТСЯ НЕВЕРНЫЕ И НЕ ДОСТИГАЮТСЯ.....	16
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, РОЗА АЛМАКУНОВА; 2020.06.02; РАССИНХРОННОЕ ПЛАВАНИЕ: ПЛАНЫ ЭКС-КАМБИНА НЕ ВПИСАЛИСЬ В НАЦПРОЕКТЫ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОЦЕНИЛА ПРАКТИКИ ГОСУПРАВЛЕНИЯ ПО ИТОГАМ РАБОТЫ ПРОШЛОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА	17
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА; 2020.06.02; ЕВРАЗИЙСКИЙ СОЮЗ ЗАНЯЛСЯ ЦИФРОВИЗАЦИЕЙ ЛОГИСТИКИ; НА СОЗДАНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ СЕРВИСОВ ДЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПОТРАТЯТ 10 МЛРД РУБЛЕЙ	18
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.06.02; У КОМПЕНСАЦИЙ НАСТУПИЛ ИНКУБАЦИОННЫЙ ПЕРИОД; ВОЗМЕЩЕНИЕ АВИАКОМПАНИЯМ ПОТЕРЬ ОТ ЗАКРЫТИЯ КИТАЯ МОЖЕТ ЗАТЯНУТЬСЯ	19
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2020.06.02; СБОРЫ НЕ УТИХНУТ: ФАС ХОЧЕТ СНЯТЬ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ В АЭРОПОРТАХ; ЭКСПЕРТЫ И АВИАКОМПАНИИ ПРЕДУПРЕДИЛИ О РИСКЕ ПОДОРОЖАНИЯ БИЛЕТОВ ЗА РУБЕЖ	21
КОММЕРСАНТЬ; МАРИЯ СТАРИКОВА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.06.02; ПАССАЖИРЫ НАШИ МЕНЬШИЕ; ОБЩЕСТВЕННИКИ ГОТОВЯТ ДЛЯ МИНТРАНСА, ГОСДУМЫ И СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ	22
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.05.02; МИНФИН УЖЕСТОЧИТ УСЛОВИЯ ДЛЯ КОНЦЕССИЙ ПОСЛЕ КРИТИКИ ГРЕФА; КАК ВЕДОМСТВО ПРЕДЛОЖИЛО ИЗМЕНИТЬ РЕГУЛИРОВАНИЕ СОГЛАШЕНИЙ О ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОМ ПАРТНЕРСТВЕ	23
ТАСС; 2020.05.02; БЕЛОУСОВ: ВКЛАД ВЫПОЛНЕНИЯ ПОСЛАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА В РОСТ ВВП МОЖЕТ ДОСТИЧЬ 1 П. П.	25
ТАСС; 2020.05.02; ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ ВЫВЕДУТ ИЗ ПОД ДЕЙСТВИЯ НОВОГО "ИНВЕСТКОДЕКСА"	27
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; ИНВЕСТИЦИИ ИЗ ФНБ В ОБЪЕМЕ ПОРЯДКА 300 МЛРД РУБ. В ГОД ЯВЛЯЮТСЯ "ИНФЛЯЦИОННО БЕЗОПАСНЫМИ" - БЕЛОУСОВ.....	28
КОММЕРСАНТЬ; 2020.05.02; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ СПИСОК ОБЪЕКТОВ ДЛЯ ИНВЕСТИЦИЙ ИЗ ФНБ НА 2 ТРЛН РУБЛЕЙ.....	28
ИЗВЕСТИЯ; 2020.05.02; ДЛЯ ПЕРЕВОЗИМЫХ В САМОЛЕТАХ ЖИВОТНЫХ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОКУПАТЬ БИЛЕТЫ	28
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.06.02; ДОРОЖНЫЕ ШТРАФЫ ОТПРАВЛЯЮТ НА СЕРВИС; ЭЛЕКТРОННОЕ ОБЖАЛОВАНИЕ ПОСТАНОВЛЕНИЙ ГИБДД МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ. 28	28
ВЕСТИ; 2020.05.02; ДУРНО ПАХНЕТ: МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ УТОЧНИТЬ, ЗА ЧТО МОЖНО ВЫСАЖИВАТЬ ИЗ ПОЕЗДА	30
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ МИХАЙЛОВСКАЯ; 2020.05.02; ШКОЛЬНИКОВ ЗАПРЕТЯТ ВЫСАЖИВАТЬ ИЗ АВТОБУСОВ ЗА БЕЗБИЛЕТНЫЙ ПРОЕЗД; СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ЗАКОНОПРОЕКТ, ПОДГОТОВЛЕННЫЙ МИНТРАНСОМ, ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЁТ В ГОСДУМУ ЭТОЙ ВЕСНОЙ.....	30
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД БУДЕТ УСКОРЕНО - ХУСНУЛЛИН.....	31

ТАСС; 2020.05.02; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ В ОБХОД НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНОВ НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ	32
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА АКСАЯ НАЧНЕТСЯ В АВГУСТЕ - АВТОДОР	32
ТАСС; 2020.05.02; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ ДОРАБОТАЮТ С УЧЕТОМ ИЗМЕНЕНИЙ В ЗАСТРОЙКЕ ГОРОДА	33
РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; МВД НЕ СЧИТАЕТ НУЖНЫМ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НАКАЗЫВАТЬ ЗА СКРУЧЕННЫЙ ПРОБЕГ	33
СТАВРОПОЛЬ24; 2020.05.02; СТАВРОПОЛЬ СТАЛ УЧАСТНИКОМ ПРОЕКТА «УЛИЦА ПОБЕДЫ» МИНТРАНСА РОССИИ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; РЕШЕНИЕ ВТО ПО "ВАГОННОМУ" СПОРУ НИЧЕГО НЕ ПРИНЕСЕТ УКРАИНЕ С ПРАКТИЧЕСКОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ - МЕДВЕДКОВ.	34
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; РОСМОРПОРТ ДО 25 ФЕВРАЛЯ ВЫБЕРЕТ ПОДРЯДЧИКА ПО ДНОУГЛУБЛЕНИЮ УГОЛЬНОГО ПОРТА СУХОДОЛ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; СТРОЙТРАНСГАЗ ЗАКОНСЕРВИРУЕТ, А ЗАТЕМ ДОСТРОИТ МОРСКОЙ КРУИЗНЫЙ ТЕРМИНАЛ В ПИОНЕРСКОМ.....	36
RNS; 2020.05.02; ТЕЗКА ПИЛОТА СГОРЕВШЕГО SSJ-100 ПОДАЛ ИСК К «ИЗВЕСТИЯМ» НА 1 МЛН РУБЛЕЙ.....	37
РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; "ПОБЕДА" ОБЪЯСНИЛА ОТКАЗ ПОСАДИТЬ ВЕТЕРАНА НА ВЫБРАННОЕ ИМ МЕСТО	37
ТАСС; 2020.05.02; "РУСЛАЙН" ЗАПУСТИЛА ПРЯМОЙ АВИАРЕЙС ИЗ КАЛИНИНГРАДА В СЫКТЫВКАР ПО СУБСИДИРОВАННЫМ ТАРИФАМ	38
ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; АЭРОФЛОТ ВЕСНОЙ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ КРАСНОЯРСКА В ТЮМЕНЬ	38
ПРАЙМ; 2020.05.02; "ЮТЭЙР" НЕ ЖДЕТ ПОЛУЧЕНИЯ BOEING 737 MAX В 2020 ГОДУ	39
РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; В ФПИ РАССКАЗАЛИ О ПЛАНАХ ИСПЫТАНИЙ САМОЛЕТА С ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕМ.....	39
РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; В РОССИИ ПОЯВИЛАСЬ ПЕРВАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ЖИДКОСТЬ ДЛЯ ЗАЩИТЫ САМОЛЕТОВ.....	40

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.05.02; В КРОКУС ЭКСПО ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА ИНФРАСТРУКТУРЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Настоящее и будущее мировой гражданской авиации под одним крылом! В Москве сегодня в седьмой раз открылась национальная выставка, где представлены лучшие разработки для аэропортов и авиакомпаний. На одной площадке более четырех тысяч профессионалов из 14 стран.

Это уникальная возможность обменяться опытом и расширить сотрудничество. Все проходит при поддержке **Минтранса**. И, как заявил **глава ведомства Евгений Дитрих**, для отечественной авиации минувший год стал успешным, российские авиакомпании перевезли 128 миллионов человек как на внутренних, так и на международных рейсах, это на 11% больше, чем в 2018: «Если считать, что весь мир растет в целом где-то на 4-5%, то наши 11 – это такой, в общем, достаточно серьезный рекорд. Мы открыли в прошлом году 202 новых маршрута. Из них всего два маршрута затрагивают город Москву. 180 – это межрегиональные маршруты. То есть задача, которая поставлена в майском указе президента о том, что мы должны расширять сеть межрегиональных маршрутов, минуя Москву, нами выполняется».

https://www.1tv.ru/news/2020-02-05/380004-v_krokus_ekspo_otkrylas_vystavka_infrastruktury_grazhdanskoy_aviatsii

ВЕСТИ; 2020.05.02; ДИТРИХ: ДОЛГОСРОЧНОЕ СУБСИДИРОВАНИЕ МАРШРУТОВ ДАСТ АВИАКОМПАНИЯМ ПОНИМАНИЕ ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ

Программы субсидирования авиарейсов, возможно, будут утверждать сразу на пять лет. Об этом во вторник заявил **министр транспорта Евгений Дитрих**. Сейчас для перелетов предусмотрена субсидия только на год. Дитрих также сообщил о том, что **Минтранс** направил в правительство предложения по созданию дальневосточной авиакомпании.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/825989/>

НТВ; КОРОНАВИРУС УДАРИЛ ПО АВИАЦИИ: ПОТЕРИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ МОЖЕТ ВОЗМЕСТИТЬ ГОСУДАРСТВО

<https://www.ntv.ru/video/1822141/?from=newspage>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; МИНТРАНС НЕ ПЛАНИРУЕТ ПОЛНОСТЬЮ ЗАКРЫВАТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С КИТАЕМ

Правительство РФ не рассматривает вариант полного закрытия авиасообщения с Китаем на фоне распространения коронавируса, сообщил **министр транспорта Евгений Дитрих**. "О том, что мы полностью закрываем авиасообщение с Китаем, вопрос на повестке дня не рассматривался", - сказал **Дитрих** журналистам в кулуарах Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации (NAIS)

"Модель, которая сейчас сформирована, когда единый специализированный терминал в "Шереметьево" принимает всех пассажиров, которые прилетают из Китая в Россию, и существенную часть транзитников, - эта модель сейчас устраивает всех, мы здесь ориентируемся на мнение наших коллег из Роспотребнадзора", - добавил глава **Минтранса**.

<https://ria.ru/20200205/1564282734.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Rossiya-ne-planiruet-polnostyu-zakrivat-aviasoobschenie-s-Kitaem-2020-02-05/>

<https://ren.tv/news/v-rossii/657163-glava-mintransa-otsenil-veroiatnost-polnogo-zakrytiia-aviareisov-iz-knr>

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-ne-planiruet-polnostyu-zakryvat-aviasoobshhenie-s-kitaem.html>

<https://iz.ru/972507/2020-02-05/ditrikh-zaiavil-ob-otsutstvii-planov-polnosti-zakryvat-aviasoobshchenie-s-kitaem>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; АВИАКОМПАНИИ РФ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ КОМПЕНСАЦИИ ИЗ БЮДЖЕТА ЗА ОГРАНИЧЕНИЕ РЕЙСОВ В КИТАЙ

Авиакомпании РФ могут получить компенсации из госбюджета за ограничение рейсов в Китай, заявил глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих**.

"По поручению правительства **Минтранс** 3 февраля расчеты (прямых убытков авиакомпаний - ИФ) сделал, в Минфин и правительство направил", - сказал **Дитрих** журналистам в кулуарах выставки **NAIS-2020** в среду.

"У Минфина была задача 6 февраля, завтра, эти расчеты рассмотреть и по ним свои предложения представить. Очень надеемся и ждем от коллег из Минфина эти предложения", - добавил министр.

Вместе с тем он отметил, что вопрос полного закрытия авиасообщения между РФ и Китаем сейчас не рассматривается.

"О том, что мы полностью закрываем авиасообщение с Китаем, вопрос на повестке дня не рассматривался. Модель, которая сейчас сформирована, когда единый специализированный терминал в "Шереметьево" принимает всех пассажиров, которые прилетают из Китая в Россию, и существенную часть транзитников, - эта модель сейчас устраивает всех, мы здесь ориентируемся на мнение наших коллег из Роспотребнадзора", - заявил **Дитрих**.

Как сообщалось, в связи с эпидемией коронавируса в Китае с конца января были приостановлены ввозные чартерные рейсы из РФ в города КНР. С 1 февраля ограничено регулярное авиасообщение: остались только рейсы "Аэрофлота" и нескольких китайских авиакомпаний с прибытием в терминал F аэропорта "Шереметьево". При этом закрыть регулярные рейсы в Китай пришлось, в частности, S7 и "Уральским авиалиниям".

Дитрих также сообщил, что граждане РФ, планировавшие вернуться из Китая не в Москву, а другие регионы страны, будут доставляться туда бесплатно.

"Мы договорились и с РЖД, и с "Аэрофлотом" (МОЕХ: AFLT), что тех наших граждан, которые собирались в Новосибирск, Иркутск (и другие регионы - ИФ), у них были билеты, но в силу ограничительных причин они попали в "Шереметьево", "Аэрофлот" и РЖД отвезут до точки назначения после прохождения всех указанных Роспотребнадзором процедур, бесплатно. По тем билетам, которые у них были", - отметил он.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-mozhet-kompensirovat-aviakompaniyam-poteri-iz-za-ogranichenii-poletov-v-Kitai-2020-02-05/>

<https://1prime.ru/business/20200205/830896859.html>

<https://www.mskagency.ru/materials/2970557>

<https://www.rbc.ru/society/05/02/2020/5e3a9bb59a794720a4d3df8b>

<https://rg.ru/2020/02/05/aviakompaniiam-mogut-kompensirovat-poteri-ot-ogranicheniia-poletov-v-kitaj.html>

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/02/05/822305-aviakompanii>

<https://www.kommersant.ru/doc/4243273>

ИНТЕРФАКС; 2019.05.02; АВИАКОМПАНИЯ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК В ДФО МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАНА НА БАЗЕ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ, ИЛИ НОВОГО ЮРЛИЦА - МИНТРАНС РФ

Авиакомпания для перевозок в ДФО, создание которой поручал проработать президент РФ Владимир Путин, может быть создана на базе существующей компании или же нового юрлица, заявил глава **Минтранса Евгений Дитрих**.

"По ней (дальневосточной авиакомпании - ИФ), думаю, что в ближайшее время в правительстве будет обсуждение, мы более четко поймём стратегию, которая укладывается в развитие этой дальневосточной авиакомпании. Первичные предложения по поручению президента мы в правительство направили", - сказал **Дитрих** журналистам в кулуарах выставки **NAIS-2020** в среду.

"Есть разные варианты, кто будет ей управлять - из крупнейших корпораций или регионов или авиакомпаний", - добавил он.

По его словам, заинтересованные в проекте инвесторы есть, но что это за инвесторы, он не уточнил.

"Ожидаем совещания в правительстве. Думаю, что на этой неделе оно теоретически может состояться", - заключил **Дитрих**.

На ту же тему:

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/mintrans-napravil-v-pravitelstvo-predlozheniya-po-sozdaniyu-dalnevostochnoy-aviakompanii/>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ ПРОГРАММУ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК, СДЕЛАТЬ ЕЕ ПЯТИЛЕТНЕЙ

Минтранс РФ планирует создать единую программу субсидирования авиаперевозок и сделать ее сначала трехлетней, в перспективе - пятилетней, заявил **глава ведомства Евгений Дитрих**.

"Исходя из договоренностей и указаний, которые давал (вице-премьер РФ - ИФ) Юрий Петрович Трутнев, мы с коллегой (главой Минвостокразвития РФ - ИФ) Козловым Александром Александровичем создали совместную рабочую группу, которая рассматривает перевозки на Дальнем Востоке. Вот вчера говорили о том, как формируется маршрутная сеть, принципы изменения правил порядка субсидирования. Шла речь о том, что постановление №1242 о региональных перевозках и №215 о дальних перевозках сольются в одном документе, и все новые принципы субсидирования там будут изложены", - сказал **Дитрих** журналистам в кулуарах выставки **NAIS-2020** в среду.

"Есть установка наша собственная, что мы эту маршрутную сеть берём, составляем, фиксируем, те направления и маршруты, по которым с регионами договорились, субсидируем в долгую. В отличие от годичной субсидии, которая сейчас предусмотрена, мы переходим к субсидированию на срок до трёх лет. Сейчас ещё подумаем, вместе посмотрим и в рамках нацпроекта мы эту субсидию сделаем пятилетней", - добавил министр.

По его словам, перечень маршрутов в программе субсидирования будет отранжирован регионами исходя из их востребованности.

"Четко увязано, что региональные маршруты, которые вошли в эту сетку, увязываются с местной маршрутной сетью, которая должна обеспечивать пассажиропоток - подвоз людей к узловым региональным аэропортам, из которых эта региональная сетка работает", - сказал министр. Он отметил, что в эту схему планируется привязать автобусы и поезда.

На ту же тему:

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ditrikh-programmy-subsidirovaniya-poletov-v-rf-mogut-obyedinit-i-utverzhdad-na-pyat-let>

<https://tass.ru/ekonomika/7690977>

<https://iz.ru/972521/2020-02-05/mintrans-predlozhit-sozdat-edinyi-proekt-subsidirovaniia-aviaperevozok>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; МИНТРАНС РФ ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ АВИАПЕРЕВОЗОК В 2020Г НА УРОВНЕ 7-8%

Авиакомпании РФ увеличат перевозки в 2020 году на 7-8% в сравнении с показателем 2019 г., прогнозируют в **Минтрансе РФ**.

"В 2020 году мы ожидаем рост примерно на уровне 7-8%", - заявил министр транспорта **Евгений Дитрих** журналистам в кулуарах выставки **NAIS-2020** в среду.

В 2019 г. российские авиаперевозчики обслужили 128 млн пассажиров, это на 10% больше, чем годом ранее, и соответствует прогнозу **Минтранса**. Таким образом, в 2020 году показатель достигнет 138-139 млн пассажиров.

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; АВИАКОМПАНИИ РФ ЗАКОНЧИЛИ 2019Г С ПОЛОЖИТЕЛЬНЫМ ФИНРЕЗУЛЬТАТОМ - МИНТРАНС

Авиакомпании РФ закончили 2019 год с общим положительным финансовым результатом, заявил глава Минтранса РФ Евгений Дитрих.

"На сегодня эти оценки только приблизительные - окончательные будут ближе к марту. В целом многие авиакомпании, наверное, даже смогли нарастить свою прибыль за счет роста пассажиропотока. Общий результат - небольшой плюс", - сообщил Дитрих журналистам в кулуарах выставки NAIS-2020 в среду.

В 2019 г. российские авиаперевозчики обслужили 128 млн пассажиров, это на 10% больше, чем годом ранее.

В 2018 году, по оценкам Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, российские авиакомпании получили рекордные операционные убытки - всего на уровне 52 млрд руб. Основной причиной этого назывался резкий рост стоимости керосина: затраты на него подскочили более чем на 40%, заявляли в ассоциации.

ИНТЕРФАКС; 2019.20.05; АКЦИИ "АЭРОФЛОТА" ОБНОВИЛИ МАКСИМУМ С ЛЕТА 2018Г НА НОВОСТЯХ МИНТРАНСА РФ

Акции "Аэрофлота" (МОЕХ: AFLT) днем в среду вышли в лидеры роста среди blue chips из расчета индекса МосБиржи и обновили максимумы с лета 2018 года на новостях от Минтранса РФ.

На "Московской бирже" (МОЕХ: МОЕХ) акции "Аэрофлота" к 14:01 МСК подскочили до 117,4 рубля (+4,9%) при объеме торгов 2,34 млрд рублей: бумаги отыграли все потери с начала года, понесенные на новостях о распространении коронавируса из Китая, что вызвало сокращение авиаперевозок.

Глава Минтранса РФ Евгений Дитрих заявил в среду, что авиакомпании РФ могут получить компенсации из госбюджета за ограничение рейсов в Китай.

"По поручению правительства Минтранс 3 февраля расчеты (прямых убытков авиакомпаний - ИФ) сделал, в Минфин и правительство направил", - сказал Дитрих журналистам в кулуарах выставки NAIS-2020 в среду.

Вместе с тем он отметил, что вопрос полного закрытия авиасообщения между РФ и Китаем сейчас не рассматривается.

Кроме того, Дитрих сообщил, что российские авиакомпании в 2020 году увеличат перевозки на 7-8%, до 138-139 млн пассажиров.

Как сообщалось, в связи с эпидемией коронавируса в Китае с конца января были приостановлены чартерные рейсы из РФ в города КНР. С 1 февраля ограничено регулярное авиасообщение: остались только рейсы "Аэрофлота" и нескольких китайских авиакомпаний с прибытием в терминал F аэропорта "Шереметьево". При этом закрыть регулярные рейсы в Китай пришлось, в частности, S7 и "Уральским авиалиниям".

ТАСС; 2020.05.02; "АЭРОФЛОТ" И РЖД ДОСТАВЯТ ВЕРНУВШИХСЯ ИЗ КИТАЯ РОССИЯН В РЕГИОНЫ БЕСПЛАТНО

"Аэрофлот" и "Российские железные дороги" доставят вернувшихся из Китая граждан РФ после прохождения карантина в регионы бесплатно. Об этом журналистам сообщил министр транспорта РФ Евгений Дитрих.

"Мы договорились и с РЖД, и с "Аэрофлотом", что те наши граждане, которые собирались в Новосибирск, Иркутск [и другие регионы], у них были билеты, но в силу ограничительных причин, они попали в Шереметьево, "Аэрофлот" и РЖД отвезут до точки назначения после прохождения всех указанных Роспотребнадзором процедур бесплатно. По тем билетам, которые у них были", - сказал министр.

Авиасообщение с Китаем

Вопрос о полном закрытии авиасообщения с Китаем не рассматривался, отметил Дитрих.

"Вопрос о том, что мы полностью закрываем авиасообщение с Китаем, в повестке дня не рассматривался. Модель, которая сейчас сформирована, когда единый специализированный терминал в Шереметьево принимает всех пассажиров, которые

прилетают из Китая в Россию, и существенную часть транзитников, сейчас устраивает всех, мы здесь ориентируемся на мнение наших коллег из Роспотребнадзора", - сказал он. Ранее вице-премьер Татьяна Голикова также отмечала, что оснований для полного закрытия авиасообщения между РФ и Китаем, где зафиксирована вспышка нового типа коронавируса, нет.

Вопрос о компенсациях авиакомпаниям

Вопрос предоставления авиакомпаниям компенсаций за ограничение полетов в Китай обсуждается, сообщил **Дитрих**.

"Конечно, [поднимался вопрос о компенсациях], компенсации из бюджета. По поручению правительства **Минтранс** 3 февраля расчеты сделал, в Минфин и правительство направил. Расчеты прямых убытков. У Минфина была задача 6 [февраля], завтра, эти расчеты рассмотреть и по ним свои предложения представить. Очень надеемся и ждем от коллег из Минфина эти предложения", - сказал он.

С 1 февраля с целью минимизации рисков распространения нового типа коронавируса ограничено авиасообщение между РФ и Китаем. Региональные регулярные рейсы были закрыты, остались только прямые рейсы "Аэрофлота" между Москвой и Пекином, Шанхаем, Гуанчжоу и Гонконгом. Также прямые рейсы в Шереметьево продолжают выполнять Air China, Hainan Airlines, China Eastern Airlines, China Southern Airlines. Все они обслуживаются в изолированном терминале F (все остальные международные рейсы аэропорт на прошлой неделе перенес в терминал В).

До этого авиакомпании РФ выполняли около 150 рейсов в КНР в неделю, китайские авиакомпании - около 40 рейсов в неделю. До 1 февраля прямые рейсы между Москвой и Китаем выполняли, кроме "Аэрофлота", авиакомпании "Ираэро", "Аврора", "Якутия", "Уральские авиалинии" и S7.

Пассажиры S7

Около 1,4 тыс. пассажиров авиакомпании S7, которая ранее заявила о приостановке всех рейсов в Китай, пока остаются в КНР.

"Я не назову цифру по состоянию на сегодня, на вчерашнее утро это было около 1,4 тыс. человек", - сказал **Дитрих**.

Дитрих отметил, что договоренность о том, что эти пассажиры будут возвращены в Россию, в том числе на рейсах "Аэрофлота", достигнута.

S7 4 февраля полностью приостановила рейсы в Китай. Всем пассажирам будет оформлен полный возврат стоимости авиабилетов. При этом на данный момент авиасообщение между РФ и Китаем ограничено: закрыты регулярные рейсы из регионов. Авиакомпании сейчас возвращают пассажиров домой чартерами.

Свое решение компания объяснила тем, что базовая проверка в аэропорту вылета не позволяет "гарантированно выявить первичные симптомы возможной инфекции". Какое количество пассажиров S7 и в каких городах осталось в Китае, компания не сообщала.

<https://tass.ru/ekonomika/7690419>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200205/1564281884.html>

<https://www.mskagency.ru/materials/2970605>

<https://www.5-tv.ru/news/282569/aeroflot-vyvezet-izkitaa-poradka-14-tysaci-passazirov-s7>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5e3ab0df9a79472d22198579>

<https://radiomayak.ru/news/article/id/1263491>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; РЖД ГОТОВЫ БЕСПЛАТНО ПЕРЕВЕЗТИ ЭВАКУИРОВАННЫХ ИЗ КИТАЯ ПассажиРОВ

ОАО "Российские железные дороги" готово бесплатно перевезти до места проживания пассажиров, эвакуированных из Китая в РФ, сообщили "Интерфаксу" в компании.

"Холдинг РЖД готов обеспечить перевозки пассажиров, эвакуированных в Россию из Китая. По согласованию с **Минтрансом** в случае обращения граждан компания предоставит безвозмездную перевозку пассажиров до мест их проживания", - сообщили в пресс-службе монополии.

Ранее в среду **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** сообщил, что граждане РФ, планировавшие вернуться из Китая не в Москву, а другие регионы страны, будут доставляться туда бесплатно.

"Мы договорились и с РЖД, и с "Аэрофлотом" (МОЕХ: AFLT), что тех наших граждан, которые собирались в Новосибирск, Иркутск (и другие регионы - ИФ), у них были билеты, но в силу ограничительных причин они попали в "Шереметьево", "Аэрофлот" и РЖД отвезут до точки назначения после прохождения всех указанных Роспотребнадзором процедур, бесплатно. По тем билетам, которые у них были", - сказал **Дитрих**.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200205/1564283175.html>

<https://tass.ru/ekonomika/7690733>

<https://iz.ru/972527/2020-02-05/v-rzhd-zaiavili-o-gotovnosti-besplatno-perevezti-evakuirovannykh-iz-kitaiia-rossiian>

<https://regnum.ru/news/2849867.html>

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-budut-besplatno-perevozit-evakuirovannykh-iz-kitaya-passazhirov/>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; ШЕРЕМЕТЬЕВО ПЛАНИРУЕТ СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ РУЛЕНИЯ САМОЛЕТОВ С ВПП-3 ДО ТЕРМИНАЛОВ

Время руления самолетов с третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) "Шереметьево" к терминалам аэропорта может быть сокращено.

Про эксплуатацию полосы, построенной в отдалении от терминалов, у руководства АО "Международный аэропорт "Шереметьево" (МАШ) поинтересовался **глава Минтранса РФ Евгений Дитрих**, посетивший аэропортовую выставку NAIS-2020 в среду. Первый замгендиректора МАШ Андрей Никулин заявил министру, что ВПП-3 "функционирует в полной мере, замечаний по ней никаких нет".

"Подумайте, там были предложения по поводу ускорения руления воздушных судов - там один или два кармана разъездов сделать, чтобы ускорить время разъезда", - сказал на это министр.

Никулин сообщил в ответ, что МАШ планирует решить этот вопрос в следующем году.

"Евгений Иванович, на следующий год мы планируем сделать дополнительный карман, дополнительную "рулежку" и четыре стоянки для противообледенительной защиты", - сказал Никулин.

"Оптимизируйте процесс, это важно", - сказал **Дитрих**.

ВПП-3 открылась для приема самолетов в сентябре прошлого года. Она построена примерно в 6 км от ближайшего к ней терминала В. Сейчас время руления самолетов с полосы до терминалов занимает от 20 до 30 минут.

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.05.02; ЧЕТЫРЕ СТОЯНКИ ДЛЯ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ САМОЛЕТОВ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПЛАНИРУЕТСЯ СОЗДАТЬ В 2021 Г.

Четыре стоянки для противообледенительной защиты самолетов планируется создать для третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) в Шереметьево в 2021 г. Об этом сообщил первый заместитель генерального директора по производству АО «Международный аэропорт Шереметьево» Андрей Никулин в ходе обхода **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом** выставки NAIS.

«На следующий год мы планируем сделать в середине полосы (ВПП-3 - прим. Агентства «Москва») дополнительный карман, дополнительную рулежку и четыре стоянки для противообледенительной защиты», - сказал А.Никулин.

ВПП-3 в международном аэропорту Шереметьево запустили в эксплуатацию 19 сентября 2019 г. Благодаря новой независимой взлетно-посадочной полосе аэропорт Шереметьево существенно увеличил пропускную способность аэродрома с 65 до 90 взлетно-посадочных операций в час и стал первым аэропортом России с тремя ВПП. Комплекс ВПП-3 аэропорта Шереметьево имеет современные производительные очистные

сооружения хозяйственно-бытовых и поверхностных сточных вод в соответствии с государственными нормативными требованиями и экологическими стандартами.

<https://www.mskagency.ru/materials/2970545>

АВИАПОРТ; 2020.05.02; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ВНУКОВО С НОВА СТАЛ ПОБЕДИТЕЛЕМ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИИ "ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА РОССИИ"

Международный аэропорт Внуково третий год подряд признан лидером в высшей категории "Лучший аэропорт" (в категории свыше 15 млн пассажиров в год) премии "Воздушные ворота России", которая прошла в рамках VII Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS-2020. Награду генеральному директору аэропорта Внуково Дмитрию Сапрыкину вручил **руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько**.

В 2018 году аэропорт Внуково был назван лучшим в номинации "Международный аэропорт с пассажиропотоком свыше 10 млн пассажиров в год", в 2019 году - "Международный аэропорт с пассажиропотоком свыше 15 млн пассажиров в год. В конце прошлого года аэропорт Внуково установил новый рекорд, перешагнув рубеж пассажиропотока в 24 млн.

Получая награду, генеральный директор АО "Международный аэропорт "Внуково" Дмитрий Сапрыкин выразил благодарность за признание достижений не только топ-менеджеров аэропорта, но и всего многотысячного коллектива предприятия, а также отметил, что в планах у аэропорта не останавливаться на достигнутом и стремиться к новым высотам.

В этот день Дмитрий Сапрыкин также вручил награды партнеру аэропорта Внуково - авиакомпании Turkish Airlines, ставшей лидером в категории "Лучшая программа лояльности для пассажиров среди иностранных авиакомпаний" и "Лучший эконом-класс среди иностранных авиаперевозчиков". Еще один партнер Внуково - авиакомпания "Россия" получила награду в номинации "Лучшая авиакомпания на туристических направлениях".

Кроме премии "Воздушные ворота России" в рамках форума NAIS были вручены награды Skyway Service Award.

На выставке, посвященной развитию инфраструктуры аэропортов, аэродромов, вертолетных площадок и гражданской авиации России и стран СНГ, аэропорт Внуково традиционно был представлен на совместном стенде с многолетним партнером - авиакомпанией Turkish Airlines. На этой площадке аэропорт Внуково показал свой обновленный фирменный стиль: дизайн стенда выполнен с использованием нового логотипа и элементов айдентики. Новый интерактивный макет аэропорта, размещенный на выставочном стенде, продемонстрировал перспективную реконструкцию привокзальной площади и предстоящую интеграцию аэропорта в транспортную инфраструктуру столицы: новый многоуровневый паркинг, строящуюся станцию московского метрополитена "Внуково" Калининско-Солнцевской линии.

Не обошлось и без сюрпризов. Гостям стенда официальный кейтеринг "Скай Фуд Внуково" предложил свой широкий ассортимент и организовал для всех желающих кулинарные мастер-классы.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих посетил стенд аэропорта Внуково и задал несколько вопросов о планах по развитию аэропорта. На вопросы Министра ответил генеральный директор аэропорта Внуково Дмитрий Сапрыкин.

В рамках форума NAIS проходят различные заседания и конференции. В деловой программе принимают участие свыше 120 участников, представляющих последние технологии и продукцию для развития авиаотрасли, и более 4000 профессионалов инфраструктуры гражданской авиации из 63 регионов России и 30 стран мира.

На пленарном заседании "Развитие межрегиональной авиационной маршрутной сети как драйвер экономического роста территорий России" свои доклады представили **заместитель министра транспорта Российской Федерации Александр Юрчик**, заместитель министра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько и другие. Директор

по информационным технологиям Международного аэропорта Внуково Алексей Гуревич выступил модератором на конференции "Искусственный интеллект и цифровые технологии в авиаотрасли". В конференции "Эффективные стратегии развития и управления аэропортами" с докладом "Аэропорт будущего - основные тренды развития" выступил директор по производству АО "Международный аэропорт "Внуково" Дмитрий Хартунян.

<https://www.aviaport.ru/digest/2020/02/05/625451.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.06.02; ОРГАНИЗАТОРАМ МОРСКИХ КРУИЗОВ ЗАПРЕЩАЮТ РЕГИСТРИРОВАТЬ ПАССАЖИРОВ, ПРИБЫВШИХ ИЗ КИТАЯ

Международная ассоциация круизных линий в связи с распространением коронавируса распространила уведомление, строго запрещающее принимать на борт лайнеров пассажиров, прибывших из КНР, сообщают китайские СМИ.

Данная мера направлена на предотвращение вспышек вызываемой коронавирусом пневмонии, отмечается в уведомлении.

Причиной послужило то, что заболевание диагностировано у десяти пассажиров лайнера Diamond Princess, который в настоящее время находится вблизи японского порта Иокогама.

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; РОСАВИАЦИЯ УВЕДОМИЛА АВИАКОМПАНИИ О ЗАПРЕТЕ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ В КИТАЙ С 14 ФЕВРАЛЯ

Росавиация разослала телеграмму, в которой уведомила авиакомпании о временном запрете чартерных рейсов в Китай и обратно с 14 февраля.

"Вниманию руководителей МТУ Росавиации, авиакомпаний и аэропортов прямого подчинения. В соответствии с протоколом заседания оперативного штаба по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории РФ от 3 февраля 2020 №3 информирую, что с 00 часов 00 минут 14 февраля 2020 г. по московскому времени вводится временный запрет на осуществление российскими авиакомпаниями чартерных пассажирских воздушных перевозок с территории РФ на территорию КНР и в обратном направлении", - говорится в телеграмме за подписью руководителя Росавиации Александра Нерадько, с копией которой ознакомился "Интерфакс".

"Руководителей МТУ Росавиации прошу довести указанную информацию до подведомственных аэропортов и авиакомпаний. Руководству авиакомпаний организовать информирование пассажиров граждан России и Китая о вводимом временном запрете", - указано в документе.

О том, что РФ намерена прекратить чартерные рейсы из Китая в Россию и обратно с 14 февраля, в понедельник заявила вице-премьер РФ, глава оперативного штаба по борьбе с коронавирусом Татьяна Голикова.

"Мы бы хотели еще раз сказать, что регулярные рейсы между Москвой и четырьмя городами КНР продолжают функционировать, но те чартерные рейсы, которые возвращают наших граждан из КНР в РФ, мы бы хотели остановить 14 февраля", - сказала Голикова.

Как сообщалось, в связи с эпидемией коронавируса в Китае с конца января были приостановлены ввозные чартерные рейсы из РФ в города КНР. Авиакомпании продолжили только вывоз российских граждан из этой страны. С 1 февраля было также ограничено регулярное авиасообщение: остались только рейсы "Аэрофлота" (МОЕХ: AFLT) и нескольких китайских авиакомпаний с прибытием в терминал F аэропорта "Шереметьево". При этом закрыть регулярные рейсы в Китай пришлось, в частности, S7 и "Уральским авиалиниям".

Глава Минтранса РФ Евгений Дитрих заявил ранее в среду, что вопрос полного закрытия авиасообщения с Китаем не стоит. В ведомстве считают, что принятых ограничительных мер пока достаточно.

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; В РФ ВВЕДЕН ЗАПРЕТ НА ТРАНЗИТНЫЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ ИНОСТРАНЦЕВ ИЗ КИТАЯ

Вице-премьер Татьяна Голикова заявила, что в России с 4 февраля прекращены транзитные авиаперелеты иностранцев, прибывающих из Китая.

"С 4 февраля введен запрет на транзитные авиаперелеты иностранных граждан из Китая", - сказала Голикова на совещании президента РФ Владимира Путина с членами правительства.

Она пояснила, что такое решение было принято оперативным штабом по недопущению распространения коронавирусной инфекции на территории РФ.

Вице-премьер добавила, что продолжается сокращение числа чартерных рейсов из Китая в Россию. "Сокращается количество чартерных рейсов - сегодня их будет выполнено только два", - отметила Голикова.

Она напомнила, что с 14 февраля для обеспечения безопасности внутри России власти намерены прекратить все чартерные рейсы.

РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; В МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ О МЕРАХ ПРОТИВ КОРОНАВИРУСА НА ТРАНСПОРТЕ

РЖД для защиты от коронавируса проводят дополнительную дезинфекцию поездов, авиакомпаний – самолетов; кроме того, на железнодорожных вокзалах РФ проводятся проверки тепловизорами, рассказал журналистам **директор департамента госполитики Минтранса РФ в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу Тимур Лубаков**.

"На внутренних рейсах в рамках оперативного штаба и РЖД проводит дополнительную дезинфекцию поездов, и **Росавиация** с авиакомпаниями работает, чтобы дополнительную дезинфекцию проводили. Все необходимые меры с точки зрения Минтранса мы приняли", - сказал он.

"На железнодорожных вокзалах, чего в принципе раньше не было, они тоже сейчас дополнительные тепловизоры выставляют и проводят мониторинг, тоже по этой теме работая с Роспотребнадзором", - добавил Лубаков.

<https://ria.ru/20200205/1564274239.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7688765>

<https://www.mskagency.ru/materials/2970469>

<https://www.rzd-partner.ru/other/news/mintrans-rf-nameren-oborudovat-vse-pogranpunkty-eshche-245-teplovizorami-iz-za-koronavirusa/>

<https://www.avtoradio.ru/news/uid/139232>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; РОСПОТРЕБНАДЗОР ДАЛ РЕКОМЕНДАЦИИ О ДЕЗИНФЕКЦИИ САМОЛЕТОВ ИЗ КИТАЯ

Роспотребнадзор направил **Минтрансу России** рекомендации по дезинфекции воздушных судов, выполняющих рейсы из Китая, сообщается на сайте ведомства.

"В адрес **Минтранса России** направлены рекомендации по дезинфекции воздушных судов, выполняющих рейсы из КНР", - говорится в сообщении.

Росавиация ранее сообщила, что пять из 11 летавших в Китай российских авиакомпаний по состоянию на 3 февраля продолжали осуществлять туда рейсы.

<https://ria.ru/20200205/1564271709.html>

На ту же тему:

<https://www.mk.ru/incident/2020/02/05/rospotrebnadzor-napravil-mintransu-rekomendacii-po-dezinfekcii-samoletov-iz-kitaya.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; ОДИН ИЗ ТРЕХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА В ПРИМОРЬЕ ЗАВЕРШИЛ ЭВАКУАЦИЮ РОССИЯН

Один из трех пунктов пропуска в Приморье, через которые идет эвакуация россиян из КНР, завершил оформление граждан, сообщает правительство края.

"Эвакуация в одном из трех пунктов пропуска в Приморье завершилась в среду, 5 февраля. Граждане России, которые желают вернуться на родину из-за угрозы распространения коронавируса в Китае, смогут это сделать через пункты пропуска Краскино и Пограничный", - говорится в сообщении.

В среду в страну вернулись 19 россиян. Все желающие приехать домой через Полтавку были эвакуированы. Начиная с 6 февраля эту работу продолжат два пункта пропуска - Пограничный и Краскино.

Эвакуация россиян из Китая через пункты пропуска в Приморье стартовала 1 февраля. Также через границу вывозят граждан КНР, которые хотят вернуться на родину.

<https://ria.ru/20200205/1564271986.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; AIRBRIDGECARGO ДО 12 ФЕВРАЛЯ ПЕРЕВОДИТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В КИТАЙ В ЧАРТЕРНЫЙ РЕЖИМ

Грузовая авиакомпания AirBridgeCargo (входит в группу "Волга-Днепр") до 12 февраля переводит свои регулярные рейсы в Китай в чартерный режим, сообщила "Интерфаксу" представитель компании.

"4 февраля авиакомпания AirBridgeCargo уведомила своих клиентов о решении перевести в чартерный режим регулярные рейсы в/из Китая до 12 февраля включительно. Также возможны перевозки с помощью партнерских авиакомпаний (по группе - ИФ) на самолетах Ан-124, Ил-76 и Boeing 737", - сказала она.

Обновленное расписание авиакомпании, а также информация о сроках возобновления регулярных рейсов будут доступны 10 февраля.

"Данные меры вызваны закрытием некоторых провинций и муниципалитетов, невыходом сотрудников на работу в Китае для противодействия новому заболеванию - коронавирусу 2019-nCoV, вспыхнувшему в регионе в начале 2020", - пояснили в AirBridgeCargo.

В среду представитель "Волги-Днепра" сообщала "Интерфаксу", что компании группы (помимо AirBridgeCargo объединяет авиакомпании "Волга-Днепр" и "Атран"), продолжит полеты в Китай, несмотря на эпидемию коронавируса. Для безопасности летного состава и предупреждения завоза инфекции на территорию РФ, отмечала она, приняты превентивные меры.

"Для исключения риска заражения со всеми сотрудниками летных служб авиакомпании проведен личный инструктаж, обеспечены средства индивидуальной защиты. По возвращении из Китая сотрудники берутся под динамическое наблюдение врачами авиакомпании сроком до 14 дней. Воздушные суда компании проходят дезинфекцию. Командировки сотрудников, незадействованных в летных службах, в/из КНР отменены", - перечисляла она.

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; "ВОЛГА-ДНЕПР" РЕШИЛА НЕ ОТМЕНЯТЬ ПОЛЕТЫ В КИТАЙ, НЕСМОТЯ НА КОРОНАВИРУС

Группа "Волга-Днепр", объединяющая грузовые авиакомпании AirBridgeCargo, "Волга-Днепр" и "Атран", продолжит полеты в Китай, несмотря на эпидемию коронавируса, сообщила "Интерфаксу" представитель компании. Для безопасности летного состава и предупреждения завоза инфекции на территорию РФ, по ее словам, приняты превентивные меры.

"В частности, разработан и внедрен алгоритм профилактических действий сотрудников авиакомпаний по сохранению здоровья и трудоспособности персонала в связи с вспышкой нового заболевания", - сказала представитель группы.

"Для исключения риска заражения со всеми сотрудниками летных служб авиакомпании проведен личный инструктаж, обеспечены средства индивидуальной защиты. По возвращении из Китая сотрудники берутся под динамическое наблюдение врачами авиакомпании сроком до 14 дней. Воздушные суда компании проходят дезинфекцию. Командировки сотрудников, незадействованных в летных службах, в/из КНР отменены", - перечислила она.

Случаев заболевания среди сотрудников, побывавших в Китае, не выявлено, добавили в компании.

Представитель "Волги-Днепра" также напомнила, что в 2014 году компания выполнила серию перевозок гуманитарных грузов в Западную Африку во время эпидемии лихорадки Эбола. Компания тогда тоже применила меры по предотвращению заражения летного экипажа: от использования средств индивидуальной защиты до дополнительной герметизации отсеков, предназначенных для летного экипажа и дезинфекции самолета после каждого рейса. "Медицинский контроль за летным составом осуществлялся как во время работы в Западной Африке, так и еще на протяжении длительного времени, после окончания серии перевозок", - добавила она.

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; КРУИЗНЫЕ КОМПАНИИ УСИЛИЛИ ДОСМОТР ТУРИСТОВ В СВЯЗИ С ЭПИДЕМИЕЙ КОРОНАВИРУСА

Круизные компании в связи с эпидемией коронавируса усилили досмотр пассажиров, и могут им отказать в посадке на лайнер, сообщил порталу "Интерфакс-Туризм" руководитель департамента круизов компании Ras Group Михаил Фельдман.

"Многие круизные операторы на азиатском рынке работают исключительно на китайских туристов, однако есть и те, которые обслуживают смешанные группы - из КНР, Европы. В связи с эпидемией коронавируса компании усилили проверки пассажиров: опрашивают всех туристов о том, были ли они последние 30 дней в континентальном Китае, и их не пускают на посадку. Дистанционно измеряют температуру, если она выше 38 градусов, не пускают на борт. Все круизные операторы ввели внутренние нормы для тестирования пассажиров", - рассказал Фельдман.

Он отметил, что в восточноазиатском регионе уже отмечено значительное снижение иностранного турпотока из-за коронавируса. Все зависит от того, как скоро КНР сможет справиться с коронавирусом. "Снижение может быть вплоть до нуля, если в ближайшее время не побороют вирус", - считает эксперт.

По словам исполнительного директора MSC Cruises Анжело Капуно, лайнеры круизных компаний ежедневно находятся в разных уголках земного шара и подвергаются всевозможным рискам. "В отличие от отелей у лайнеров больше гибкости - они могут изменить маршрут, можно передислоцировать судно в другую акваторию. Один борт MSC Cruises находился около Китая, его круизы были предназначены для рынка КНР. Из-за эпидемии коронавируса мы остановили выполнение круизов. Пустое судно покинет территориальные воды страны и отправится в Европу, в Средиземное море до стабилизации эпидемиологической обстановки", - сказал Капуно.

Он добавил, что круизы по странам Азии не входят в число самых востребованных на российском рынке. Среди наиболее популярных регионов морских круизов - Средиземноморье, Северная Европа и Персидский залив.

КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.06.02; БЕЛЫЙ ДОМ ОБРАЗЦОВОГО СОДЕРЖАНИЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТВЕРГЛО НАИБОЛЕЕ СЕРЬЕЗНЫЕ ОПАСЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ СЕБЯ

В среду, 5 февраля, президент Владимир Путин провел первое совещание с правительством о ближайших действиях Белого дома в 2020 году. Поправки к бюджету до 2022 года, описывающие финансовые границы новой стратегии Белого дома, будут готовы на следующей неделе. Из выступлений на совещании известно, чего точно не будет делать правительство: резкого роста госрасходов, в том числе из ФНБ, и коррекции «бюджетного правила» не будет. ЦБ и Белый дом создают институциональную схему координации, правительство намерено скорректировать практику работы с госкомпаниями и их инвестпрограммами и повысить реальный уровень импортозамещения в госзакупках. Фактически речь идет о том, что ограниченное перераспределение бюджета в сторону соцрасходов и выполнение затормозившихся планов 2016–2019 годов даст к 2021 году рост ВВП на уровне около 3%.

Совещание у президента было, по существу, первым публичным мероприятием правительства Михаила Мишустина, посвященным новой стратегии Белого дома. Две последние недели там распределяли полномочия и определяли, что именно из планов правительства Дмитрия Медведева будет приоритетным, что будет вписываться в бюджет

с учетом социальных поручений Владимира Путина 15 января и что делать, если оно не будет вписываться. Финансовые ресурсы, необходимые для выполнения послания, мобилизованы и согласованы с Минфином, заверил Михаил Мишустин. Отметим, ранее расходы оценивались в 4 трлн руб. до 2024 года, у правительства есть определенные резервы (до 300 млрд руб. в год) по расходам, однако точная цифра увеличения расходов пока неизвестна: по словам премьер-министра, поправки к бюджету планируется рассмотреть на заседании правительства на следующей неделе. В публичной части после президента выступали Михаил Мишустин, вице-премьер Татьяна Голикова и первый вице-премьер Андрей Белоусов.

Видимо, самый важный момент совещания — отсутствие в выступлениях принципиально новых идей и концепций, которых ждали в первую очередь от Андрея Белоусова: в бытность экономическим помощником Владимира Путина он неоднократно выдвигал идеи, логика которых не совпадала с Белым домом.

В этом смысле рынок совещание должно успокоить: господин Белоусов выступал как главный экономист правительства, не имеющий значимых разногласий по курсу с коллегами или, во всяком случае, не готовый высказывать их публично.

Так, первый вице-премьер однозначно продемонстрировал согласие с оценками Минфина, согласно которым годовой потолок «инфляционно безопасного» инвестирования средств ФНБ составляет 300 млрд руб. Первый вице-премьер изложил вполне целостную программу «аккуратного постепенного разогрева рынков с выходом уже в 2021 году на трехпроцентную траекторию роста ВВП», вписывающуюся и в концепцию макростабилизации 2014–2019 годов, и в ограничения «бюджетного правила», и в стратегию Банка России. В среду же ЦБ, несмотря на «неделю молчания» перед решением по ключевой ставке в пятницу (а скорее даже из-за «недели молчания» — отсутствие комментария могло бы обеспокоить рынки), сообщил о договоренности с правительством о создании совместной рабочей группы «по вопросам развития финансового рынка и его участия в ускорении экономического роста»; Андрей Белоусов, в свою очередь, сообщил, что она будет постоянно действующей, поскольку работать будет в онлайн-режиме. Ранее контакты ЦБ и Белого дома были ограниченными и в основном осуществлялись Минфином, причем и в ЦБ, и в Минэкономике, и в Минфине постоянно неофициально критиковали дефицит информации о решениях другой стороны.

Краткосрочный план правительства выглядит так. Первичный импульс экономике, который должен изменить ситуацию на «стагнирующих» рынках, должны дать расходы в рамках «социального пакета» послания президента. Он, по расчетам первого вице-преьера, позволит увеличить частное потребление на 185 млрд руб. в 2020 году и на 400 млрд руб. в год с 2021 года, что обеспечит примерно 0,3 процентного пункта прироста ВВП. Вторая составляющая — увеличение темпов роста объемов инвестиций до 5% уже в 2020 году (0,7% за три квартала 2019 года) и минимум 6% с 2021 года. Здесь составляющие — расходы на оборудование и продукцию машиностроения в рамках нацпроектов (видимо, это более последовательное и жесткое импортозамещение), что должно дать дополнительный спрос уже в текущем году почти 500 млрд руб., в 2021-м — 556 млрд руб., а далее — более 600 млрд руб. в год. Эти факторы (с учетом роста несырьевого экспорта) дадут прирост ВВП на 1 п. п. уже в этом году, а в 2021 году — на 1,6–1,7 п. п.

В остальном и Михаил Мишустин, и его подчиненные демонстрировали очень простую стратегию: необходимо очень быстро выполнить все, что планировалось в 2016–2019 годах и по каким-либо причинам выполнялось медленно.

Так, Андрей Белоусов подтвердил, что 4 февраля провел совещание по главному проинвестиционному законопроекту, закону о СЗПК: от него «отцеплены наиболее спорные моменты» (судя по всему, речь идет о части концессий), возможно, он будет принят Госдумой даже раньше поставленного президентом срока к 30 апреля. Михаил Мишустин, в свою очередь, также говорил об ускорении принятия закона о СЗПК, о госкомпаниях, но в основном по существу — о том, что нужно и возможно выполнить все проекты, намеченные ранее и длительно согласовывающиеся в административном аппарате, от плана трансформации делового климата до цифровизационных проектов госаппарата.

Выступление Татьяны Голиковой на совещании также не содержало в себе сенсаций: хотя оно было очень подробным (часть, впрочем, содержала дотошное описание мер борьбы соцблока с риском коронавирусной эпидемии), в основном и эта часть команды правительства ставит пока на быстрое исполнение старых утвержденных планов. Так, законопроект о регистре лекарственных льготников будет внесен в Госдуму до конца следующей недели, до 1 марта правительство установит порядок льготного обеспечения россиян незарегистрированными в РФ лекарствами. Отметим, в целом именно соцсферой Белому дому в 2020–2021 годах придется заниматься много. Предложенное президентом наращивание соцрасходов само по себе умеренно, но дальнейшее увеличение трат в этой сфере без существенных реформ не имеет смысла — ни в медицине, ни в образовании, ни в культуре.

<https://www.kommersant.ru/doc/4243547>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2020.06.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РАСКРИТИКОВАЛА РАБОТУ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ; ЦЕЛИ СТАВЯТСЯ НЕВЕРНЫЕ И НЕ ДОСТИГАЮТСЯ

Счетная палата провела стратегический аудит 17 федеральных министерств и семи служб и пришла к неутешительным выводам: у системы государственного управления проблемы с целеполаганием. В их планы включено достижение чуть больше половины (55%) показателей национальных проектов и около четверти (26%) показателей программ, за которые они отвечают. Проблема – в системе планирования показателей, ее нужно пересмотреть, пишет Счетная палата в отчете о работе министерств и ведомств в 2019 г. («Ведомости» ознакомились с копией, представитель госаудитора подтвердил ее содержание).

Даже тех целей, которые министерства устанавливают для себя, они не достигают, констатирует Счетная палата. Так, в 2017 и 2018 гг. не был достигнут каждый пятый показатель. Например, Минфину не удалось выполнить план привлечения внебюджетных инвестиций в проекты «Сколково» (план – 8,5 млрд руб., факт – 4 млрд в 2017 г. и 9,2 млрд и 6,9 млрд в 2018 г.) и повышения качества кредитного портфеля ВЭБа (в 2018 г. было погашено 51,2% задолженности по кредитам вместо 66%). Минприроды не справилось с оздоровлением лесов (план – 14,2% от поврежденной площади, факт – 3,7%) и созданием новых рабочих мест (1000 вместо 5000). Иногда информация в отчетах не соответствует действительности, выяснила Счетная палата. Так, в отчетах семи министерств и ведомств о реализации шести национальных и 25 федеральных проектов говорится, что рисков и проблем не выявлено. Хотя чиновники нарушали сроки мероприятий.

Ранее Счетная палата активно критиковала правительство за то, что оно слишком медленно тратит бюджет. Всего в 2019 г. оно не успело потратить 1,12 трлн руб., сообщил Минфин, план расходов был выполнен лишь на 94,2%. А из 1,75 трлн руб., выделенных на нацпроекты, не было потрачено 150 млрд, или 8,6%.

Управление министерствами и ведомствами и оценка их эффективности не связаны с достижением национальных целей, говорится в отчете. Не до конца внедрены методы оценки, насколько бюджетные расходы помогли достигнуть национальных целей. Счетная палата предлагает разработать методику оценки влияния органов власти на нацпроекты и проводить ее во время правительственного часа. А также наладить механизм сбора информации об удовлетворенности общества работой чиновников.

Министерства не заинтересованы публично сами себя пороть, говорит профессор Финансового университета при правительстве России Александр Сафонов, они сами придумали эти цели, поставили себе их и решили, как их достигать. Но цели нацпроектов и госпрограмм не всегда становятся формальными целями министерств и ведомств, часто они отражаются как необходимые для этого мероприятия – принятие законопроектов, создание инфраструктуры и проч., рассказывает Сафонов.

Контролем за достижением целей и оценкой эффективности не должно заниматься одно отдельное ведомство, полагает Сафонов: при каждом проектом офисе нужна группа мониторинга. Системная проблема российского госуправления – низкая политическая конкуренция, из-за которой включается бюрократическая логика, считает ректор

Российской экономической школы Рубен Ениколопов. В мире о реальных изменениях говорят конкурирующие политики, апеллирующие к избирателям, а в России отчитываются о потраченных ресурсах, а не о достигнутых результатах, отмечает он.

Представители правительства, Минфина и Минприроды не ответили на запросы «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/02/06/822363-schetnaya-palata>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4243629>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, РОЗА АЛМАКУНОВА; 2020.06.02; РАССИНХРОННОЕ ПЛАВАНИЕ: ПЛАНЫ ЭКС-КАМБИНА НЕ ВПИСАЛИСЬ В НАЦПРОЕКТЫ; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОЦЕНИЛА ПРАКТИКИ ГОСУПРАВЛЕНИЯ ПО ИТОГАМ РАБОТЫ ПРОШЛОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

Новому кабмину предстоит решить проблему низкого качества госуправления. В последние три года планы министерств и ведомств были почти наполовину не синхронизированы с целевыми показателями нацпроектов, говорится в бюллетене Счетной палаты (СП), с которым ознакомились «Известия». Более того, индикаторы госпрограмм отражали в задачах министерств лишь на четверть, ведомства зачастую уклонялись от докладов правительству, а их отчеты во многих случаях носили формальный характер. В пресс-службах нескольких министерств заверили, что ознакомились с докладом СП и приложат максимум усилий, чтобы устранить недостатки.

Не бьются показатели

Счетная палата выступила с критикой сложившихся практик госуправления. Аудиторы оценили эффективность системы целеполагания и реализации федеральными министерствами и ведомствами их задач, а также проанализировали роль кабмина в этих процессах. Период проверки — 2017, 2018 и неполный 2019 годы. То есть время работы предыдущего состава правительства.

В СП пришли к заключению, что за последние два года ни один федеральный орган исполнительной власти (ФОИВ) не смог достичь плановых значений всех показателей деятельности. За этот период в среднем каждая пятая задача оказалась проваленной. Кроме этого, СП констатировала несогласованность целей развития страны с планами министерств и ведомств. Так, в документы ФОИВ на 2019–2024 включены лишь 45% показателей национальных и федеральных проектов. А цели госпрограмм были отражены в задачах ведомств лишь на 26%.

Другая важная проблема системы госуправления заключается в излишней автономности ведомств от своих кураторов в правительстве и недостаточной информированности членов кабмина о реализации национальных целей. Разработкой ориентиров министерств и ведомств должно руководить правительство, однако сейчас сложилась ситуация, когда вертикаль утверждения планов деятельности ФОИВ прерывается на их же уровне. «Правительство РФ не участвует в этом процессе», — говорится в отчете СП.

Управленческое взаимодействие вице-премьеров с министерствами за исследуемый период отсутствовало. Правительство не дает своевременных поручений ФОИВ по результатам рассмотрения их докладов. Фактически это признак недостаточности влияния высшего руководства на устранение причин срыва стратегических целей федеральных ведомств. Ситуацию усугубляет недисциплинированность отчетности ФОИВ перед правительством. Они зачастую уклоняются от представления полной информации, а в отдельных случаях доклады «наверх» не соответствуют внутренним документам министерств.

Готовы к изменениям

«Известия» обратились в пресс-службы министерств, ведомств и правительства с просьбой отреагировать на критику Счетной палаты.

В **Минтрансе** заявили, что организовали работу по дополнению собственных планов показателями нацпроектов. В программу работы Минэкономразвития уже включены все мероприятия, ориентированные на достижение стратегически важных целей, заверили в пресс-службе ведомства.

В Минтруде отметили, что с отчетом СП незнакомы, но при подготовке плана деятельности ведомства на 2019–2024 годы учитывались показатели национального проекта «Демография» — в пределах ответственности министерства. В Минприроды сообщили, что «в ведомство данный документ (доклад аудиторов. — «Известия») поступил. Ответ в установленном порядке был направлен в Счетную палату РФ».

Национальные проекты не должны и не могут быть эффективно реализованы в отрыве от планов развития конкуренции, признали в ФАС. В пресс-службе ведомства добавили, что изучают доклад СП и учтут замечания аудиторов.

В остальных министерствах на запрос «Известий» не ответили.

Работа федеральных министерств и ведомств по выполнению нацпроектов носит плановый характер и строится строго в соответствии со специальными постановлениями кабмина, сообщил собеседник в пресс-службе правительства. Все мероприятия, направленные на реализацию нацпроектов, их финансовое обеспечение, сроки и персональная ответственность участников закреплены в паспортах и ориентированы на достижение показателей. Программы развития страны носят межведомственный характер и реализуются при участии различных госструктур: министерств, институтов и т.д.

Бюрократия вредит

По мнению экспертов, новый состав кабмина во главе с Михаилом Мишустным был призван как раз для улучшения исполнения нацпроектов. Недостаточно высокий уровень их реализации был связан именно с раскоординированностью официальных целей и реальных практик.

В конце января премьер-министр уже критиковал работу правительства: «По некоторым [поручениям] сроки не всегда обоснованно переносятся, причем неоднократно». Он также указал на отсутствие онлайн-статистики, позволяющей вице-преьерам и другим руководителям в реальном времени следить, «как обстоят дела по этим поручениям». Его заместители будут нести персональную ответственность за подчиненные им ведомства.

Сейчас решение по каждой второй ситуации в сфере госзаказа носит уникальный характер. Задача премьера — максимально стандартизировать и регламентировать процедуры, отменить избыточные нормы, причем прежде всего с помощью цифровых технологий, говорил ранее «Известиям» руководитель направления анализа и прогнозирования ЦМАКП Дмитрий Белоусов.

Новое правительство уже заявило о работе над «инвентаризацией» национальных проектов. В ближайшее время последуют управленческие решения, а цели скорректируют и конкретизируют, уверен проректор РАНХиГС Андрей Марголин.

Замдиректора ИНП РАН Александр Широков считает, что проблема несогласованности национальных целей и планов федеральных ведомств связана с бюрократической перегруженностью госсистемы в целом. Дело даже не столько в том, что законы о стратегическом планировании фактически не работают, а в отсутствии механизмов достижения показателей.

<https://iz.ru/970002/dmitrii-grinkevich-roza-almakunova/rassinkhronnoe-plavanie-plany-eks-kambina-ne-vpisalis-v-natcproekty>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА; 2020.06.02; ЕВРАЗИЙСКИЙ СОЮЗ ЗАНЯЛСЯ ЦИФРОВИЗАЦИЕЙ ЛОГИСТИКИ; НА СОЗДАНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ СЕРВИСОВ ДЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПОТРАТЯТ 10 МЛРД РУБЛЕЙ

Премьер-министры всех пяти стран – участниц Евразийского экономического союза (ЕАЭС: Армения, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Россия) подписали договор о единой экосистеме цифровых транспортных коридоров. Речь и о новых цифровых таможенных, логистических, страховых и финансовых сервисах, и о доработке и интеграции в общую экосистему уже существующих. Общие затраты на проект– 10 млрд руб.

План создания этой экосистемы утвержден Евразийским межправительственным советом на форуме Digital Almaty 31 января, рассказал «Ведомостям» представитель Аналитического центра при правительстве, за разработку плана отвечал замруководителя Проектного офиса Максим Галл.

В пресс-службе правительства не ответили на запрос «Ведомостей».

Экосистема будет включать сервисы для расчета маршрутов, электронные путевые листы, электронные международные транспортные накладные, электронные протоколы результатов проверки органами внутренних дел и др., рассказал Галл, идут переговоры и с другими иностранными партнерами – для интеграции систем: с китайским Loginc и европейским Fenix.

По расчетам Аналитического центра, затраты на экосистему цифровых коридоров ЕАЭС до конца 2025 г. могут достичь 5,8 млрд руб. – из бюджета ЕАЭС и 4,2 млрд – из бюджетов стран – членов ЕАЭС и средств компаний-участниц. Перечень сервисов, сроки создания их и цифровой инфраструктуры, список компаний-участниц еще предстоит определить, сообщает Аналитический центр.

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК, орган ЕАЭС, отвечающий за углубление интеграции и проч.) оценивает экономический эффект от будущей экосистемы в 50–150 млрд руб. к 2025 г. Даст экосистема и побочный эффект – анализ потоков данных, идущих от нее, позволит строить транспортно-экономический баланс, выявлять узкие места, прогнозировать транспортные потоки и проч., надеется представитель ЕЭК.

Система упростит контроль за транзитом санкционных грузов, объяснил Галл.

Экосистема позволит интегрировать все виды перевозок, но полезнее всего она будет для автомобильных перевозок. По данным ЕЭК, автомобильный транспорт обеспечивает в ЕАЭС 82% перевозок (без трубопроводного транспорта). Цифровые коридоры позволят уже с 2022 г. увеличить полезный годовой пробег в пересчете на транспортное средство на 23% – за счет снижения непроизводительных простоев, дает прогноз представитель ЕЭК: годовая выручка логистических компаний должна увеличиться пропорционально.

Сейчас в государствах – членах ЕАЭС транспортно-логистическая составляющая в конечной стоимости товаров достигает 30%, а в Евросоюзе – 10%, знает Галл. Крупные логистические компании обычно имеют собственные информационные системы, а малые и средние предприятия в основном полагаются на внешние коммерческие логистические платформы, рассуждает он. Эти системы не связаны между собой, и отсутствие координации сказывается на стоимости логистических операций в сторону увеличения. Формирование единой цифровой экосистемы призвано решить и эту проблему, констатирует Галл.

По данным таможенной статистики, в январе – ноябре 2019 г. внешнеторговый оборот России составил \$609,5 млрд и по сравнению с январем – ноябрем 2018 г. снизился на 3,1%. Оборот в торговле России с Белоруссией составил за январь – ноябрь 2019 г. \$32 млрд, с Казахстаном – \$17,8 млрд, с Арменией – \$2 млрд, с Киргизией – \$1,7 млрд, а весь оборот между государствами – членами ЕАЭС – \$55,3 млрд.

В 2018 г. доля взаимной торговли товарами в ЕАЭС в их общем торговом обороте составляла всего 7,3%, говорит научный сотрудник Международной лаборатории исследований международной экономики Института прикладных экономических исследований РАНХиГС Евгений Гуцин: весьма низкий показатель для интеграционного объединения. В ЕС, продолжает Гуцин, этот показатель – 47%, в АСЕАН – 14%; ближе всех у Mercosur (общий рынок стран Южной Америки) – 8%. Проблема в том, считает он, что экономики стран ЕАЭС скорее конкурируют друг с другом, чем взаимодополняют: у России и Казахстана, к примеру, главный товар – нефть, торговать ею друг с другом не имеет смысла. Цифровые транспортные коридоры будут способствовать развитию торговли внутри ЕАЭС, а заодно могут сделать территорию ЕАЭС более конкурентоспособным маршрутом для транзита товаров между Китаем и ЕС, рассуждает Гуцин. Потенциально это сможет решить одну из проблем – относительную изолированность внутреннего рынка для международной торговли, заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/02/06/822353-evraziiskii-soyuz>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.06.02; У КОМПЕНСАЦИЙ НАСТУПИЛ ИНКУБАЦИОННЫЙ ПЕРИОД; ВОЗМЕЩЕНИЕ АВИАКОМПАНИЯМ ПОТЕРЬ ОТ ЗАКРЫТИЯ КИТАЯ МОЖЕТ ЗАТЯНУТЬСЯ

Правительство может компенсировать авиакомпаниям прямые убытки от закрытия авиасообщения с Китаем из-за распространения коронавируса. В большинстве авиакомпаний еще не проводили расчеты потерь, но они могут составить миллиарды

рублей. Перевозчики опасаются, что выделение бюджетных средств затянется, как и в случае с возмещением потерь после закрытия авиасообщения с Грузией. Эксперты оценивают перспективы начисления компенсации скептически, напоминая, что прецедентов возмещения потерь из бюджета не было.

Белый дом рассматривает возможность компенсации перевозчикам прямых убытков, понесенных ими после запрета на полеты в Китай из-за распространения коронавируса. Об этом во время выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS рассказал министр транспорта Евгений Дитрих. По поручению правительства министерство сделало расчеты размера компенсации, 6 февраля их рассмотрит Минфин, который должен внести свои предложения. «Мы очень надеемся и ждем этих предложений», — подчеркнул господин Дитрих.

Авиасообщение с Китаем закрыто из-за вспышки коронавируса по решению правительства РФ 31 января. С 1 февраля полеты в КНР запрещены всем российским авиакомпаниям, кроме «Аэрофлота», который продолжает полеты из Москвы в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг. После введения запрета полеты прекратили десять авиакомпаний: S7, «Уральские авиалинии», «Ираэро», «Якутия», Nord Star, Azur Air, Nord Wind, «Икар», IFly и Royal Flight.

Бюджетная субсидия за прекращение полетов в Китай — уже третья компенсация, выделение которой обсуждается в правительстве в последнее время.

До сих пор не решен вопрос о компенсации авиакомпаниям скачка цен на керосин в 2018 году. Владимир Путин поручил предоставить компенсацию из резервного фонда правительства, размер которой оценивался в 23,5 млрд руб., к ноябрю 2019 года, потом срок был сдвинут на первый квартал текущего года. **Минтранс** предлагал распределить субсидии пропорционально объему закупленного и заправленного в РФ топлива. Минфин, писал РБК, хочет сделать источником компенсации транссибирские роялти «Аэрофлота», выплатив из резервного фонда лишь 2 млрд руб., и приоритетным сделать покрытие расходов лишь на топливо, закупленное для внутренних рейсов.

Перевозчики также не получили компенсацию за прекращение с 8 июля 2019 года авиасообщения с Грузией после июньского митинга в Тбилиси, повлекшего за собой обострение российско-грузинских отношений. Ограничительные меры, по оценкам отрасли, обошлись ей в 3,2 млрд руб. Решение о компенсации, в которую перевозчики верят меньше, чем в возмещение потерь от роста цен на керосин, также перенесено на 2020 год.

В большинстве авиакомпаний еще не подсчитали размер убытков от закрытия авиасообщения. В S7 говорят, что, по их расчетам, только их убытки составляют несколько миллиардов рублей. Более точную сумму в компании пока не раскрывают.

Источник “Ъ” в другой авиакомпании сомневается, что компании быстро смогут получить бюджетные средства.

«Наш **Минтранс** быстро никогда не работает. А с учетом их сложных отношений с Минфином скорого выделения выплаты ожидать не стоит», — сказал он. Другой источник “Ъ” в авиаотрасли считает, что компенсации должны поступать как можно скорее: «Больной должен вовремя принимать лекарство». «Закрытие китайского направления в первом квартале совпало с низким сезоном, что только усугубляет положение перевозчиков. Выплату за рост цен на авиакеросин мы не можем получить уже почти два года. Компенсации за Грузию также не выплачены», — напоминает он.

По информации “Ъ”, за 2019 год российские авиакомпании перевезли на рейсах в Китай около 3 млн пассажиров. В 2018 году объем перевозок на направлениях вырос на 10%. В 2019 году рост составил 16,5% год к году, говорят собеседники “Ъ” в отрасли. С 1 по 25 января 2020 года объем перевозок авиакомпаний РФ в Китай и из Китая составил 199,84 тыс. человек.

Глава Infomost Борис Рыбак отмечает, что в практике зарубежных стран отсутствует выплата бюджетных субсидий за закрытие отдельных направлений. При этом в России подобные меры оправданны, так как за последние годы российские авиакомпании понесли большие потери от запретов на полеты в Египет, Турцию, Грузию и Китай. «Пока прецедентов возмещения потерь из бюджета не наблюдалось», — констатирует он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4243607>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2020.06.02; СБОРЫ НЕ УТИХНУТ: ФАС ХОЧЕТ СНЯТЬ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ В АЭРОПОРТАХ; ЭКСПЕРТЫ И АВИАКОМПАНИИ ПРЕДУПРЕДИЛИ О РИСКЕ ПОДОРОЖАНИЯ БИЛЕТОВ ЗА РУБЕЖ

Региональным аэропортам хотят позволить самостоятельно устанавливать цены на обслуживание авиакомпаний в международных терминалах. С такой инициативой выступила ФАС. Антимонопольная служба направила соответствующее письмо в Международную ассоциацию аэропортов (МАА), с документом ознакомились «Известия». Перевозчики и эксперты опасаются, что результатом может стать увеличение издержек авиакомпаний и, как следствие, подорожание билетов из регионов за рубеж. Отмена регулирования тарифов для Московского авиаузла в 2015 году привела к росту ставок в трех крупнейших российских воздушных гаванях — Домодедово, Шереметьево и Внуково.

На благо конкуренции

ФАС предложила отменить госрегулирование стоимости аэропортовых услуг для авиакомпаний в международных терминалах. Об этом говорится в письме ведомства в МАА от 13 января, с которым ознакомились «Известия». Изменения предлагается внести в постановление правительства РФ от 23 апреля 2008 года № 293 «О госрегулировании цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий <...>». Проект ФАС в конце декабря был направлен в **Минтранс**.

Сегодня государство устанавливает цену основных аэропортовых услуг — плата за взлет, посадку и стоянку самолетов, обеспечение авиабезопасности, предоставление аэровокзального комплекса, обслуживание пассажиров. Они утверждаются для всех воздушных гаваней, кроме Московского авиаузла (МАУ) и частично Пулково (за рубеж и в Москву).

Большинство авиаперевозок пассажиров на международных направлениях осуществляется через аэропорты Москвы, где ставки сборов не регулируются с 2015 года, сказал «Известиям» замглавы ФАС Александр Редько. Он отметил, что инициатива антимонопольного ведомства направлена на выравнивание условий для столичных и региональных воздушных гаваней.

По словам Александра Редько, «учитывая конкуренцию между прямыми и транзитными (через Москву) маршрутами», роста цен на аэропортовые услуги не ожидается.

В **Минтрансе** на запрос «Известий» на момент публикации не ответили.

Опасный маневр

В пресс-службе Домодедово отметили, что в МАУ тарифы дерегулированы для всех рейсов — как международных, так и внутренних.

В Шереметьево, Внуково, Жуковском, а также холдингах «Базэл Аэро» (аэропорты Сочи, Краснодар, Геленджика, Анапы) и «Новпорт» (управляет 16 региональными воздушными гаванями) на запросы на момент публикации не ответили. В «Аэропортах регионов» (воздушные гавани Екатеринбурга, Самары, Нижнего Новгорода, Ростова и др.) отказались комментировать тему либерализации тарифов.

В свою очередь, в авиакомпаниях уверены, что в случае реализации инициативы ФАС цены на международные перелеты пойдут вверх.

В «Уральских авиалиниях» сказали, что знают о предложениях антимонопольной службы и оценивают их «резко негативно».

— Уверены, что эта инициатива вызовет значительный рост ныне регулируемых ставок при обслуживании международных рейсов, — заявила «Известиям» пресс-секретарь авиакомпании Вера Гасникова.

В S7 Airlines также опасаются, что отмена госрегулирования приведет к росту стоимости обслуживания международных рейсов. Это, в свою очередь, отразится на ценах авиабилетов за рубеж, сказали «Известиям» в пресс-службе перевозчика.

— Регулирование сборов — единственная эффективная мера сдерживания роста стоимости обслуживания в аэропортах, — подчеркнули в S7.

В Nordwind считают, что инициатива ФАС ничего кардинально не изменит. Там отметили, что государство регулирует стоимость лишь небольшого перечня аэропортовых услуг,

остальные определяются коммерческими отношениями между перевозчиком и воздушной гаванью.

— В течение года их стоимость может меняться много раз, — сказали в пресс-службе перевозчика.

В других крупных авиакомпаниях на запросы «Известий» не ответили.

Глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак разделяет беспокойство перевозчиков.

— Во всех случаях, когда тарифы дерегулируются, это приводит к их увеличению. В свою очередь, у перевозчиков не будет выхода — дополнительные издержки неизбежно заложат в стоимость билетов, — сказал он «Известиям».

После либерализации цен в аэропортах Московского авиаузла стоимость услуг повысилась и в Шереметьево — на 7,5%, и в Домодедово — на 15–43%, и во Внуково — на 6–23%, следует из обзора инвесткомпания InfraONE.

Руководитель InfraONE Research Александра Галактионова сказала «Известиям», что дерегулирование тарифов упростит привлечение частных инвесторов в региональные аэропорты. Им будет выгодно вкладывать средства в строительство инфраструктуры, так как инвестиции будут окупаться быстрее.

— С другой стороны, после либерализации тарифов в 2015 году мы наблюдали существенный рост стоимости услуг аэропортов МАУ, где конкуренция достаточно высокая. В региональных городах, где зачастую представлен только один аэропорт, рост может быть еще большим, — сказала она.

Эксперт добавила, что в конечном итоге это может негативно отразиться на пассажирах.

<https://iz.ru/972695/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva/sbory-ne-utikhnut-fas-khochet-sniat-regulirovanie-tarifov-v-aeroportakh>

КОММЕРСАНТЪ; МАРИЯ СТАРИКОВА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.06.02; Пассажиры наши меньшие; общественники готовят для Минтранса, Госдумы и Совета Федерации поправки к правилам перевозки животных

Общероссийское объединение пассажиров завтра направит в **Минтранс** пакет предложений по изменению правил транспортировки животных в самолетах. Об этом “Ъ” сообщил глава объединения Илья Зотов, уточнив, что одновременно документ будет направлен в Госдуму и Совет федерации. Общественники намерены добиться установления адекватной финансовой ответственности авиаперевозчика за гибель животного при транспортировке в багажном отделении. Они предлагают также установить, что разрешенный вес перевозимого в салоне животного не должен быть ниже допустимого веса ручной клади. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что уже работают над изменениями правил вместе с представителями авиакомпаний.

Хозяева домашних животных должны иметь возможность бронировать спецместо для питомца в самолете или выкупать дополнительное кресло для кота или собаки; авиакомпаниям необходимо разделять места для пассажиров с животными и пассажиров с аллергией на животных на этапе заказа билета;

Минтрансу предложено установить, что разрешенный вес перевозимого в салоне животного не должен быть ниже допустимого веса ручной клади, а также закрепить ответственность перевозчика за гибель животного в багажном отделении.

Эти и ряд других предложений войдут в пакет поправок к действующим правилам перевозки животных, которые готовит для **Минтранса** Общероссийское объединение пассажиров.

«В межведомственной рабочей группе **Минтранса** вопрос (изменения правил перевозки животных.— “Ъ”) уже обсуждался,— рассказал “Ъ” глава Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.— Но мы считаем, что этого недостаточно без привлечения общественности, в частности, пассажиров авиакомпаний, чьи питомцы пострадали при перелетах.

Напомню, сейчас, к примеру, гибель животного в багажном отделении приравнивается к потере багажа. Это недопустимо, нужна установленная финансовая ответственность перевозчика за гибель животного».

Господин Зотов обратил внимание, что предложения «будут касаться организационных изменений» и не потребуют «фактически дополнительных финансовых затрат от авиакомпаний». По его словам, в подготовке предложений уже участвует Максим Чумаченко, кошки которого погибли от травм, полученных после перелета «Аэрофлотом» из Нью-Йорка в Москву 24 января, а также Михаил Галин — хозяин кота Виктора, которого представители «Аэрофлота» отказались в ноябре прошлого года пускать на борт самолета из-за превышения лимита багажного веса.

«Необходимы приоритетная выгрузка и погрузка животного на борт самолета, жесткий контроль температурного режима в багажном отделении и изменение статуса перевозимого животного с "багажа" на "пассажира", — рассказал Михаил Галин. — Также важно досконально исполнять уже существующие требования: сдавать животное в багажное отделение и получать его по прилете по чек-листу, который хозяину обязаны предоставить при регистрации в аэропорту».

Максим Чумаченко считает необходимым «менять правила на законодательном уровне» и «готов к диалогу с авиаперевозчиком», рассказал он “Ъ”. «Пока что я занимаюсь переводом документов о гибели животных по запросу "Аэрофлота" на русский язык (вскрытие и экспертиза проводилась в Болгарии, где проживает господин Чумаченко. — “Ъ”), однако на запросы от меня представители перевозчика не отвечают и откровенно тянут время.

Если такая тактика продолжится, мои юристы будут обращаться в суд в США, где я осуществил покупку билета на самолет, а, значит, сделку с компанией».

По словам господина Чумаченко, к нему обращались представители компании «Шереметьево Хендлинг», с которой у «Аэрофлота» заключен договор на обслуживание багажа, «и предлагали оценить стоимость кошек, которые погибли». «Но я считаю, что вопрос оценки неэтичен, а заниматься взаимодействием со мной как с пассажиром должен все же перевозчик», — отметил господин Чумаченко.

В компании «Аэрофлот» не прокомментировали заявление Максима Чумаченко. Пресс-служба «Шереметьево Хендлинг» сообщила “Ъ” в среду, что компания будет готова комментировать ситуацию «по окончании внутреннего расследования январского происшествия», в результате которого погибли прибывшие из США животные. Дату окончания расследования в компании не уточнили.

В **Минтрансе России** подтвердили “Ъ” информацию о работе по изменению правил транспортировки животных, однако не сообщили, знают ли о готовящемся пакете предложений общественников. «Авиакомпания по итогам заседания группы готовят предложения по отражению в правилах перевозки важных условий, качественных характеристик переносок для животных, порядка принятия мер в случае аллергических реакций на борту у пассажиров, — говорится в сообщении ведомства. — В правилах должны быть учтены мировая практика и положения документов ИАТА (международная ассоциация воздушного транспорта. — “Ъ”) в области перевозки животных».

<https://www.kommersant.ru/doc/4243459>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.05.02; МИНФИН УЖЕСТОЧИТ УСЛОВИЯ ДЛЯ КОНЦЕССИЙ ПОСЛЕ КРИТИКИ ГРЕФА; КАК ВЕДОМСТВО ПРЕДЛОЖИЛО ИЗМЕНИТЬ РЕГУЛИРОВАНИЕ СОГЛАШЕНИЙ О ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОМ ПАРТНЕРСТВЕ

Минфин исключил предприятия на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП) и концессий, широко используемые при реализации инфраструктурных проектов, из-под действия законопроекта о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК). Это следует из последней версии законопроекта, подготовленной ко второму чтению в Госдуме (дата обсуждения пока не назначена). РБК ознакомился с документом, его подлинность подтвердил источник, знакомый с его содержанием.

Накануне замглавы Минфина Андрей Иванов заявил на специальном совещании в Общественной палате, что в законопроект планируется внести существенные поправки, например исключить из него господдержку, писали «Известия». В Минфине изданию пояснили, что из законопроекта также исключат соглашения ГЧП и концессии, но отметили, что в действующие законы, посвященные этим форматам, будут внесены

поправки: они будут касаться контроля и учета обязательств государства перед инвесторами. Представитель Минфина сообщил, что пока в правительстве идет подготовка проекта поправок, комментировать их преждевременно.

РБК разобрался, как Минфин теперь предлагает регулировать концессии и ГЧП.

Как Минфин решил регулировать концессии

Как следует из пакета документов к регулированию СЗПК, Минфин предлагает:

ввести оценку эффективности проектов ГЧП и концессий со стороны правительства. Но как именно будет проводиться эта оценка, в сопроводительных документах приложения не сказано. Как указывает руководитель InfraONE Research Александра Галактионова, проанализировавшая по просьбе РБК предложения Минфина, объективность оценки эффективности таких проектов зависит от качества выбранной методики. По проектам ГЧП, например, у этой методики есть значительные недочеты, и если ее же будут использовать для концессий — это помешает запуску проектов, отмечает эксперт;

срок действия обязательств государства по принятию мер, обеспечивающих окупаемость инвестиций при ухудшении положения инвестора в связи с изменением законодательства, ограничат 20 годами (сейчас он распространяется на весь срок действия концессионного соглашения). Согласно InfraOne, сейчас около 60% всех инфраструктурных проектов в России (на сумму более чем 1 трлн руб.) заключены на срок от 20 до 35 лет;

Минфин предложил дополнить законодательство о ГЧП и концессиях ведением единого реестра для учета финансовых обязательств государства по таким соглашениям на уровне правительства. Но на публичный реестр могут обратить внимание рейтинговые агентства, включив его в состав госдолга, что ухудшит кредитные рейтинги России, предупреждает Галактионова;

в случае наступления обстоятельств, не связанных с нарушением соглашения, но оказывающих влияние на исполнение концессионером своих обязательств, например обнаружение археологических объектов, акции протеста и т.п., государство покроет инвестору не более 10% от капзатрат. Сейчас в соглашениях о ГЧП и концессиях нет лимита покрытия расходов по особым обстоятельствам, объем возмещения определяется по согласованию сторон.

Такие изменения существенно усложнят инвесторам процесс заключения соглашений и затормозят развитие инфраструктуры, заключает Галактионова. Иванов объяснял такое пристальное внимание Минфина к ГЧП и концессиям тем, что сейчас забалансовые обязательства бюджета по таким проектам уже достигают 3 трлн руб., а их увеличение может привести к невыполнению государством своих обязательств.

Представители двух основных участников рынка концессий — Сбербанк и Газпромбанк — отказались от комментариев.

Законопроект о СЗПК, который называют инвестиционным кодексом, был принят Госдумой в первом чтении 10 декабря 2019 года. Тогда же Андрей Белоусов, который был помощником президента, а с 21 января стал первым вице-премьером, сказал, что документ будет доработан. По его словам, проект «достаточно многоаспектный и сырой, его принятие в том виде, в котором он есть сейчас, вряд ли возможно». Об этом же говорил и министр экономического развития Максим Орешкин, выступая 17 декабря в Совете Федерации: он призвал тщательно доработать документ ко второму чтению, чтобы избежать вреда для эффективно действующих механизмов. Президент Владимир Путин в январе 2020 года рекомендовал Госдуме и правительству обеспечить принятие пакета законопроектов о СЗПК до 30 апреля.

Зачем нужен закон о СЗПК

Цель СЗПК — получить инвестиции в экономику России в размере не менее 30 трлн руб., объяснил Андрей Иванов. «Мы планируем заключать 100–150 соглашений о защите капиталовложений ежегодно на 7–10 трлн руб. Заключать соглашения инвесторы могут с уполномоченным от Российской Федерации или ее субъекта лицом вплоть до 2030 года», — говорил он. Законопроект в действующей редакции предусматривает трехлетний переходный период для инвесторов в случае изменения законодательства, разрешает правительству заключать инвестиционные соглашения с российскими компаниями с иностранным и государственным участием.

Почему концессии исключили из СЗПК

Из законопроекта о СЗПК исключили проекты ГЧП и концессии после критики документа со стороны главы Сбербанка Германа Грефа и **Минтранса**. В ноябре 2019 года первый **замминистра транспорта Иннокентий Алафинов** написал письмо тогдашнему вице-премьеру Максиму Акимову, а в декабре Греф обратился к спикеру Госдумы Вячеславу Володину, сообщали «Ведомости». В законопроекте есть «прогрессивные положения», например неизменность налогов для инвесторов, трактовка в их пользу всех противоречий в регулировании, отметил глава Сбербанка. Но документ не делает различий между частными инвестпроектами, окупаемыми за счет коммерческой выручки, и инфраструктурными, создаваемыми по заказу государства, которые в итоге остаются в его собственности. Транспортные проекты, которые реализуются по концессии, полностью попадают под законопроект, но их риски сложно спрогнозировать, как и заранее обосновать расходы, чего требовал законопроект Минфина.

Глава РСПП Александр Шохин также выступил за исключение подобных соглашений из-под действия СЗПК, предупредив, что принятие закона может привести к остановке реализации 200 проектов.

<https://www.rbc.ru/business/05/02/2020/5e394b449a794719ff6f1c79?from=center>

ТАСС; 2020.05.02; БЕЛОУСОВ: ВКЛАД ВЫПОЛНЕНИЯ ПОСЛАНИЯ ПРЕЗИДЕНТА В РОСТ ВВП МОЖЕТ ДОСТИЧЬ 1 П. П.

Выполнение поручений президента, озвученных в послании Федеральному собранию, может принести дополнительно до 1 процентного пункта в прирост ВВП России в 2020 году. Об этом заявил первый вице-премьер Андрей Белоусов в ходе совещания главы государства Владимира Путина с членами правительства.

"Суммарно отмеченные факторы дают дополнительно до 1 п. п. прироста ВВП уже в текущем году и 1,6-1,7 п. п. в следующем году. Мы считаем, что это вполне достаточно для аккуратного постепенного разогрева рынков с выходом уже в 2021 году на 3-процентную траекторию роста ВВП", - сказал он.

Как отметил первый вице-премьер, ключевая задача, поставленная в экономической части послания президента, - это запуск инвестиционного цикла. Эта задача имеет четко фиксированные количественные параметры: если в прошлом году за три квартала отмечается 0,7% роста инвестиций, то в текущем году эта цифра должна составить 5%, а в 2021 году - не менее 6%. Только при такой траектории, когда инвестиции примерно вдвое превышают рост ВВП, их объем в 2024 году достигнет поставленного целевого значения в 25% ВВП.

"Решить поставленную задачу можно, дав ответ на три главных вопроса: ускорение роста рынков, снижение рисков инвесторов, наличие и стоимость "длинных" денег, - подчеркнул Белоусов.

Разогрев рынков

Одним из основных факторов, которые тормозят инвестиционный рост, является общая стагнация рынков. "Понятно, что в стагнирующие рынки никто вкладывать серьезные деньги не будет", - сказал первый вице-премьер. Для стимулирования воздействия на конечный спрос можно, во-первых, увеличить текущее потребление по линии реализации социального пакета послания. В части потребления речь идет в текущем году о почти 185 млрд руб. спроса, в следующем - о почти 400 млрд руб. и далее ежегодно - более чем о 400 млрд руб.

"Эти средства будут направлены российскими семьями преимущественно на покупку товаров и услуг, то есть на закупку товаров пищевой промышленности, сельского хозяйства, легкой промышленности и так далее", - пояснил Белоусов. Только этот фактор даст дополнительно около 1 п. п. прироста оборота розничной торговли или, соответственно, примерно 0,3 п. п. прироста ВВП.

Второй рычаг касается дополнительного спроса на отечественные машины и оборудование в рамках реализации национальных проектов. Так, с 2015 по 2019 гг. на проекты импортозамещения только в промышленности из всех источников было затрачено более 2 трлн руб. В перспективный период расходы в рамках нацпроектов на машины и оборудование составляют более 6 трлн руб., причем 3,2 трлн руб. могут быть

обеспечены продукцией российского машиностроения, в том числе 1,4 трлн руб. - в рамках диверсификации ОПК.

"Соответственно, дополнительный спрос на российскую машиностроительную продукцию уже в текущем году составит почти 500 млрд руб., в следующем году - 556 млрд руб., и далее - более 600 млрд руб.", - сказал первый вице-премьер. Речь идет о 3,5-4% в плюс ко всему внутреннему рынку машиностроения, который составляет порядка 14 трлн руб.

"И третий рычаг - это увеличение несырьевого неэнергетического экспорта. За счет спланированных мер поддержки экспорта в рамках одноименного национального проекта его увеличение только в части промышленности должно составить в текущем году порядка \$6 млрд, а это плюс 390 млрд руб., пересчитанные по курсу, и в следующем году - уже \$14 млрд, это уже почти 1 трлн руб.", - заявил Белоусов. Речь будет идти о дополнительном спросе на продукцию металлургической, лесной, химической, фармацевтической промышленности и гражданского машиностроения.

Инвестиционный налоговый вычет

Поправки в бюджет предусматривают выделение 30 млрд руб. ежегодно на компенсацию регионам применения инвестиционного налогового вычета, заявил Андрей Белоусов.

"Деньги в поправки в бюджет предусмотрены. Это пока 30 млрд рублей ежегодно", - сказал Белоусов.

По его словам, из федерального бюджета будет компенсироваться до двух третей инвестиционного налогового вычета в регионах.

Он отметил, что это будет новый механизм. "Регионы будут применять налоговый вычет самостоятельно, как и сейчас, но компенсация будет при трех условиях. Первое - объем проектов будет ограничен сверху для того, чтобы это были проекты, прежде всего, малого и среднего бизнеса. Второе - в регионах должны быть созданы ключевые институты, обеспечивающие комфорт и защиту инвестора, так называемый "инвестиционный стандарт", - сообщил он.

Третье условие, по словам Белоусова, это наличие у региона портфеля проектов, определяющих спецификацию профиля региона. "Если говорить шире, планируем создать систему вовлечения регионов в инвестиционный процесс, включая передачу лучшего опыта и обучение администрации регионов", - сказал первый вице-премьер.

Он сообщил, что в этой работе "задействуем агентство по привлечению инвестиций, которое создал РФПИ, и рабочие группы Госсовета".

Строительство объектов инфраструктуры

Минтранс РФ подготовил перечень объектов транспортной инфраструктуры, строительство которых можно профинансировать за счет средств Фонда национального благосостояния (ФНБ). Общая стоимость проектов превышает 2 трлн рублей, сообщил Андрей Белоусов.

"Вы [президент РФ] поручили до 1 июня подготовить перечень объектов транспортной инфраструктуры, в том числе автодороги, соединяющие областные центры, выходы на федеральные трассы и обходы городов. Предложения по такому перечню в первом приближении уже подготовлены **Минтрансом**. Эти предложения включают 62 объекта стоимостью более 2 трлн рублей. Подключим рабочую группу Госсовета, будем отрабатывать, в установленный срок планируем завершить и получить результат", - сказал Белоусов.

Ранее президент Владимир Путин поручил правительству к 1 июня 2020 года представить перечень проектов по развитию транспортной инфраструктуры, финансирование которых может осуществляться с привлечением средств ФНБ на возвратной основе.

Создание механизма консультаций

Белоусов заявил, что Правительство РФ договорилось с ЦБ создать постоянно действующий механизм консультаций для обеспечения макроэкономической стабильности.

"Их реализация [мер по разогреву рынков] будет сопровождаться серьезным вливанием ликвидности в экономику. Поэтому потребуется тонкая, буквально филигранная совместная работа правительства и Банка России, чтобы не допустить нарушения макроэкономического равновесия и разгона инфляции", - сказал он "Договорились с

Банком России, с Эльвирой Сахипзадовой (Набиуллиной, главой ЦБ - прим. ТАСС), это встречная инициатива - создать постоянно действующий в режиме онлайн механизм консультаций для оценки складывающейся ситуации и при необходимости принятия мер уже независимо в сфере своих компетенций", - сообщил Белоусов.

"Договорились с Центральным банком создать рабочую группу по развитию финансового сектора в целях ускорения экономического роста, отработки расширения доступа предприятий к инструментам финансового рынка. Центральный банк берется здесь отрабатывать регуляторику, а наше дело будет анализировать или искать применение этих инструментов в промышленности и других секторах экономики", - добавил первый вице-премьер.

По его словам, власти планируют "тесно взаимодействовать" в этих вопросах с Внешэкономбанком, Сбербанком, ВТБ и крупнейшими частными банками.

<https://tass.ru/ekonomika/7692591>

ТАСС; 2020.05.02; ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ ВЫВЕДУТ ИЗ ПОД ДЕЙСТВИЯ НОВОГО "ИНВЕСТКОДЕКСА"

Инвестиции в инфраструктуру осуществляемые на основе концессий и государственно-частного партнерства (ГЧП) выведут из сферы действия законопроекта о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), пишут сегодня "Ведомости" и РБК со ссылкой на источники. Но требования к ним могут ужесточить, ограничив длительность госгарантий до 20 лет.

Законопроект о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), который также называют "инвестиционный кодекс", прошел пока только первое чтение в Госдуме РФ. Президент РФ Владимир Путин рекомендовал Госдуме и правительству РФ обеспечить его принятие до 30 апреля 2020 года. Однако и до внесения в Госдуму и после законопроект подвергался критике бизнеса и депутатов из-за отсутствия координации уже действующих норм закона о концессиях и государственно-частном партнёрстве (ГЧП) с новым законопроектом. В частности, законопроект не делал различий между частными инвестпроектами, к примеру в создание промышленных предприятий, которые могут окупиться за счет выручки, и инфраструктурными проектами. Последние, как правило, создаются по заказу государства и остаются в итоге его собственности. Глава РСПП Александр Шохин прогнозировал, что принятие закона может привести к остановке реализации около 200 проектов ГЧП. Доработать законопроект о СЗПК планируется ко второму чтению.

Как пишет газета "Ведомости" со ссылкой на источники, накануне на совещании у первого вице-премьера Андрея Белоусова решено ГЧП и концессии все же исключить из сферы регулирования закона о защите и поощрении капвложений. Изначально Минфин планировал для старых соглашений о ГЧП и концессиях ввести учет обязательств и рисков, не меняя соглашений, а для новых через 2 года ввести унификацию стабилизационных условий, а также начать вести госреестр заключенных концессий и ГЧП. Теперь нормы, ограничивающие инвесторов в инфраструктуру, не будут включены ни в основной законопроект о защите инвестиций, ни в сопровождающие его поправки в другие законы, отметил источник издания.

В последней версии законопроекта о СЗПК, подготовленной ко второму чтению в Госдуме, концессии и ГЧП уже исключены, пишет издание РБК со ссылкой на документ. В Минфине РБК пояснили, что взамен в действующие законы, посвященные концессиям и ГЧП, внесут поправки, которые будут касаться контроля и учета обязательств государства перед инвесторами. Концессии и ГЧП будут проходить оценку эффективности в правительстве, а гарантии государства под них будут распространяться лишь на 20 лет.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/investicii-v-infrastrukturu-vyvedut-iz-pod-dejstvia-novogo-investkodeksa>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; ИНВЕСТИЦИИ ИЗ ФНБ В ОБЪЕМЕ ПОРЯДКА 300 МЛРД РУБ. В ГОД ЯВЛЯЮТСЯ "ИНФЛЯЦИОННО БЕЗОПАСНЫМИ" - БЕЛОУСОВ

Правительство РФ оценивает объем "инфляционно безопасных" инвестиций в экономику из Фонда национального благосостояния (ФНБ) на уровне 300 млрд рублей в год, заявил первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов на совещании президента РФ Владимира Путина с членами правительства.

Говоря об инвестициях из ФНБ для дополнительного финансирования инфраструктурных проектов на возвратной основе, он заявил, что сейчас в фонде накоплено почти 7,8 трлн рублей, что примерно соответствует установленному порогу безопасности в 7% ВВП (по достижении ликвидной части ФНБ объема 7% ВВП у правительства возникает право инвестировать средства сверх этой планки - ИФ).

"По имеющимся оценкам, согласованным с Банком России, инфляционно безопасно вкладывать в экономику около 300 млрд рублей средств ФНБ в год. При этом мы предполагаем, что на один рубль вложений ФНБ должно инвестироваться не менее 4 рублей денег частных инвесторов", - отметил Белоусов.

Он напомнил о поручении президента подготовить до 1 июня дорожные проекты для финансирования из ФНБ. "Предложения по такому перечню в первом приближении уже подготовлены Минтрансом, они включают 62 объекта стоимостью более 2 трлн рублей. Подключим рабочую группу Госсовета, будем отрабатывать, в установленный срок планируем завершить и получить результат", - добавил Белоусов.

КОММЕРСАНТЪ; 2020.05.02; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ СПИСОК ОБЪЕКТОВ ДЛЯ ИНВЕСТИЦИЙ ИЗ ФНБ НА 2 ТРЛН РУБЛЕЙ

Минтранс России составил список объектов транспортной инфраструктуры для инвестиций средств Фонда национального благосостояния (ФНБ). Общая сумма инвестиций оценивается более чем в 2 трлн руб., сообщил первый вице-премьер России Андрей Белоусов на встрече президента с членами правительства.

Господин Белоусов напомнил, что президент Владимир Путин давал поручение подготовить подобный список до 1 июня. Он уточнил, что средства будут выделены на возвратной основе.

«Эти предложения включают 62 объекта стоимостью более 2 трлн руб. Подключим рабочую группу госсовета, будем отрабатывать. В установленный срок планируем завершить и получить результат», — заявил первый вице-премьер.

<https://www.kommersant.ru/doc/4243513>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.05.02; ДЛЯ ПЕРЕВОЗИМЫХ В САМОЛЕТАХ ЖИВОТНЫХ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОКУПАТЬ БИЛЕТЫ

Для животных предложили покупать билеты на самолет на соседние с их владельцами кресла. С инициативой к Минтрансу обратился глава комитета Госдумы по экологии и защите окружающей среды Владимир Бурматов. Среди предложений — увеличить ограничение в весе питомца с 8 до 10 кг. Можно предусмотреть случаи перелета собак в ногах у хозяина.

<https://iz.ru/972572/video/dlia-perevozimykh-v-samoletakh-zhivotnykh-predlozhili-pokupat-bilety>

На ту же тему:

<https://ren.tv/news/v-rossii/657000-v-gosdume-predlozhili-perevozit-domashnikh-zhivotnykh-v-salone-samoleta>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.06.02; ДОРОЖНЫЕ ШТРАФЫ ОТПРАВЛЯЮТ НА СЕРВИС; ЭЛЕКТРОННОЕ ОБЖАЛОВАНИЕ ПОСТАНОВЛЕНИЙ ГИБДД МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ

Уже весной этого года водители смогут обжаловать штрафы ГИБДД через портал госуслуг. На это рассчитывают авторы законопроекта, предусматривающего запуск нового сервиса. Поправки к КоАП об электронном обжаловании штрафов в среду

поддержал комитет Госдумы по госстроительству, в феврале их будет принимать парламент. Однако критики документа уверены, что технически сервис к старту не готов, поэтому срок вступления документа в силу перенесут на 2021 год. В Минкомсвязи опасения опровергают: новый сервис уже тестируется во взаимодействии ГИБДД и портала госуслуг.

Законопроект, обсуждавшийся в среду в рамках заседания комитета по госстроительству, был внесен в Госдуму депутатом Рафаэлем Марданшиным («Единая Россия») в октябре 2019 года, а сейчас у документа уже 26 соавторов. Поправки позволят запустить на портале госуслуг сервис по электронному обжалованию штрафов за нарушения, зафиксированные автоматическими камерами. Жалобу можно направить в ГИБДД или суд, ответ заявителю придет также через портал в течение трех дней. Члены профильного комитета в среду рекомендовали принять поправки в первом чтении, рассмотрение их парламентом запланировано на февраль. Законопроект ранее поддержали в правительствах РФ и Москвы.

Онлайн-обжалование штрафов уже работает в столице. Автовладелец может, например, пожаловаться на штраф за неоплаченную парковку, отправив с помощью онлайн-сервисов столичного правительства фотографию заявления, написанного от руки. Копия решения направляется заявителю традиционной почтой. Около 80% от всех жалоб на постановления «Администратора московского парковочного пространства» обжалуется именно в электронном виде. Однако для опротестования штрафа ГИБДД необходимо приехать в подразделение лично, хотя в регионах, случается, принимают сканы заявлений (это скорее исключение, чем правило). Ежегодно автовладельцы обжалуют несколько сотен тысяч штрафов ГИБДД. Цифра эта, вероятно, будет расти из-за прироста камер: к 2024 году их будет на дорогах уже около 20 тыс.

Сервис планировалось ввести еще 1 августа 2019 года: срок был закреплен паспортом нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги». Запуск неоднократно переносили, в том числе из-за задержек при подготовке правительственного отзыва, о чем «Ъ» рассказывал в ноябре 2019 года. Ориентировочно уже в апреле—мае водители смогут обжаловать штрафы в ГИБДД и в судах первой инстанции, рассказал «Ъ» Рафаэль Марданшин, к концу года — ранее вынесенные решения в высших судах и региональные штрафы, например постановления за парковку на газоне Московской административной дорожной инспекции.

Однако первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков считает, что срок вступления в силу поправок придется сдвигать на 2021 год. «У правительства еще ничего не готово для запуска услуги, неизвестно, когда будет реализована программно-техническая часть сервиса», — уверен он. Господин Марданшин говорит, что консультировался на эту тему с Минкомсвязью, там заверили, что сложностей возникнуть не должно. В Минкомсвязи подтвердили «Ъ» техническую готовность сервиса к запуску. «С января проходит тестирование взаимодействия информационных систем ГИБДД и портала госуслуг, необходимого для работы сервиса», — рассказали «Ъ» в пресс-службе ведомства.

Законопроект не предполагает полноценного электронного обжалования штрафов, а лишь упрощает процесс подачи жалоб, считает адвокат движения «Свобода выбора» юрист Сергей Радько. В документе, по его словам, не описаны порядок участия водителя в рассмотрении жалоб, механизм предъявления доказательств и заявления ходатайств. «Законопроект сможет помочь лишь в редких случаях при обжаловании явно незаконных постановлений», — поясняет он. — Во всех иных ситуациях, когда требуется детальное изучение обстоятельств дела, подача электронной жалобы лишь несколько ускорит ее принятие. Это не гарантирует повышения объективности рассмотрения заявления».

Процедура электронного обжалования штрафов заложена также и в процессуальном КоАП, проект которого Минюст обнародовал в конце прошлой недели. Господин Радько называет его «более прогрессивным», поскольку там предусмотрена возможность подачи в электронном виде не только самих жалоб, но и «иных документов». Например, можно будет приложить к заявлению договор купли-продажи, подтверждающий, что машина продана и штрафы с камер нужно адресовать новому владельцу. «Для этого надо кардинально менять и саму систему назначения штрафов», — отмечает Сергей Радько. —

При введении подачи жалоб в электронном виде нагрузка на чиновников многократно возрастет».

В пресс-службе Минюста, отвечая на запрос “Ъ”, обратили внимание, что новый КоАП предусматривает обжалование в электронном виде штрафов за все административные правонарушения, а законопроект — лишь постановлений, вынесенных с помощью камер. Процессуальный кодекс по плану Минюста должен вступить в силу вместе с новым КоАП (проект проходит общественное обсуждение) 1 января 2021 года, но в Госдуму еще не вносился. Кодекс уже вызвал массу негативных отзывов со стороны общественности и депутатов из-за планов по ужесточению штрафов, например санкция за превышение скорости на 20–40 км/ч повышается с 500 руб. до 3 тыс. руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4243599>

ВЕСТИ; 2020.05.02; ДУРНО ПАХНЕТ: МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ УТОЧНИТЬ, ЗА ЧТО МОЖНО ВЫСАЖИВАТЬ ИЗ ПОЕЗДА

Минтранс предлагает внести ряд изменений в "Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом". Ведомство предлагает разрешить высаживать тех, кто громко слушает музыку, поет и играет на музыкальных инструментах, а также плохо пахнущих людей в грязной одежде.

<https://www.vesti.ru/videos/show/vid/825849/#>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ МИХАЙЛОВСКАЯ; 2020.05.02; ШКОЛЬНИКОВ ЗАПРЕТЯТ ВЫСАЖИВАТЬ ИЗ АВТОБУСОВ ЗА БЕЗБИЛЕТНЫЙ ПРОЕЗД; СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ЗАКОНОПРОЕКТ, ПОДГОТОВЛЕННЫЙ МИНТРАНСОМ, ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЁТ В ГОСДУМУ ЭТОЙ ВЕСНОЙ

В 12 регионах страны контролёрам запрещено высаживать детей за неоплаченный проезд в общественном транспорте, а во всех остальных такие случаи по-прежнему не редкость. Причём кондукторы выпроваживают школьников на улицу и в тёмное время суток, и при сильном морозе. Исключить эти инциденты поможет соответствующий законопроект **Минтранса**, а пока он не вступит в силу, ситуацию проконтролирует «Единая Россия».

Должностные инструкции не выше прав ребёнка

В конце января прокуратура Екатеринбурга начала проверять очередной случай принудительной высадки из автобуса ребёнка, у которого не получилось оплатить проезд. Двенадцатилетний школьник не смог воспользоваться электронной транспортной картой, за что кондуктор высадил его из салона. В Тюмени 1 февраля автобус попросили покинуть ребёнка, который не смог расплатиться из-за сбоя в транспортной системе, — бесконтактная оплата не работала. Причём высадили учащегося не на остановке, а на светофоре...

По всей России таких ситуаций множество — правила требуют высаживать зайцев, и формально кондуктор прав. А по сути каждый такой случай — это лотерея, в которой главный приз у несовершеннолетнего — добраться домой.

«Никакие должностные инструкции не могут быть выше ребёнка», — отмечала ранее уполномоченный при Президенте РФ по правам ребёнка Анна Кузнецова. По словам омбудсмена, высаживая детей на улицу, контролёры подвергают их жизнь и здоровье большой опасности — в условиях суровой зимы это может привести к самым серьёзным последствиям, поэтому кондукторы «должны нести за свои действия ответственность», подчёркивала она.

В **Минтрансе** согласны с необходимостью запрета на высадку зайцев — в марте прошлого года ведомство внесло на рассмотрение в Правительство соответствующий проект федерального закона, рассказала в пресс-центре «Парламентской газеты» замдиректора департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса РФ Алла Сологубова**.

«В законопроекте есть прямой запрет на принудительную высадку безбилетного ребёнка из транспортного средства», — сообщила она. Впрочем, это не освобождает родителей или законных представителей от оплаты проезда за ребёнка.

По её словам, сейчас законопроект находится в высокой степени готовности. «Документ получил положительное заключение государственного-правового управления Президента РФ. Я думаю, что после прохождения в правительственной комиссии по законопроектной деятельности инициатива поступит в Думу, вероятно, в весеннюю сессию», — сообщила она.

Пока ситуацию намерены контролировать в «Единой России», сообщил зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству, координатор партийного проекта «Безопасные дороги» Владимир Афонский. По его словам, только в 12 субъектах сегодня приняты документы, запрещающие высаживать безбилетных детей на мороз.

«Мы обратились к главам регионов, фракциям «Единой России» в законодательных собраниях с требованием в кратчайшие сроки принять соответствующие регламенты и постановления», — заявил депутат.

Он подчеркнул, что местным властям не стоит дожидаться вступления в силу федерального закона. Чтобы обезопасить детей уже сейчас, необходимо принять региональные нормативные акты. «В каждом субъекте у нас есть общественные приёмные и мы готовы моментально реагировать на все поступающие сигналы», — отметил Афонский.

Отдельного внимания заслуживает проработка пошаговой инструкции, определяющей меру ответственности водителя, кондуктора или перевозчика за высадку зайца, считает член экспертного Совета при Комитете Госдумы по транспорту и строительству Сергей Кузин. К примеру, если за оставление ребёнка на морозе вводить административную ответственность, потребуется внести изменения в Кодекс об административных правонарушениях.

Эксперт также отметил, что западный опыт в решении этого вопроса от нашего отличается кардинально — в большинстве европейских стран введены значительные штрафы за безбилетный проезд, к тому же в немалую сумму обходится сама процедура взыскания, которая также ложится на плечи должника. «Поэтому там никто даже не пытается не оплачивать проезд», — подчеркнул он.

Как ранее отмечал секретарь Генсовета «Единой России», заместитель председателя Совета Федерации Андрей Турчак, запрет на высадку безбилетных детей в возрасте до 16 лет на улицу, если в результате их жизнь и здоровье могут подвергнуться опасности, должен распространиться на всю страну. «Во всех регионах эти законы будут приняты без исключения, во всех 85», — заявил сенатор.

<https://www.pnp.ru/social/shkolnikov-zapretyat-vysazhivat-iz-avtobusov-za-bezbiletnyy-proezd.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД БУДЕТ УСКОРЕНО - ХУСНУЛЛИН

Темпы строительства Центральной кольцевой автодороги планируется увеличить, заявил журналистам в среду вице-премьер правительства России Марат Хуснуллин.

"На сегодня темпами строительства ЦКАД я не удовлетворен. Мы проведем рабочее совещание, выясним, что мешает, и ускорим работу", - сказал Хуснуллин.

Он подчеркнул, что Центральная кольцевая автодорога имеет большое значение для улучшения транспортной ситуации всего московского транспортного узла.

"Это важная магистраль, причем как для самой Москвы, так и для всей агломерации. Она позволит разделить транспортные потоки и улучшить дорожную ситуацию в Подмоскovie и в столице", - сказал Хуснуллин.

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. По данным "Автодора", ее протяженность составит 336,456 км (ЦКАД-1 - 49,5 км; ЦКАД-3 - 105,87 км; ЦКАД-4 - 96,846 км; ЦКАД-5 - 76,44 км и пусковой комплекс №5-3 (соединение М-10 и М-11) - 7,8 км).

Четырехполосная трасса пройдет приблизительно в 50 км от МКАД параллельно Малому и Большому московским кольцам ("Малая" и "Большая" бетонка) и должна разгрузить Москву от транзитного грузового транспорта. Дорога пройдет в обход крупных населенных пунктов столичного региона и соединит основные вылетные магистрали - Каширское, Симферопольское, Калужское, Киевское, Минское, Волоколамское, Ленинградское, Дмитровское, Ярославское, Горьковское и Рязанское шоссе.

На пересечении с федеральными и региональными трассами, железными дорогами построят 22 многоуровневые транспортные развязки, также предполагается строительство 72 мостов и 145 путепроводов - всего 239 сооружений.

В конце июня прошлого года правительство РФ продлило срок строительства ЦКАД до 2021 года (изначально завершение работ было намечено на 2019 год). Начало фазы эксплуатации дороги было сдвинуто с 2018-го на 2020 год, а стоимость проекта выросла до 315,864 млрд рублей.

На ту же тему:

<https://www.mskagency.ru/materials/2970547>

<https://realty.ria.ru/20200205/1564275147.html>

ТАСС; 2020.05.02; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ В ОБХОД НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНОВ НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ

Специалисты "Волго-Вятскуправтодора" (входит в **Росавтодор**) завершат проектирование дороги длиной 90 км в обход города Набережные Челны в 2021 году. В этот срок планируется начать строительство, сообщил во вторник журналистам заместитель начальника "Волго-Вятскуправтодора" (Федеральное управление автомобильных дорог Волго-Вятского региона Федерального дорожного агентства) Сергей Автономов.

"Обход города Набережные Челны, общая протяженность которого 90 км. В настоящее время закончились изыскания и находится в стадии проектирования. Завершение проектирования запланировано в 2021 году, и в 2021 году мы планируем также начать строительство обхода", - сказал он.

Дорога в обход второго по величине города Татарстана включает в себя также строительство нового моста через реку Кама в районе села Соколка Мамадышского районе республики.

Также Автономов анонсировал еще один проект - строительство путепровода через железную дорогу на 243 километре автомобильной дороги Казань - Оренбург в районе поселка Кульшарипово. "Там в этом году мы должны завершить проектирование и начать строительство уже в следующем году", - добавил он.

Ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** говорил о том, что строительство дорог в обход восьми городов в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры (КПМИ) начнется в России в 2020 году. Речь шла о Нижнем Новгороде, Рязани, Волгограде, Хасавюрте, Дербенте, Владикавказе, Иванове и Набережных Челнах.

<https://tass.ru/ekonomika/7690881>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА АКСАЯ НАЧНЕТСЯ В АВГУСТЕ - АВТОДОР

Строительство обхода Аксая в Ростовской области начнется в августе 2020 года, сообщил глава "Автодора" Вячеслав Петушенко журналистам в среду.

Ожидается, что экспертиза проекта строительства автодороги с объектами завершится в марте. После ее завершения станет понятна стоимость строительства. В настоящее время ведется подготовка территории под строительство.

Строительство обхода Аксая является частью проекта реконструкции федеральной трассы М-4 от 1024-го км до 1091-го км.

Два участка трассы от 1024-го до 1036-го км и от 1072-го до 1091-го будут реконструироваться, участок от 1036-го до 1072-го км - сам обход.

В настоящее время интенсивность движения по трассе М-4 возле Аксая составляет в среднем 117 тыс. автомобилей в сутки при нормативе порядка 40 тыс. Реализация проекта важна не только для Ростовской агломерации, строительство обхода актуально с учетом ежегодной тенденции роста транспортного потока в направлении Кубани и Крыма.

ТАСС; 2020.05.02; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ ДОРАБОТАЮТ С УЧЕТОМ ИЗМЕНЕНИЙ В ЗАСТРОЙКЕ ГОРОДА

Проект строительства метрополитена в Красноярске будет доработан с учетом первых замечаний Главгосэкспертизы и изменений в застройке города. Об этом ТАСС сообщил председатель совета директоров АО "Красноярского треста инженерно-строительных изысканий" ("КрасноярскТИСИЗ"), которое ведет корректировку проекта строительства метрополитена, Олег Митволь.

Строительство метрополитена началось в октябре 1995 года, оно неоднократно приостанавливалось из-за проблем с финансированием. Окончательно строительство было законсервировано в 2013 году.

"Мы получили проект на актуализацию схемы строительства метрополитена и с учетом первых замечаний Главгосэкспертизы, и изменений в застройке города. Часть земель, где должна пролегать линия метрополитена, за это время была застроена новыми микрорайонами. Внесем изменения в трассировку и глубину залегания метрополитена. С учетом этого проект метрополитена будет доработан", - отметил Митволь. Он добавил, что корректировка проекта будет проводиться за счет средств компании. По его словам, внесение изменений в проект находится на согласовании в мэрии.

Разработкой проекта на условиях субподряда занимается компания "Спецподземпроект инжиниринг", проектировавшая 16 станций московского метрополитена, отметил Митволь.

Как пояснил ТАСС заместитель директора "КрасноярскТИСИЗ" Алексей Коршиков, три станции из девяти запланированных ("Вокзальную", "Проспект мира" и "Ленинскую") предполагается построить на малой глубине - 28-35 метров, а не 65, как планировалось ранее. Строительство будет вестись открытым способом, то есть большую часть технологических операций можно будет вести с поверхности земли. По словам замдиректора, это снизит стоимость строительства каждой станции с 5-6 млрд до 3-4 млрд рублей. Также планируется проложить линию метрополитена в центре города на глубине 30-35 метров вместо 65 метров, что позволит сократить и сроки строительства.

В декабре прошлого года "КрасноярскТИСИЗ", который ведет корректировку проекта строительства метрополитена, начал сдавать документы в Главгосэкспертизу. Экспертиза должна занять от 60 до 90 дней. Предварительная стоимость строительства первой очереди метрополитена, по данным "КрасноярскТИСИЗ", составит 64 млрд рублей.

<https://tass.ru/sibir-news/7692285>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; МВД НЕ СЧИТАЕТ НУЖНЫМ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НАКАЗЫВАТЬ ЗА СКРУЧЕННЫЙ ПРОБЕГ

Проблема скрученного пробега при продаже подержанных машин не относится к сфере безопасности дорожного движения, ответственность продавца в сделках в достаточной мере урегулирована гражданским законодательством, заявили РИА Новости в пресс-службе МВД РФ.

Ранее "Известия" со ссылкой на ассоциацию "Российские автомобильные дилеры" (РОАД) сообщили, что в Госдуме в феврале могут обсудить введение штрафов за скрутку пробега у подержанных машин. Эту информацию газете подтвердили в комитете ГД по транспорту.

Как заявили в ведомстве, основной ущерб фальсифицированные показания одометра наносит покупателю машины. Так, скрутка пробега не влияет на безопасность дорожного движения и не наносит вред правоотношениям в области дорожного движения, в связи с этим действия "не могут рассматриваться как правонарушение в указанной сфере правоотношений".

"Умысел продавца, осуществляющего корректировку показаний одометра автомобиля при его продаже на вторичном рынке, направлен, прежде всего, на извлечение дополнительной материальной выгоды... Обязательства сторон, вытекающие из заключения договора купли-продажи, включая последствия передачи товара ненадлежащего качества, в достаточной мере урегулированы гражданским законодательством", - полагают в МВД.

Там отметили, что неисправности транспортного средства, которые негативно влияют на безопасность дорожного движения и окружающую среду, выявляются при проведении техосмотра и не зависят от показаний одометра автомобиля.

<https://ria.ru/20200205/1564279762.html>

СТАВРОПОЛЬ24; 2020.05.02; СТАВРОПОЛЬ СТАЛ УЧАСТНИКОМ ПРОЕКТА «УЛИЦА ПОБЕДЫ» МИНТРАНСА РОССИИ

В рамках проекта в России отремонтируют улицы, площади и проспекты, содержащие в названии слово «Победа».

Ставрополь в 2020 году стал участником федерального проекта «Улица Победы» **Минтранса России**.

Проект запущен к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Как сообщает краевой Миндор, цель проекта – отремонтировать городские улицы, проспекты и площади, в названиях которых есть слово «Победа».

В Ставрополе тоже есть улица Победы. Её отремонтируют предстоящей весной. Здесь обновят дорожное полотно и разметку, установят новые знаки, построят пешеходные дорожки. На ремонт участка дороги по улице Победы город получил более 11 миллионов рублей.

«Участвуя в реализации проекта «Улица Победы», дорожники также отдадут дань памяти тем, кто пал на полях сражений. Отмечу, что все дорожные работы, которые будут проводиться на улице Победы в Ставрополе, специалистам необходимо будет завершить к 9 мая», — отметил глава регионального Миндора Евгений Штепа.

Как сообщалось ранее, марафон акций в честь 75-летия Победы в крае стартовал в конце января. Об этом рассказал губернатор Ставрополья Владимир Владимиров.

<https://stv24.tv/novosti/stavropol-stal-uchastnikom-proekta-ulicza-pobedy-mintransa-rossii/>

На ту же тему:

<https://stavropolye.tv/news/130346>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; РЕШЕНИЕ ВТО ПО "ВАГОННОМУ" СПОРУ НИЧЕГО НЕ ПРИНЕСЕТ УКРАИНЕ С ПРАКТИЧЕСКОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ - МЕДВЕДКОВ

Апелляционный орган ВТО во вторник опубликовал финальное решение по спору РФ с Украиной в отношении ограничений на поставки в Россию вагонов и стрелочных переводов. Обе стороны трактуют его в свою пользу, при этом, по оценке эксперта, практических последствий у вердикта по сути не будет.

Как сообщалось, в конце июля 2018 года панель арбитров ВТО отклонила ключевые требования Украины в рамках спора с РФ о поставках вагонов и железнодорожного оборудования. Киев подал апелляцию на это решение.

Украинская сторона интерпретировала вчерашнее решение Апелляционного органа как свою победу в споре, так как АО поддержал ряд претензий Украины к выводам третейской группы и отклонил российские претензии.

Минэкономразвития РФ при этом также выразило удовлетворение заключением Апелляционного органа, отметив, что АО полностью подтвердил выводы третейской группы об отсутствии каких-либо систематических нарушений правил соглашения ВТО о технических барьерах в торговле со стороны России.

С практической точки зрения вердикт Апелляционного органа Украине ничего не принесет: отличаются юридические нюансы, но в главном содержательном вопросе все осталось без изменений, считает экс-директор департамента торговых переговоров Минэкономразвития, заведующий кафедрой торговой политики ВШЭ Максим Медведков, который проанализировал судебное решение по просьбе "Интерфакса".

"Начнем с тех выводов третейской группы, которые были оставлены без изменения. Претензии Украины к России сводились к трем основным позициям. Во-первых, Россия допускает систематические нарушения ряда правил ВТО в отношении допуска украинской железнодорожной продукции на свою территорию. Во-вторых, Россия не признает сертификаты соответствия, выданные органами государств-членов ЕАЭС на

украинскую железнодорожную продукцию. В-третьих, Россия необоснованно отказывается в выдаче новых сертификатов, приостанавливает и отменяет ранее выданные сертификаты (всего 14 позиций)", - сказал он.

По первым двум претензиям, несмотря на то, что Апелляционный орган частично не согласился ни с обоснованием третейской группы, ни с доводами России и Украины, решение третейской группы было оставлено без изменения. Никакого систематического нарушения Россия не допускала, но непризнание сертификатов действительно являлось нарушением, отмечает Медведков. "В этой части России будет необходимо исполнить вынесенное решение, но на практике это не будет означать равным счетом ничего с точки зрения допуска украинских товаров в Россию. То, что отдельные сотрудники министерства транспорта России решили "не признавать" сертификаты (а именно с отсылкой на протокол заседания Минтранса и было в итоге сформулировано нарушение) на их действительности никоим образом не сказывается. Это прямо следует из правил, действующих в Евразийском экономическом союзе. В технических регламентах Союза нет даже упоминания про необходимость признания или возможность непризнания таких сертификатов. Как следствие, нормативная база, которая непосредственно регулирует правила сертификации, не была поставлена под сомнение", - пояснил эксперт.

"По третьей претензии все не так очевидно. Третейская группа изначально пришла к выводу о том, что никаких нарушений со стороны России не было, потому что ситуация на Украине не позволяла провести необходимые проверки товаров на их безопасность. Такая проверка требовала личного присутствия сотрудников сертифицирующих органов на заводах, расположенных на Украине, а это было сопряжено с угрозой их жизни и здоровью. Из этого третейская группа сделала вывод о том, что ситуация на Украине не была сопоставимой с ситуацией в России и, к примеру, в ЕС, а как следствие - не было дискриминации украинских производителей и производителей из России или ЕС, а российские ограничения не были чрезмерными", - объяснил Медведков логику Третейского суда в отношении невозможности выдачи Россией новых сертификатов из-за угроз при проведении выездных проверок.

"Апелляционный орган предложил, как он считает, правильную интерпретацию соглашений ВТО взамен ошибочной интерпретации третейской группы. Но применить эту интерпретацию к обстоятельствам дела он не может - он не может проверить, было ли нарушение со стороны России в этой новой, правильной логике Апелляционного органа. Связано это отнюдь не с ограниченными полномочиями Апелляционного органа. Все проще. Чтобы установить нарушение, необходимы факты, а именно фактов Украина в суд и не принесла. При этом Апелляционный орган соглашается с Россией в том, что достаточно угрозы жизни и здоровью представителей органов власти для того, чтобы обоснованно воздержаться от проведения каких-либо выездных проверок. И установить нарушение Россией каких-либо правил ВТО в части последней, третьей претензии Украины к России Апелляционный орган тоже не может", - пояснил Медведков.

"Если бы представители Украины прочитали не только резолютивную, но и мотивировочную часть решения Апелляционного органа, они увидели бы, что с практической точки зрения для них ничего нового решение Апелляционного органа не принесло. Изменились юридические нюансы, но они не означают победу. Третейская группа считала, что Украина не смогла доказать наличие нарушений со стороны России. Апелляционный орган отменил это решение, но ровно так же не смог установить нарушений со стороны России. А отсутствие вывода о нарушении - это, по сути, признание отсутствия такого нарушения. Претензии Украины по существу остались без изменения и без удовлетворения. Нарушений со стороны России не установлено", - заключил экс-глава департамента торговых переговоров.

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; РОСМОРПОРТ ДО 25 ФЕВРАЛЯ ВЫБЕРЕТ ПОДРЯДЧИКА ПО ДНОУГЛУБЛЕНИЮ УГОЛЬНОГО ПОРТА СУХОДОЛ

ФГУП "Росморпорт" (структура Росморречфлота) объявило запрос котировок на разработку рабочей документации и выполнение дноуглубительных работ для формирования акватории нового угольного порта в бухте Теляковского Шкотовского района Приморского края, следует из данных сайта госзакупок.

В сентябре 2019 года "Росморпорт" признал несостоявшимся открытый конкурс на проведение дноуглубительных работ для формирования акватории нового угольного порта, на участие в торгах не было подано ни одной заявки.

Начальная (максимальная) стоимость нового контракта, как и ранее, составляет 2 млрд 161,596 млн рублей (с учетом НДС). Заявки от претендентов принимаются до 13 февраля, дата рассмотрения и оценки заявок - не позднее 25 февраля.

Работы необходимо выполнить до 31 декабря 2020 года, финансирование - за счет средств федерального бюджета.

Разработчиком проектной документации на выполняемые работы выступает ООО "Морстройтехнология".

Реализацией проекта строительства угольного порта занимается ООО "Морской порт Суходол". По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", владельцами ООО "Морской порт "Суходол" в настоящее время являются основные акционеры холдинга СДС - его президент Михаил Федяев и экс-депутат Госдумы Владимир Гридин (владеют по 25,1%), АО "Центр развития портовой инфраструктуры" (Москва, 24,79%), АО "РЖД-Инфраструктурные проекты" (Москва, 25,1%).

Как ранее сообщал СДС, мощность перевалки первой и второй очередей порта Суходол составит 12 млн тонн угля, на которую планируется выйти к 2021 году. В 2022 году предполагается построить третью очередь с увеличением мощности на 8 млн тонн - до 20 млн тонн. Стоимость строительства порта, согласно презентации проекта, составляет 35,4 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; СТРОЙТРАНСГАЗ ЗАКОНСЕРВИРУЕТ, А ЗАТЕМ ДОСТРОИТ МОРСКОЙ КРУИЗНЫЙ ТЕРМИНАЛ В ПИОНЕРСКОМ

АО "Стройтрансгаз" (МОЕХ: STGZ) Геннадия Тимченко определено подрядчиком по сохранению и окончательному строительству гидротехнических сооружений международного морского терминала в порту "Пионерский" (Калининградская область), сообщила пресс-служба правительства Калининградской области.

ФГУП "Росморпорт" подвело итоги запроса котировок в электронной форме сразу по двум контрактам в отношении морского круизного терминала в порту "Пионерский", строительство которого было официально приостановлено осенью 2019 года. Первый контракт - консервация объекта, второй - его окончательная достройка и введение в эксплуатацию.

Предстоящие работы обсудили на совещании в Калининграде с участием заместителя председателя регионального правительства Александра Рольбинова, заместителя руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Захария Джиоева, руководства ФГУП "Росморпорт".

В ходе совещания было отмечено, что объект должен быть построен до конца 2021 года.

Как подчеркнул Рольбинов, регион выполняет свои обязательства в части возведения инженерных сетей к терминалу. Для работы терминала будет построена дорога, соединяющая территорию порта с трассой на Калининград. Новый маршрут пройдет в объезд "Пионерского" через Светлогорский район. Это улучшит инфраструктуру двух приморских муниципалитетов, обеспечит транспортную доступность прилегающих поселков.

В настоящее время строительство терминала, начатое в феврале 2018 года, приостановлено.

Как сообщалось, "Росморпорт" в ноябре 2019 года расторг контракт с ООО "Больверк", которое являлось подрядчиком строительства круизного терминала в "Пионерском". В начале декабря было возбуждено уголовное дело в отношении руководства, которое подозревается в хищении 1,6 млрд рублей.

Общая готовность объектов портовой инфраструктуры терминала на сегодня составляет 27,66% от предусмотренного контрактом объема работ.

В ноябре 2017 года по итогам конкурса с ограниченным участием ФГУП "Росморпорт" определило ООО "Больверк" генподрядчиком строительства. Стоимость контракта составила 7,313 млрд рублей. В рамках контракта "Больверк" должен был инвестировать в проект собственные средства в размере 851 млн рублей.

Предполагается, что новый морской терминал сможет принимать около 225 тыс. круизных и 80 тыс. паромных пассажиров в год. Проектная мощность терминала предусматривает обработку 80 тыс. единиц накатных грузов при 312 судозаходах паромов в год.

Первые круизные суда в "Пионерский" должны были зайти летом 2020 года.

RNS; 2020.05.02; ТЕЗКА ПИЛОТА СГОРЕВШЕГО SSJ-100 ПОДАЛ ИСК К «ИЗВЕСТИЯМ» НА 1 МЛН РУБЛЕЙ

Тезка пилота сгоревшего в мае в Шереметьево Sukhoi Superjet подал иск к «Известиям» в Симоновский районный суд Москвы, сообщили RNS в пресс-службе суда. Истец Денис Евдокимов, который является сотрудником аэропорта Внуково, потребовал взыскать 1 млн рублей компенсации из-за публикации его фотографии в репортаже о катастрофе.

«В репортаже было упоминание пилота, а фото продемонстрировали истца», — уточнили в пресс-службе суда.

Иск Дениса Евдокимова о защите деловой репутации к МИЦ «Известия» поступил в суд в ноябре, в середине февраля пройдет очередное заседание по делу, указано в картотеке дел районных судов.

«Истец не имеет никакого отношения к пилотированию, осуществляет свою деятельность в аэропорту "Внуково", просит признать не соответствующими действительности, порочащими честь, достоинство и деловую репутацию сведения, содержащиеся в репортаже о трагическом событии, произошедшем 5 мая 2019 года в аэропорту Шереметьево, в котором упоминается командир воздушного судна Денис Евдокимов», — пояснили в пресс-службе Симоновского суда.

В пресс-службе МИЦ «Известия» не стали комментировать иск. «Комментарии будут после принятия судебного решения», — отметил представитель медиакомпания.

5 мая самолет SSJ-100, выполнявший рейс SU-1492 Москва-Мурманск, совершил экстренную посадку в аэропорту Шереметьево и загорелся. Как сообщал СКР, на борту воздушного судна находились 78 человек. С места катастрофы были извлечены тела 41 погибшего, сообщали в **Минтрансе**.

В октябре командиру судна, Денису Евдокимову, было предъявлено обвинение, по ч. 3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, смерть двух и более лиц).

Сам Евдокимов на допросе заявил следователю, что не признает вины, отмечал в октябре «Коммерсантъ».

«Пилот пояснил, что во время посадки SSJ вел себя "некорректно", не слушаясь бортовой ручки управления, или джойстика, заменяющего в самолете штурвал. При этом массовую гибель пассажиров пилот Евдокимов объяснил тем, что кто-то, возможно, в панике открыл заднюю дверь в салоне, а так как для эвакуации использовались другие двери, сильный воздушный поток буквально раздул пламя», — писала газета.

В начале декабря «Коммерсантъ» со ссылкой на источники сообщал, что следствие возложило на Евдокимова вину за катастрофу самолета. «Евдокимов, получив разрешение вернуться в аэропорт, как считают участники расследования, совершил посадку с превышением вертикальной и горизонтальной скоростей, да к тому же с большим углом атаки, что привело к так называемому козлению — подпрыгиванию самолета от ударов о взлетно-посадочную полосу. Во время них подломившаяся стойка шасси пробила топливный бак, что привело к утечке керосина и его возгоранию. Большинство из 41 жертвы катастрофы погибли от отравления угарным газом и ожогов», — отмечала газета.

<https://rns.online/it-and-media/Tezka-pilota-sgorevshego-SSJ-100-podal-isk-k-Izvestiyam-na-1-mln-rublei-2020-02-05/>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; "ПОБЕДА" ОБЪЯСНИЛА ОТКАЗ ПОСАДИТЬ ВЕТЕРАНА НА ВЫБРАННОЕ ИМ МЕСТО

Лоукостер "Победа" прокомментировал сообщения об инциденте с ветераном Великой Отечественной войны на рейсе Казань — Сочи.

Как писали СМИ, ветерана сначала не пускали на посадку из-за перегруза в сто граммов, а затем — на заранее купленные места повышенной комфортности.

В пресс-службе "Победы" опровергли утверждения о том, что отказ в месте связан с перевесом багажа. Там пояснили, что 90-летний мужчина был зарегистрирован на рейс 2 февраля и у него было оплачено место с увеличенным пространством для ног. Однако кресло расположено у эвакуационного выхода и авиакомпания не могла посадить туда ветерана.

"По принятым мировым стандартам безопасности возле эвакуационных выходов не размещаются клиенты, которые в случае эвакуации не смогут оказать необходимого содействия экипажу", — заявили в пресс-службе.

В лоукостере добавили, что пассажира доставили на борт со специальным сопровождением и разместили в кресле, расположенном не у эвакуационного выхода. За услугу "Выбор места" ему вернули деньги.

"Победа" подчеркивает, что нарушение правил, связанных с безопасностью, невозможно ни при каких обстоятельствах, и заявляет, что намерена обращаться в суд по каждому случаю публикации искаженной информации, причинившей ей репутационный ущерб.

<https://ria.ru/20200205/1564266712.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7687583>

<https://rns.online/r/7p9j/>

ТАСС; 2020.05.02; "РУСЛАЙН" ЗАПУСТИЛА ПРЯМОЙ АВИАРЕЙС ИЗ КАЛИНИНГРАДА В СЫКТЫВКАР ПО СУБСИДИРОВАННЫМ ТАРИФАМ

Авиакомпания "Руслайн" начала выполнение первых прямых рейсов из Калининграда в Сыктывкар по субсидированным тарифам, сообщила в среду пресс-служба калининградского аэропорта Храброво.

"В рамках действия зимнего расписания (до 28 марта 2020 года) рейсы в Сыктывкар будут выполняться дважды в неделю по понедельникам и пятницам на воздушных судах CRJ 200 в компоновке 50 пассажирских кресел. В эти же дни авиакомпания "Руслайн" будет выполнять и регулярные рейсы в Белгород", - говорится в сообщении.

Прямое сообщение с Сыктывкаром у Калининграда открыто впервые, полеты в Белгород выполнялись и ранее, уточнили ТАСС в пресс-службе. Оба маршрута включены в перечень субсидируемых в 2020 году. Стоимость билета по специальному тарифу в Сыктывкар - от 6 тыс. рублей в одну сторону, в Белгород - от 4,5 тыс.

Представитель Храброво добавил, что стартовали продажи билетов по субсидированным тарифам на рейсы из Калининграда в Мурманск (от 5,8 тыс. рублей), Архангельск (от 4,8 тыс.) и Сочи (от 5,8 тыс.). Они начнут выполняться авиакомпанией Smartavia с июня в рамках летнего расписания.

Согласно данным **Росавиации** на 2020 год, авиаперевозки по специальным тарифам будут также осуществляться из Калининграда в Москву и Калугу - от 3,8 тыс. рублей, Санкт-Петербург - от 3,5 тыс., Екатеринбург - от 8,8 тыс. В них будут участвовать авиакомпании "Аэрофлот", "Сибирь", "Уральские авиалинии", "ЮТэйр", "Азимут", "Северный Ветер", "Ред вингс", "Нордавиа".

<https://tass.ru/spb-news/7688687>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.02; АЭРОФЛОТ ВЕСНОЙ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ КРАСНОЯРСКА В ТЮМЕНЬ

Авиакомпания "Аэрофлот" (МОЕХ: AFLT) 29 марта откроет прямые авиарейсы по маршруту Красноярск - Тюмень - Красноярск, сообщает пресс-служба перевозчика.

Полеты будут выполняться ежедневно на воздушных судах Sukhoi SuperJet 100. Продолжительность рейсов составит 2 часа 45 минут. Из Красноярска в Тюмень самолет будет вылетать в 8:05, из Тюмени в Красноярск - в 9:45 (время местное).

"Полеты по данному направлению открываются в связи с созданием в Красноярске международного хаба группы "Аэрофлот". Он станет для "Аэрофлота" вторым базовым аэропортом", - говорится в сообщении.

В настоящее время полеты из Красноярска в Тюмень осуществляет авиакомпания "Ямал" трижды в неделю: по вторникам, четвергам и субботам. Время в пути - 2 часа 30 минут. "Аэрофлот" - крупнейшая авиационная группа в РФ. Объединяет компании "Аэрофлот - российские авиалинии" (работает в премиальном ценовом сегменте), "Россию" (средний сегмент), низкобюджетную "Победу" и работающую на Дальнем Востоке "Аврору".

ПРАЙМ; 2020.05.02; "ЮТЭЙР" НЕ ЖДЕТ ПОЛУЧЕНИЯ BOEING 737 MAX В 2020 ГОДУ

Российская авиакомпания "ЮТэйр" в 2020 году ожидает пассажиропоток компании на уровне 2019 года в случае неполучения самолётов Boeing 737 MAX, сообщил журналистам президент компании Павел Пермяков. По его словам, "ЮТэйр" обсуждает компенсации за задержку поставок 737 MAX.

Пассажиропоток компании в 2019 году вырос на 1,8%, до 7,794 миллиона пассажиров.

"В 2020 году — побольше. Все зависит от максов, скорее всего, максов вообще не будет, поэтому пассажиропоток будет примерно таким же", — сказал Пермяков в кулуарах Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации (NAIS), отвечая на вопрос о пассажиропотоке компании в 2020 году.

Он также сообщил, что "ЮТэйр" обсуждает компенсации за Boeing 737 MAX.

"Мы покупаем самолёты в операционный лизинг, поэтому в схеме компенсаций есть лизингодатель, который непосредственно имеет контракт. Да, мы обсуждаем компенсации. Но, в любом случае, вопрос компенсаций обсуждается ближе к дате реальной поставки. У нас заказ небольшой. Boeing, понятно, с большими компаниями, у которых большие заказы, по-другому обсуждает компенсации. У нас будут, скорее всего, какие-то стандартные условия, которые есть для каждого небольшого заказчика за задержку самолёта. И эти компенсации разделятся, часть пойдёт лизингодателю, часть пойдёт нам", — отметил он.

Полеты лайнеров модели 737 MAX приостановлены с марта после сразу двух авиакатастроф, в которых подозревают дефекты одной из систем, работавшей некорректно и вызвавшей катастрофы вопреки действиям пилотов. В октябре 2018 года в Индонезии разбился самолет компании Lion Air, а в марте — Ethiopian Air, всего погибли 346 человек. Boeing занимается устранением этих недочетов и обновил программу обучения пилотов.

<https://1prime.ru/transport/20200205/830899244.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; В ФПИ РАССКАЗАЛИ О ПЛАНАХ ИСПЫТАНИЙ САМОЛЕТА С ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕМ

Первый демонстрационный полет самолета с электродвигателем на основе сверхпроводников состоится в 2020-2021 годах, рассказал в интервью РИА Новости глава научно-технического совета, заместитель генерального директора Фонда перспективных исследований (ФПИ) Виталий Давыдов.

Ранее в ФПИ сообщили, что полёт первого в России самолёта-лаборатории с электродвигателем планируется осуществить в 2020 году.

"Мы рассчитываем, что первый испытательный полет летающей лаборатории с нашим двигателем состоится в 2020-2021 годах. Эти работы проводятся под эгидой Минпромторга России. Дальнейшая разработка электросамолетов будет прерогативой российских авиаконструкторов и Объединенной авиастроительной корпорации", - сказал он.

По словам Давыдова, авиационные производители тесно сотрудничают по этому проекту с фондом.

Совместный проект Фонда перспективных исследований и ЗАО "СуперОкс" по созданию высокотемпературного электродвигателя на сверхпроводниках стартовал в декабре 2016 года. Реализуемые технологии открывают возможности по созданию "полностью электрических" летательных аппаратов, таких как аэротакси с вертикальным взлетом и посадкой и электрических морских судов. В рамках проекта для демонстрации

возможностей технологии разработаны образцы электродвигателей мощностью 50 кВт и 500 кВт.

<https://ria.ru/20200205/1564265544.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.02; В РОССИИ ПОЯВИЛАСЬ ПЕРВАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ЖИДКОСТЬ ДЛЯ ЗАЩИТЫ САМОЛЕТОВ

Первая полностью отечественная противообледенительная жидкость для самолетов появилась в РФ, в аэропортах уже приступили к ее использованию, сообщили РИА Новости в пресс-службе ЗАО "РХЗ "Нордикс" со ссылкой на замгендиректора компании Сергея Попова.

"Первая линейка авиационных противообледенительных жидкостей (ПОЖ) типа 1, 2 и 4 российского производителя ЗАО "РХЗ "Нордикс" - "Дефрост", полностью сертифицированная к использованию в России и в мире, будет представлена сегодня на профильном форуме гражданской авиации НАИС 2020. До недавнего времени эта стратегически важная продукция, без которой ни один самолет в России зимой не может взлететь, производилась исключительно по иностранной технологии. Таким образом, осуществлена еще одна задача по импортозамещению", - сказал Попов.

"В отличие от существующих брендинговых производств в России, которые производят ПОЖ путем смешения импортного концентрата с этиленгликолем под торговыми марками иностранных компаний, "Дефрост" прошел международную сертификацию отечественной технологии производства ПОЖ. Мы создали замкнутую экосистему по защите воздушных судов от обледенения", - отметил он.

По его словам, ПОЖи "Нордикса" более безопасны для человека и окружающей среды. Кроме того, компания организует систему сбора уже использованных жидкостей с дальнейшей их очисткой и переработкой для повторного применения. "Для этого мы создали предприятие "Экопорт "Воскресенск", получили лицензию на сбор, транспортировку, хранение и утилизацию отходов ПОЖ и построили завод по переработке использованных ПОЖ. Таким образом, мы предлагаем рынку готовое решение по сокращению попадания отходов ПОЖ в окружающую среду и снижению стоимости противообледенительной обработки для авиакомпаний", - сказал Попов.

Он добавил, что в 2010 году, когда из-за чрезвычайно сложных погодных условий в московских аэропортах закончилась противообледенительная жидкость, что стало причиной массовых задержек и отмен рейсов, Владимир Путин, тогда премьер-министр правительства России, поручил Минпромторгу проработать вопрос производства современных ПОЖей в России. На выполнение задачи по импортозамещению, за которую взялся исследовательский центр компании ЗАО "РХЗ "Нордикс", ушло десять лет, шесть из которых только на преодоление международных сертификационных барьеров.

"Сейчас продукция ПОЖ марки "Дефрост" ЗАО "РХЗ "Нордикс" прошла все необходимые проверки и получила одобрение Федерального управления гражданской авиации Министерства транспорта США, Министерства транспорта Канады, авиакомпаний Boeing, Airbus, ведущих авиакомпаний мира. В аэропортах России и за рубежом уже приступили к ее использованию", - отметил Попов.

<https://ria.ru/20200205/1564274579.html>