



Ежедневный мониторинг СМИ

11 ФЕВРАЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.11.02; «ИРАЭРО» ВЫВЕЗЛА ИЗ ИРКУТСКА В ХАРБИН 60 ГРАЖДАН КНР	3
РИА НОВОСТИ; 2020.10.02; В МИНТРАНСЕ ОЦЕНИЛИ ТЕКУЩУЮ СИТУАЦИЮ С ПОЛЕТАМИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ	3
ТАСС; 2020.10.02; ГРУЗОПОТОК РФ И КНР СНИЖАЕТСЯ НА ФОНЕ КОРОНАВИРУСА, НО СИСТЕМНЫХ РИСКОВ ПОКА НЕТ - ТРУТНЕВ	4
ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; ГРАНИЧАЩАЯ С РОССИЕЙ КИТАЙСКАЯ ПРОВИНЦИЯ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА ЗАКРЫЛА УЧАСТКИ СЕМИ СКОРОСТНЫХ АВТОСТРАД.....	4
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ САПОЖКОВ, ДИАНА ГАЛИЕВА, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.11.02; ТРАТНЫЙ ТРУД; ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПОРУЧЕНО САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ ИСПРАВЛЕНИЕ НАЦПРОЕКТОВ	5
ТАСС; 2020.11.02; ВЛАСТИ САХАЛИНА ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ ДЛЯ ТОЧКИ РАЗВОРОТА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ.....	7
ТАСС; 2020.10.02; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧАТ ДО 40,9% ОБЪЕМ ДОРОГ В НОРМАТИВНОМ СОСТОЯНИИ В 2020 ГОДУ	8
ТАСС; 2020.10.02; УЧАСТОК ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ «СКАНДИНАВИЯ» В ЛЕНОБЛАСТИ МОГУТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В 2023 ГОДУ	8
ТАСС; 2020.10.02; ЗА ГОД В КАРЕЛИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 140 КМ АВТОДОРОГ	9
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.11.02; РОССИЯ ПОДТЯНУЛА КОНТЕЙНЕРЫ; СТРАНА УЛУЧШИЛА ПОЗИЦИИ В ЛОГИСТИЧЕСКОМ РЕЙТИНГЕ	9
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.11.02; ПРОЕКТ ЗАКОНА О ЗАЩИТЕ ИНВЕСТИЦИЙ НЕ БУДЕТ ОПРЕДЕЛЯТЬ ПРАВИЛА ГОСПОДДЕРЖКИ ДЛЯ ВСЕХ; ОН СТАНЕТ ТОЛЬКО ОДНИМ ИЗ ИНСТРУМЕНТОВ ПОДДЕРЖКИ ИНВЕСТИЦИЙ.....	10
ТАСС; 2020.10.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРОАНАЛИЗИРУЕТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛНЕНИЯ ПЛАНА ПРИВАТИЗАЦИИ.....	11
РИА НОВОСТИ; 2020.10.02; В ЕР ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ ОГРАНИЧИТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ШИПОВАННЫХ ШИН	12
ПРАЙМ; 2020.10.02; СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ОГРАНИЧЕНА 60 КМ/Ч ИЗ-ЗА МОРОЗОВ.....	12
RNS; 2020.10.02; В ГИБДД УСОМНИЛИСЬ В НЕОБХОДИМОСТИ ШТРАФОВ ЗА СКРУЧЕННЫЙ ПРОБЕГ	13
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.11.02; ТАКСУЙ, ПОКА МОЛОДОЙ: ПОДСЧИТАН СРЕДНИЙ ЗАРАБОТОК МОСКОВСКИХ ВОДИТЕЛЕЙ; ЧТОБЫ ПОЛУЧАТЬ МАКСИМУМ 74 ТЫС. РУБЛЕЙ, НУЖНО КРУТИТЬ БАРАНКУ ПО 12 ЧАСОВ В СУТКИ ПОЧТИ БЕЗ ВЫХОДНЫХ	13
ТАСС; 2020.10.02; ЕВРОСИБ ВОЗОБНОВИЛ КОНТЕЙНЕРНЫЙ Ж/Д СЕРВИС САНКТ-ПЕТЕРБУРГ - НОВОСИБИРСК	16
ТАСС; 2020.10.02; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ ОТКРЫЛИ МЕЖДУ ЧИТОЙ И СРЕТЕНСКОМ ПОСЛЕ ПАДЕНИЯ АВТОБУСА С МОСТА.....	16

ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; РЖД ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ УСКОРЕННЫЕ РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ ПОЕЗДА С ОСТАНОВКАМИ В ПУТИ	16
ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; РЖД НА ПРАЗДНИКИ В ФЕВРАЛЕ НАЗНАЧАЮТ БОЛЕЕ 70 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ	17
ТАСС; 2020.10.02; САХАЛИН ПЛАНИРУЕТ ГАЗИФИЦИРОВАТЬ МАНЕВРОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ	17
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.11.02; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» СТАЛ ТРЕТЬЕЙ ПО ВЕЛИЧИНЕ АВИАКОМПАНИЕЙ В РОССИИ; В ЯНВАРЕ БОЛЬШЕ ПассаЖИРОВ ПЕРЕВЕЗЛИ ТОЛЬКО «АЭРОФЛОТ» И S7.....	18
КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.11.10; «АЭРОФЛОТ» ПОВЕЗ ПРОТИВ РЫНКА; ПассаЖИРОПОТОК КРУПНЕЙШЕЙ КОМПАНИИ УПАЛ НА ФОНЕ ОБЩЕГО РОСТА	19
RNS; 2020.10.02; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПассаЖИРОВ В ЯНВАРЕ	20
ТАСС; 2020.10.02; JAPAN AIRLINES И «АЭРОФЛОТ» ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О КОД-ШЕРИНГЕ	20
ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; S7 4 МАРТА ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В КИРОВСК И АПАТИТЫ.....	21
ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; ТАРИФЫ «АЭРОПОРТОВ РЕГИОНОВ» ОБОСНОВАНЫ 15-20-ЛЕТНЕЙ ОКУПАЕМОСТЬЮ ИНВЕСТПРОЕКТОВ - СЕО.....	21
ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; ХОЛДИНГ ВЕКсельБЕРГА ХОЧЕТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ СУРГУТА, ДОВЕСТИ СВОЮ ДОЛЮ ДО КОНТРОЛЯ.....	21
ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТА «СИВЕРСКИЙ» В ЛЕНОБЛАСТИ НАЧНЕТСЯ НЕ РАНЕЕ 2021Г - ВЛАСТИ.....	22
ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» НЕ ВЫПОЛНИЛИ ПЛАН ПО ПЕРЕВОЗКАМ В 2019Г ИЗ-ЗА ПЕРЕБОЕВ С ПОСТАВКАМИ САМОЛЕТОВ ..	23
ТАСС; 2020.10.02; УРАЛЬСКИЙ РАЗРАБОТЧИК САМОЛЕТА «БАЙКАЛ» ПЛАНИРУЕТ ПРЕДСТАВИТЬ ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ В 2020 ГОДУ	23
ТАСС; 2020.10.02; ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА «БАЙКАЛ» В УЛАН-УДЭ ТРЕБУЕТ 2,2 МЛРД РУБЛЕЙ	24

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.11.02; «ИРАЭРО» ВЫВЕЗЛА ИЗ ИРКУТСКА В ХАРБИН 60 ГРАЖДАН КНР

Авиакомпания «ИрАэро» выполнила последний чартерный рейс в Китай в рамках вывоза из КНР граждан России в связи с распространением коронавируса. В понедельник из Иркутска в Харбин были доставлены 60 граждан Китая, обратным рейсом во вторник прилетели девять россиян, сообщили ТАСС в пресс-службе перевозчика.

«На борту самолета, выполнявшего рейс Иркутск - Харбин было 60 пассажиров, это граждане Китая. Обратным рейсом доставлено девять россиян. Это был последний чартерный рейс», - сказал собеседник агентства.

Таким образом, всего «ИрАэро» выполнила два чартерных рейса, чтобы вывезти из России граждан КНР и вернуть домой россиян. Первый рейс состоялся 3 февраля, тогда из Иркутска в Харбин улетели 49 человек, обратным рейсом прилетели трое.

С 1 февраля Росавиация запретила некоторые регулярные рейсы в Китай из-за распространения в этой стране коронавируса. **Минтранс РФ** разрешил авиакомпаниям выполнять чартерные рейсы из России в Китай, чтобы вывезти российских граждан с территории КНР. Чартерное авиасообщение между Россией и Китаем будет закрыто с 14 февраля.

<https://tass.ru/obschestvo/7730699>

РИА НОВОСТИ; 2020.10.02; В МИНТРАНСЕ ОЦЕНИЛИ ТЕКУЩУЮ СИТУАЦИЮ С ПОЛЕТАМИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ

Российские авиакомпании с 1 по 10 февраля планировали 86 рейсов между РФ и Китаем, китайские - выполнили более 20 рейсов между странами, сообщается на сайте **Минтранса РФ**.

«Всего на этот период (1-10 февраля - ред.) российскими авиакомпаниями было запланировано 86 рейсов - 29 чартерных и 57 регулярных - из Китая в Россию. На 10 февраля запланировано шесть регулярных рейсов. По состоянию на 15:45 выполнено два рейса, четыре рейса ожидаются до 18:00», - говорится на сайте **Минтранса**. На рейсы авиакомпании «**Аэрофлот**», запланированные на 10 февраля, продано 1558 билетов. 11 февраля «**Аэрофлот**» планирует выполнить шесть регулярных рейсов из Китая в Россию.

«Информация о пассажирах - гражданах России, имеющих билеты на чартерные рейсы из Китая в Россию на период с 10 по 29 февраля, по состоянию на 15:00 10 февраля следующая. (У - ред.) 1369 из них уже либо переоформлены билеты на альтернативные направления, либо переоформлены билеты на регулярные рейсы авиакомпании «**Аэрофлот**», либо оформлен возврат билетов. Это связано с тем, что авиакомпания «Сибирь» прекратила выполнение полетов между пунктами России и Китая с 4 февраля, а авиакомпания «Уральские авиалинии» - с 7 февраля», - говорится в сообщении.

Минтранс отмечает, что 197 пассажиров «Сибири» и 66 пассажиров «Уральских авиалиний» ожидают пересадки на альтернативные рейсы или возврата денежных средств. В настоящее время сотрудниками этих авиакомпаний ведется соответствующая работа с пассажирами. Таким образом, 263 пассажира - гражданина России ожидают пересадки на альтернативные рейсы или возврата денежных средств.

«Китайскими авиакомпаниями за период с 1 февраля по 15:45 10 февраля выполнено 22 рейса (20 регулярных и 2 чартерных) из Китая в Россию. 10 февраля планируется выполнить один регулярный рейс (прилет в Москву после 17:00). Еще два

запланированных на 10 февраля рейса китайских авиакомпаний отменены. На 11 февраля запланировано четыре регулярных рейса», - добавляет ведомство.

<https://ria.ru/20200210/1564516716.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Mintranse-rasskazali-o-chisle-ozhidayuschih-vileta-iz-Kitaya-rossiyan-2020-02-10/>

<https://iz.ru/974528/2020-02-10/mintrans-rasskazal-o-situacii-s-poletami-mezhdu-rossiei-i-kitaem>

<https://tass.ru/obschestvo/7728387>

ТАСС; 2020.10.02; ГРУЗОПОТОК РФ И КНР СНИЖАЕТСЯ НА ФОНЕ КОРОНАВИРУСА, НО СИСТЕМНЫХ РИСКОВ ПОКА НЕТ - ТРУТНЕВ

Грузопоток между Россией и Китаем снижается на фоне коронавируса, однако пока нет системных рисков. Об этом сообщил журналистам вице-премьер - полномочный представитель президента в ДФО Юрий Трутнев.

«У нас же закрытые погранпереходы, поэтому, конечно, снижение есть. Пока мы не видим каких-то системных рисков», - сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

При этом Трутнев отметил, что правительство предпринимает все необходимые меры по борьбе с коронавирусом. «Что касается мер - вся работа идет, необходимые меры на Дальнем Востоке принимаются», - пояснил Трутнев.

О вирусе

Председатель правительства РФ Михаил Мишустин 30 января подписал распоряжение о закрытии российской границы на Дальнем Востоке в качестве меры по нераспространению коронавируса нового типа. Ранее на большинстве автомобильных пунктов пропуска грузовое сообщение было приостановлено.

ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; ГРАНИЧАЩАЯ С РОССИЕЙ КИТАЙСКАЯ ПРОВИНЦИЯ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА ЗАКРЫЛА УЧАСТКИ СЕМИ СКОРОСТНЫХ АВТОСТРАД

Около двух десятков пунктов платного выезда на скоростные автострады временно закрыты из-за коронавируса в китайской провинции Хэйлунцзян, граничащей с Россией (Забайкалье, Амурская область, Еврейская автономная область).

Информация о закрытии участков скоростных автомагистралей поступила в министерство экономического развития и внешнеэкономических связей Амурской области из департамента транспорта провинции Хэйлунцзян.

«Временно закрыты 18 пунктов взимания платы на скоростных автострадах. Данная мера принята в соответствии с запросами правительств нескольких городов провинции для предотвращения и контроля распространения коронавирусной инфекции», - говорится в сообщении министерства со ссылкой на департамент китайской провинции.

Пункты взимания платы не работают на ряде участков автомагистралей Пекин-Харбин, Харбин-Дунцзян, Суйфэньхэ-Маньчжурия, Хэган-Далянь, Шуанляо-Нэньцзян, Цзяньсаньчжань-Хэйсязыдао, а также Ичунь-Цицикар.

Водителям китайские власти рекомендуют двигаться через другие пункты взимания платы или выбирать иные маршруты передвижения.

Правительство Хэйлунцзян также в понедельник сообщило правительству Амурской области о 24 новых подтвержденных случаях пневмонии, вызванной новым штаммом коронавирусной инфекции. В провинции зарегистрирован 331 подтвержденный случай заболевания коронавирусной инфекцией, из которых 128 случаев - в Харбине. Имеются четверо заболевших и в ближайшем к Приамурью китайском городе Хэйхэ.

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ САПОЖКОВ, ДИАНА ГАЛИЕВА, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.11.02; ТРАТНЫЙ ТРУД; ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПОРУЧЕНО САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ ИСПРАВЛЕНИЕ НАЦПРОЕКТОВ

10 февраля премьер-министр Михаил Мишустин на совещании с вице-премьерами поручил проанализировать причины возникновения денежных остатков по итогам расходования средств бюджета в 2019 году, в том числе средств **нацпроектов**, с применением дисциплинарных мер по итогам проверки. Ревизия обещана и планам аналогичных расходов на 2020 год. Сами **нацпроекты**, по которым в 2019 году не израсходовано 8,5% ассигнований (около 150 млрд руб.), начнут корректировать на завтрашнем заседании президиума совета по стратегическому развитию и **нацпроектам**. Ранее **Владимир Путин** своим указом изменил состав совета и предоставил право Михаилу Мишустину проводить заседания его президиума, решающего все основные вопросы **нацпроектов**, по своему усмотрению.

На утреннем совещании с вице-премьерами (теперь оно проводится по понедельникам в 9:00) глава Белого дома Михаил Мишустин поручил вице-премьеру Дмитрию Григоренко совместно с Минфином и Федеральным казначейством проанализировать причины появления остатков у законтрактованных расходов бюджета 2019 года — с «соответствующими жесткими выводами, в том числе с применением мер дисциплинарной ответственности». Как пояснил господин Мишустин, ситуация с неиспользованием бюджетных средств на конец года недопустима. «Я вижу этому две причины: либо неэффективное планирование, либо низкое качество управленческого аппарата, который этим занимался», — отметил он, потребовав навести порядок в системе стратегического планирования. Напомним, критике этой системы был посвящен недавний стратегический аудит Счетной палаты, выяснившей, что планы ведомств не учитывают четверти показателей **нацпроектов** и половины целей госпрограмм (см. “Ъ” от 6 февраля). Совещание было, очевидно, подготовительным к назначенному на среду заседанию президиума совета при президенте по стратегическому развитию и **нацпроектам**, на котором могут быть внесены изменения в их паспорта.

Оно пройдет уже 12 февраля с участием шести заместителей главы правительства (включая первого вице-преьера Андрея Белоусова), профильных министров, помощника президента Максима Орешкина, главы ВЭБ.РФ Игоря Шувалова, мэра Москвы Сергея Собянина, главы Агентства стратегических инициатив Светланы Чупшевой и нового руководителя Аналитического центра при правительстве Константина Калинина.

Состав самого совета указом Владимира **Путина** от 6 февраля был изменен в связи с отставкой правительства и назначением нового в январе 2020 года. Есть и правки регламента его работы. Заседание совета ранее могло проводиться или президентом (главой совета), или его заместителем (премьер-министром, он же глава президиума). Президиум совета, де-факто главный рабочий орган системы **нацпроектов**, мог проводить только глава этого президиума — премьер-министр. Указом Михаилу Мишустину предоставлено право перепоручать проводить президиумы двум своим заместителям в совете — или первому вице-премьеру Андрею Белоусову, или помощнику президента Максиму Орешкину. Ответственным секретарем президиума стал врио директора департамента организации проектной деятельности аппарата Белого дома Дмитрий Некрасов. Фактически речь идет о том, что система **нацпроектов** все в большей степени становится частью хозяйства премьер-министра Михаила Мишустина.

Часть **нацпроектов** со сменой правительства,помним, получила новых кураторов. Свои полномочия в большей степени сохранила лишь Татьяна Голикова (нацпрограммы по здравоохранению, образованию и науке) — проект по демографии теперь в совместном ведении с Дмитрием Чернышенко, он также ответственный за цифровой и культурный **нацпроекты**.

Марат Хуснуллин унаследовал за Виталием Мутко жилищный проект, получив в ведение **нацпроекты** по автодорогам, экологии (совместно с Викторией Абрамченко) и инфраструктурный (с Юрием Борисовым). За первым вице-премьером Андреем Белоусовым закреплены производительность труда и поддержка занятости, экспорт и малый бизнес. Без кураторства **нацпроектов** наряду с Юрием Трутневым пока остался Алексей Оверчук.

Материалы к совещанию 12 февраля, с которыми ознакомился “Ъ”, свидетельствуют, что из общей суммы утвержденных к расходованию в 2019 году бюджетных ассигнований на **нацпроекты** — это 1,75 трлн руб. — на 1 января 2020 года неиспользованными остались 148 млрд руб., или 8,5% средств.

Среди худших по финансовому исполнению **нацпроектов** — «Экология» (в связи с проблемами «мусорной» реформы), по ней раскассировано 66,3% выделенных денег, «Цифровая экономика» (выполнена на 73,4%), «Производительность труда и поддержка занятости» (87,1%), «**Комплексный план** развития инфраструктуры» (88,4%), не дотянул до 90% исполнения и **нацпроект** «Международная кооперация и поддержка экспорта» (89,1%). В абсолютном выражении наибольший недорасход средств приходится на инфраструктурный (40 млрд руб.), цифровой (27 млрд руб.), демографический (24 млрд руб.) и экологический (19 млрд руб.) проекты.

По данным на 8 февраля, ответственные за **нацпроекты** ведомства подготовили предложения о переносе 99,6% прошлогодних неизрасходованных ассигнований на 2020 год, предложения о правке паспортов **нацпроектов** не учитывали лишь 564 млн руб. «остатков». В большинстве случаев ведомства констатируют: «недорасход» 2019 года является «бумажным» и вызван либо бюрократической волокитой при принятии решений о предоставлении субсидий (как в случае с финансированием строительства ледоколов проекта 2220), либо запаздыванием платежных документов от подрядчиков за уже выполненные работы. Ряд инициатив по **нацпроектам** связан с перераспределением средств на более важные с точки зрения нового правительства меры. Например, Минтруд со ссылкой на подписанный Андреем Белоусовым 28 января «график первоочередных мер, необходимых для организации работы по исполнению **нацпроектов** в 2020 году», просит перераспределить несколько миллиардов рублей внутри **нацпроекта** «Демография». Минэкономики просит перенести и зарезервировать за ним на 2020 год 920 млн руб. по **нацпроекту** «Производительность труда», ссылаясь на экономию при госзакупках и расторгнутые в 2019 году госконтракты с не соблюдавшими условия исполнителями, и 4,1 млрд руб. по **нацпроекту** «Поддержка МСП» — в основном нераспределенные льготные кредиты и субсидии.

Отдельно Минфин консолидировал информацию и о не доведенных до исполнителей **нацпроектов** лимитах бюджетных обязательств — всего это порядка 18 млрд руб. на 2020 год, 21 млрд руб. на 2021 год и 148 млрд руб. на 2022 год, это средства, для разблокирования которых в бюджетной системе требуется принятие пока не принятых нормативных актов. Максимальный их объем в 2020 году приходится на жилищный (5 млрд руб., нет НПА по распределению грантов малым городам за лучшую городскую среду), научный (также 1,5 млрд руб. грантов на ядерные исследования), экспортный (4,2 млрд руб. на господдержку инвестпроектов в АПК) **нацпроекты**. В таблице, описывающей распределение Минфином субсидий и межбюджетных трансфертов регионам, — де-факто это описание федерального участия в финансировании мероприятий **нацпроектов** в субъектах РФ — суммы реальных перечислений даже превосходят на несколько сотен миллионов рублей суммы, о которых центр и регионы заключили соответствующие соглашения. Напомним, в первой половине 2019 года глава Минфина Антон Силуанов провел десятки совещаний с главами субъектов РФ именно по финансированию **нацпроектов** (см., например, “Ъ” от 11 апреля, 17 июня 2019 года), и итоговые цифры Минфина подтверждают, что ссылки региональных администраций на

отсутствие финансирования со стороны центра не имели под собой оснований. Финансовое недоисполнение **нацпроектов** в первый год их реализации выглядит сопоставимым с уровнем недоисполнения бюджета в целом — по итогам 2019 года не удалось освоить около 1,1 трлн руб. запланированных бюджетных расходов, или 5,8% от уточненной бюджетной росписи.

Таким образом, спор о том, действительно ли **нацпроекты** в 2019 году реализовывались с проблемами, близок к закрытию. По его итогам выяснено, что в основном средства нашли получателей, в регионах, которые в начале 2019 года, в том числе через Госсовет, требовали коррекции системы **нацпроектов**, проблем больше, чем на федеральном уровне. В итоге, по крайней мере, как это видится сейчас, управление **нацпроектами** вновь сдвигается в сторону Белого дома — как и предполагалось в них изначально.

Михаил Мишустин распорядился провести ревизию планов аналогичных расходов уже на 2020 год, средства он предложил перенаправить на реализацию инициатив, обозначенных в послании президента Федеральному собранию. Допрасходов на их выполнение не предполагается: глава правительства потребовал строгой бюджетной дисциплины и попросил коллег более не раздавать обещания по расходованию средств резервного фонда. «Федеральный бюджет на ближайшие три года принят, тщательно выверен и сбалансирован. Это основа стабильности нашей экономики, в нем заложены все необходимые средства, в том числе на реализацию национальных проектов», — пояснил господин Мишустин, тогда как средства резервного фонда предназначены для финансирования непредвиденных расходов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4250888>

ТАСС; 2020.11.02; ВЛАСТИ САХАЛИНА ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ ДЛЯ ТОЧКИ РАЗВОРОТА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Модернизация портовой инфраструктуры необходима для создания на Сахалине точки разворота Северного морского пути, заявил в понедельник на заседании областного инвестиционного совета губернатор региона Валерий Лимаренко.

«Мы находимся на пересечении деловых и туристических маршрутов. <...> Сахалин может стать точкой разворота Северного морского пути. Надо сделать так, чтобы транспортируемый груз доставлялся на остров, перегружался и дальше шел в страны юго-восточной Азии. «Разворот» может находиться и в другом месте - на Камчатке, в Приморье, но мы пытаемся доказать, что такой точкой должна стать Сахалинская область», - приводит слова губернатора пресс-служба.

По данным областного правительства, сейчас ведется работа с Министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики по включению региона в технико-экономическое обоснование (ТЭО) развития Северного морского пути в ближайшие годы. На областном инвестиционном совете Лимаренко отметил, что на Сахалине необходимо модернизировать портовую инфраструктуру: должны появиться один или несколько мощных глубоководных портов, в которых будут обрабатываться крупные суда, это, в свою очередь, создаст дополнительные условия для развития бизнеса, который связан с переработкой газа, нефти, угля, рыбы. На сегодняшний день региональные власти сформировали пакет из 15 масштабных инвестиционных проектов.

«На Сахалине планируют создать индустриальные парки для нефтегазового, строительного, агропромышленного комплексов, развернуть медицинский и цифровой кластеры, модернизировать энергетику и жилищно-коммунальное хозяйство. До конца 2025 года остров должен стать крупным логистическим центром с современными портами и развитой сетью аэродромов, - сообщили в региональном правительстве. - В Корсаковском порту планируется провести работы по дноуглублению, продлить морской причал. В морской гавани должны появиться складские контейнеры класса «А» площадью 160 тысяч квадратных метров, холодильные мощности для хранения морепродуктов».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-sahalina-planiruut-sozdat-uslovia-dla-tocki-razvorota-severnogo-morskogo-puti>

ТАСС; 2020.10.02; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧАТ ДО 40,9% ОБЪЕМ ДОРОГ В НОРМАТИВНОМ СОСТОЯНИИ В 2020 ГОДУ

Дороги регионального значения протяженностью более 300 км отремонтируют в Новгородской области в 2020 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»**, на восстановление магистралей предусмотрено 2,7 млрд рублей федеральных и областных средств. Это позволит повысить нормативное состояние дорог региона с 37,9% до 40,9%, сообщил ТАСС представитель пресс-службы правительства области в понедельник.

«На данный момент по итогам проведенной работы 37,9% дорог региона соответствуют нормативам. На конец 2020 года после ремонта по **БКАД (нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»** - прим. ТАСС) запланированных в этом году участков магистралей доля нормативных дорог будет доведена до 40,9%», - сказал собеседник агентства.

В интервью ТАСС **министр транспорта**, дорожного хозяйства и цифрового развития региона Артем Мирон сообщил, что в течение года будет восстановлено более 300 км дорожного полотна области. «У нас 311 км региональных дорог и 27 км местных дорог в рамках Новгородской агломерации планируется отремонтировать. В текущем году на ремонт автомобильных дорог региона будет направлено 2,7 млрд рублей. Из них 405 млн рублей - федеральное финансирование, остальное - средства бюджета области», - сказал Мирон.

Он пояснил также, что за контролем качества выполнения ремонтов дорог следят на нескольких уровнях. Материалы проверяет лаборатория подрядчика и заказчика, за ходом работ следят и представители региональной общественной палаты, жители региона, обратную связь от которых получают, в том числе, с помощью мобильного приложения «Госуслуги. Дороги». В нем указана информация об отремонтированных участках дорог и тех отрезках магистралей, которые планируют восстановить, новгородцы могут оставить в приложении комментарий или замечание по выполненной работе и приложить фото. Как пояснил Мирон, опубликованную информацию анализирует и проверяет профильное новгородское министерство.

<https://tass.ru/ekonomika/7723353>

ТАСС; 2020.10.02; УЧАСТОК ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ «СКАНДИНАВИЯ» В ЛЕНОБЛАСТИ МОГУТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В 2023 ГОДУ

Федеральное казенное учреждение «Упрдор «Северо-Запад» объявило конкурс на реконструкцию участка автомобильной дороги федерального значения А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург - Выборг - граница с Финляндией к 11 октября 2023 года. Начальная (максимальная) цена контракта составит 13,6 млрд рублей, следует из информации на сайте госзакупок.

«Реконструкция автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург - Выборг - граница с Финляндской Республикой на участке км 65+000 - км 100+000, Ленинградская область <...> Окончание работ - 11 октября 2023 года <...> Начальная цена 13,6 млрд рублей», - сказано в конкурсной документации.

В июне 2019 года «Упрдор «Северо-Запад» объявило конкурс на капитальный ремонт участка трассы «Скандинавия», протяженностью 33 км также расположенного в Ленинградской области. Работы планируется завершить к 1 октября 2024 года.

Федеральная трасса «Скандинавия» является частью европейского маршрута Е-18. На территории РФ начинается от административной границы Петербурга и проходит по Ленинградской области до границы с Финляндией. Трасса является частью маршрута,

который соединяет Россию с Финляндией и другими скандинавскими странами - Швецией и Норвегией.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/uchastok-federalnoy-trassy-skandinaviya-v-lenoblasti-mogut-rekonstruirovat-v-2023-godu>

ТАСС; 2020.10.02; ЗА ГОД В КАРЕЛИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 140 КМ АВТОДОРОГ

В 2020 году на ремонт более 140 км автомобильных трасс в республике Карелия направят свыше 2 млрд рублей в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщает «Московский комсомолец» в понедельник.

Средства пойдут на ремонт республиканских и муниципальных дорог, среди которых участки трасс «Олонец – Верховье», «Крошнозеро – Эссойла», «Олонец – Питкяранта – Леппясилта». Также, планируется завершение работ на автодорогах «Петрозаводск – Суоярви», «Шуйская – Гирвас».

Кроме того, федеральные средства потратят на обновление 19 км улиц в столице республики и более 3 км в городе Кондопога. На некоторых участках дорог в регионе, для улучшения видимости, установят системы наружного освещения. Они появятся в Пудожье, Медвежьегорске, Суоярви, в поселках Новая Вилга, Салми, Ильинский, Ладва и Пухта, а также в селе Видлица и деревнях Нигижма и Каршево.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/za-god-v-karelii-otremontiruut-bolee-140-km-avtodorog>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.11.02; РОССИЯ ПОДТЯНУЛА КОНТЕЙНЕРЫ; СТРАНА УЛУЧШИЛА ПОЗИЦИИ В ЛОГИСТИЧЕСКОМ РЕЙТИНГЕ

Положение России как логистического узла среди развивающихся стран несколько укрепилось, следует из рейтинга 2020 Agility Emerging Markets Logistics Index. Страна заняла 13-е место в рейтинге, поднявшись на одну позицию. Положение в рейтинге могло бы быть выше с точки зрения перспектив внутренней и международной логистики, но его портят условия ведения бизнеса. Авиаперевозки грузов из ЕС в Россию, а также морские грузоперевозки между Россией и Европой растут высокими темпами. Но авторы рейтинга предупреждают: в 2020 году мировую логистику ждет рецессия на фоне снижения темпов роста мировой торговли, торговых войн и политической нестабильности.

В 2020 году мировой логистический рынок ожидает рецессия, следует из 2020 Agility Emerging Markets Logistics Index. Основной фактор — торговая война между Китаем и США, в ходе которой торговые ограничения коснулись китайского импорта общей стоимостью \$360 млрд и американского стоимостью \$110 млрд. В 2019 году объемы воздушных и морских контейнерных перевозок между странами упали на 10,9% и 11,8% соответственно. К числу других поводов для пессимизма авторы рейтинга относят сокращение оборотов мировой торговли, рост экономического протекционизма и политическую нестабильность. Вместе с тем последний фактор, обычно серьезно влияющий на логистику развивающихся стран, не сыграл в минувшем году определяющей роли: большинство стран, где наблюдалась политическая турбулентность, не утратили своих позиций в рейтинге, а Египет даже поднялся сразу на шесть мест.

Рейтинг складывается из трех параметров — перспективности внутренней логистики, международной логистики и условий ведения бизнеса в стране. Шестерка лидеров с прошлого года не изменилась: на первом месте по-прежнему Китай, на втором — Индия. Далее следуют ОАЭ, Индонезия, Малайзия и Саудовская Аравия. Мексика опустилась на одну ступень, уступив седьмое место Катару, а Таиланд поднялся сразу на две позиции, сместив с девятого места Турцию и выдавив Вьетнам из первой десятки. Впрочем, по оценкам авторов рейтинга, Вьетнам — одна из немногих стран, которые могут выиграть

от торговой войны между КНР и США (по предварительным итогам 2019 года, ввоз вьетнамских товаров в США воздушным транспортом вырос на 23%, морем — на 25%). Россия поднялась на одно место в рейтинге и заняла 13-е место по совокупности показателей. Позиция могла бы быть и выше — по перспективности внутренней и международной логистики страна заняла 11-е и 10-е места соответственно, но положение подпортили условия ведения бизнеса (19-е место). Россия также сохранила присутствие в рейтинге международных логистических рынков с наибольшим потенциалом, но выпала из десятки, опустившись сразу на четыре позиции и заняв 11-е место.

По итогам 2019 года воздушный грузовой маршрут ЕС—Россия занял десятое место по темпам роста, нарастив объемы с 12,7 тыс. тонн в 2018-м до 13,6 тыс. тонн в 2019 году. Морской — на 11-м месте с ростом на 15,6%, до 39,8 млн тонн. Впрочем, маршрут ЕС—Украина обогнал его по приросту (на 17,7%, до 34,7 млн тонн). Объем морских перевозок в обратном направлении, из России в ЕС, — на восьмом месте по темпам роста, объем увеличился с 4,4 млн до 5,3 млн тонн (19,7%). При этом если в российском направлении грузопоток из ЕС год из года растет (прирост к 2012 году — 56%), то встречный — падает в среднем на 6,4% в год и до сих пор не восстановил объемы 2012 года, отставая на 37%.

Собеседник “Ъ” в одной из грузовых авиакомпаний говорит, что значительная часть грузов, перевозимых из России в ЕС авиатранспортом, идет транзитом из стран Азии. Часть грузов из Европы транзитом уходит в СНГ. «Не зная, какая часть груза растаможивается в аэропортах, сложно понять, какой объем этих грузов остается на территории РФ», — отмечает он.

Надежда Малышева из PortNews отмечает, что из РФ в направлении ЕС в большем объеме, чем годом ранее, отгружались минудобрения, лес, нефтеналивные грузы. В Россию поступали контейнеры как с товарами народного потребления, так и с комплектующими для производств. «Однако в части контейнерного грузопотока, не зная методики расчета этого рейтинга, можно допустить, что часть этого груза может быть азиатского происхождения с перевалкой (возможно, и перетаркой) в европейских хабах (таких как Роттердам) на фидерные линии до российских портов Балтики», — отмечает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4250884>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.11.02; ПРОЕКТ ЗАКОНА О ЗАЩИТЕ ИНВЕСТИЦИЙ НЕ БУДЕТ ОПРЕДЕЛЯТЬ ПРАВИЛА ГОСПОДДЕРЖКИ ДЛЯ ВСЕХ; ОН СТАНЕТ ТОЛЬКО ОДНИМ ИЗ ИНСТРУМЕНТОВ ПОДДЕРЖКИ ИНВЕСТИЦИЙ

Законопроект о защите и поощрении инвестиций должен был стать основой нового инвестиционного законодательства России и упорядочить правила получения господдержки. Но теперь он может потерять статус «инвестиционного кодекса». Исключение общего инвестиционного режима из законопроекта обсуждалось на совещании в правительстве у первого вице-преьера Андрея Белоусова на прошлой неделе, рассказали три человека, близких к разным участникам совещания. Об этом сказано и в проекте протокола совещания (с копией ознакомились «Ведомости»).

Правительство договорилось не включать в проект наиболее спорные моменты, чтобы принять его до 30 апреля, говорил на прошлой неделе Белоусов. Сейчас важнее создать инструмент для **нацпроектов**, а работа над инвестиционным кодексом может продолжаться параллельно, говорит человек, близкий к рабочей группе по доработке законопроекта.

На исключении общего режима, например, настаивал «Ростелеком» (с копией письма ознакомились «Ведомости», подлинность подтвердили чиновники).

Из законопроекта планируют исключить и регулирование режимов территориальных преференций – например, территории опережающего развития, особые экономические

зоны и др., говорят собеседники. Теперь проект сводится к созданию еще одного инструмента поддержки инвестиций, подписавшим соглашения он даст право на неизменность условий бизнеса, резюмирует один из участников обсуждений.

Законопроект о защите инвестиций был принят Госдумой в первом чтении в декабре 2019 г., после чего было объявлено о его доработке. В версии для первого чтения проект предусматривал два режима поддержки – общий (для всех компаний) и проектный (по соглашению с инвестором). Общий режим ограничивал предоставление господдержки. В первую очередь на нее могли претендовать проекты с минимальным госучастием, налоги от которых должны существенно превышать господдержку. Это могло помешать реализации социальных инвестпроектов, говорит один из участников обсуждения.

Проект, по задумке авторов, должен был урегулировать все вопросы инвестиционной деятельности, но новые правила, по сути, отменяли существующие инвестрежимы, например региональные инвестпроекты, специальные инвестконтракты, говорит партнер КPMG Михаил Орлов, и это пугало бизнес.

Формулировки законопроекта правительство обсудит на этой неделе, знают три участника обсуждения. Комментировать законопроект преждевременно, говорит представитель Минфина, его коллега из правительства не ответил на запрос.

Законопроект должен не менять существующие режимы, а предложить новый специальный преференциальный режим, который будет работать наравне с другими, считает Орлов.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/02/11/822711-proekt-zakona>

ТАСС; 2020.10.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРОАНАЛИЗИРУЕТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛНЕНИЯ ПЛАНА ПРИВАТИЗАЦИИ

Счетная палата проанализирует эффективность исполнения Росимуществом, Минэкономразвития и «ДОМ.РФ» плана приватизации на 2017-2019 годы, говорится в перечне контрольных и экспертно-аналитических мероприятий ведомства на текущий год. Кроме того, ведомство проверит эффективность корпоративного управления в «Объединенной зерновой компании», «Совкомфлоте» и Росимуществе.

План приватизация госимущества на 2017-2019 годы предусматривал, в частности, снижение доли государства в «Алросе» (с 33% до 29%), «Совкомфлоте» (с 100% до 25% плюс одна акция) и ВТБ (с 60,9% до 25% плюс одна акция), а также полный выход РФ из капитала Новороссийского морского торгового порта и «Объединенной зерновой компании». Однако эти планы не были реализованы.

Использование средств ФНБ

Счетная палата также оценит эффективность использования средств Фонда национального благосостояния (ФНБ), в том числе направленных на финансирование инфраструктурных проектов.

Проверка затронет, в частности, Минфин, Минэкономразвития, **Минтранс**, ГК «Автодор», РЖД, Росатом, «Ямал-СПГ», «Атомэнергопром», Западно-Сибирский нефтехимический комбинат и Тувинскую энергетическую промышленную корпорацию.

Также ведомство проверит использование «Автодором» бюджетных средств, в том числе средств ФНБ, направленных на финансирование инфраструктурного проекта «Центральная кольцевая автомобильная дорога» в 2019 году.

Объем ликвидной части ФНБ на 1 февраля составил 6,197 трлн рублей, что эквивалентно \$98,314 млрд, или 5,5% ВВП, прогнозируемого на 2020 год. Приступить к инвестициям из ФНБ, в котором накапливаются нефтегазовые доходы, правительство может, когда его ликвидная часть превысит 7% ВВП, произойти это должно в 2020 году.

<https://tass.ru/nedvizhimost/7730283>

РИА НОВОСТИ; 2020.10.02; В ЕР ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ ОГРАНИЧИТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ШИПОВАННЫХ ШИН

«Единая Россия» считает нецелесообразным ограничивать использование шипованных шин в РФ из-за разных климатических условий в регионах страны, заявил координатор партпроекта ЕР «Безопасные дороги», зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский.

«В «Единой России» считают нецелесообразным ограничивать эксплуатацию шипованных шин из-за разных погодно-климатических условий в регионах России», - сообщается на официальном сайте ЕР со ссылкой на Афонского.

Он напомнил, что с декабря по февраль партпроект «Безопасные дороги» организовал в регионах России обсуждения инициативы о закреплении федеральным законодательством периода эксплуатации шипованных шин. В обсуждениях принимали участие водители, общественные организации и другие заинтересованные стороны. В соответствующем мониторинге партпроекта приняли участие 44 региона РФ. Результаты мониторинга переданы в правительство РФ.

«Наиболее популярными периодами стали промежутки с ноября по апрель, реже с октября по апрель. Как отметили региональные координаторы партпроекта, в Ставропольском крае этот период совсем небольшой: 90 дней, с декабря по февраль. А вот в некоторых районах Новгородской области и в Якутии предложили самый длинный период: с сентября по май (273 дня)», - рассказал Афонский.

По его словам, при принятии окончательного решения стоит учитывать фактическое перемещение автотранспорта между регионами. Так, может оказаться, что при пересечении межрегиональной границы водителю придется нарушить норму эксплуатации зимних или летних шин, отметил Афонский.

В ЕР напомнили, что в конце 2019 года госкомпания «Автодор» предложила Минтранс установить период эксплуатации шипованных шин, поскольку в настоящий момент этот параметр законодательно не закреплён. В госкомпании предлагают штрафовать водителей за нарушение правил применения шипованной резины, а региональным властям позволить самостоятельно определять период эксплуатации сезонных покрышек, запустить систему автоматической идентификации транспорта с шипами с помощью камер.

<https://ria.ru/20200210/1564510270.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7727917>

ПРАЙМ; 2020.10.02; СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ОГРАНИЧЕНА 60 КМ/Ч ИЗ-ЗА МОРОЗОВ

Скорость движения транспорта по автодорожной части Крымского моста ограничена 60 километрами в час из-за морозов, сообщили РИА Новости в инфоцентре «Крымский мост».

«С установленной периодичностью проводится очистка дороги от осадков и обработка дорожного полотна водно-соляным раствором. В связи с понижением температуры воздуха действует рекомендация для водителей на скорость движения 60 км/час», - сообщили в инфоцентре, добавив, что движение выполняется в штатном режиме.

В связи с прохождением арктического антициклона в Крыму ночная температура воздуха понизилась до 15 градусов мороза, днем 6-8 градусов мороза. Потепление ожидается со вторника, сообщает региональный гидрометцентр.

Обычная разрешенная скорость движения автомобилей по мосту - до 90 км/ч.

RNS; 2020.10.02; В ГИБДД УСОМНИЛИСЬ В НЕОБХОДИМОСТИ ШТРАФОВ ЗА СКРУЧЕННЫЙ ПРОБЕГ

Введение штрафов за скручивание пробега автомобилей может болезненно сказаться на обществе, должны работать профилактические механизмы со стороны дилеров и сервисов объявлений по продаже машин, заявил начальник управления технадзора ГИБДД Сергей Чипурин.

«На всяких различных интернет-ресурсах по продаже автомобилей, когда человек туда заходит, он видит, что там продается. Вот представители компаний «Яндекса», «Авито» рассказали, что у них на сайте в объявлениях можно даже увидеть, что есть опасность, что пробег скручен. Надо проводить профилактику... Это должна быть информация о дилерах, которые инициаторы этих мероприятий сегодня. Потому что введение любой ответственности в Российской Федерации, ее ужесточение в последнее время очень болезненно сказывается на нашем обществе», — заявил Чипурин.

В МВД также не считают очевидным, что скручивание пробега увеличивает или создает риски безопасности на дорогах.

«Прозвучали тезисы, насколько влияет скручивание пробега на безопасность дорожного движения. Это вопрос очень дискуссионный, никаких существенных исследований я не видел», — добавил Чипурин.

С инициативой о введении ответственности за оказание услуг по скручиванию пробега автомобилей в России выступила Ассоциация «Российские автомобильные дилеры» (РОАД). По словам главы объединения Олега Мосеева, по оптимистичной оценке, 20% вторичного авторынка России ездит со скрученным пробегом, по пессимистичной оценке — 40%.

«Если взять опыт развитых рынков, где есть вторичные продажи, там практически везде есть ответственность...вводить ответственность собственника транспортного средства не представляется возможным...Сейчас нужно сконцентрироваться на действиях, которые осуществляют недобросовестные так называемые предприниматели. На наш взгляд, значительное увеличение штрафных санкций и четкое прописание в законодательстве, приведет к тому, что эта услуга станет экономически неэффективной», — сказал он.

Инициативу поддерживает член комитета Госдумы по транспорту, депутат Александр Старовойтов.

«Моя позиция заключается в том, чтобы делать акцент на (запрете. — RNS) услуги. Будет ли это штраф... или уголовная ответственность, давайте выскажем свои мнения», — призвал депутат участников тематического круглого стола в Госдуме в понедельник.

<https://rns.online/transport/V-GIBDD-usomnilis-v-neobhodimosti-shtrafov-za-skruchennii-probeg-2020-02-10/>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.11.02; ТАКСУЙ, ПОКА МОЛОДОЙ: ПОДСЧИТАН СРЕДНИЙ ЗАРАБОТОК МОСКОВСКИХ ВОДИТЕЛЕЙ; ЧТОБЫ ПОЛУЧАТЬ МАКСИМУМ 74 ТЫС. РУБЛЕЙ, НУЖНО КРУТИТЬ БАРАНКУ ПО 12 ЧАСОВ В СУТКИ ПОЧТИ БЕЗ ВЫХОДНЫХ

Таксист в Москве может заработать 20–25 тыс. рублей в месяц при стандартном восьмичасовом рабочем дне, подсчитали для «Известий» в лизинговой компании «Европлан». Для того чтобы повысить свой доход до максимального, в 74 тыс. рублей, он должен трудиться 25 дней по 12 часов. При таком рабочем графике таксисты рискуют не только своим здоровьем, но и здоровьем пассажиров, поскольку растет риск ДТП. Выходом из ситуации может стать введение гарантированного минимального заработка для водителей и ограничение размера комиссий агрегаторов, полагают эксперты. В сервисах такси считают, что нужно избавляться от многочисленных посредников.

Меньше — не лучше

Заработок московского таксиста в среднем составляет от 65,4 до 74,1 тыс. рублей. Для этого нужно работать 25 дней в месяц по 12 часов (всего 300 часов), подсчитали для «Известий» в лизинговой компании «Европлан».

Там также описали примерную структуру общей выручки при 300-часовом графике. Из нее по 3% приходится на лизинговые платежи и страхование (каска и ОСАГО), 4% — доход таксопарка, 8% — возмещение стоимости машины, взятой в лизинг. Налоги и эксплуатационные расходы съедают еще 23%. Чистый доход таксиста, на руки, — порядка 34% от выручки, а 25% получает агрегатор.

В «Европлане» рассчитали и два варианта заработка для стандартного восьмичасового графика работы — если человек трудится 26 дней в месяц и 22 дня. Схема 26 x 8, или 208 часов в месяц, позволяет таксисту в Москве заработать от 31,7 тыс. до 37,7 тыс. рублей. При этом при стандартной пятидневке — то есть 22 рабочих дня (176 часов) — ежемесячный доход водителя составит всего 20–25 тыс. рублей.

Из расчетов следует: чем больше часов в месяц водитель проводит за рулем, тем выше доля его чистого дохода в общей выручке. Она растет пропорционально отработанному времени — от 19% при 176 часах в месяц, до 34% — при 300.

Координатор «Синих ведерок» Петр Шкуматов сказал «Известиям», что представленные суммы доходов московских таксистов близки к реальности. При этом, чтобы заработать среднюю (по официальным данным на ноябрь 2019 года) московскую зарплату в 88,6 тыс. рублей, придется крутить баранку по 13–14 часов вообще без выходных.

— Неудивительно, что при таком графике у водителей, даже у молодых парней в хорошей физической форме, снижаются внимание и скорость реакции. Это приводит к трагическим последствиям, — добавил Петр Шкуматов.

Агрегаторы такси не смогли оценить объективность представленных «Европланом» цифр. Но, по мнению представителя сервиса «Везет», исследование отражает узкую аудиторию водителей — с договором лизинга.

— В нашем сервисе разные форматы подключения: начиная от фиксированной стоимости за заказ и заканчивая безлимитом на определенный период. В тех городах, где самый популярный вид подключения — на основе комиссии от заказа, — процент агрегатора, как правило, находится в вилке 13–18%, — сказала «Известиям» пресс-секретарь «Везет» Зоя Австрийская.

Она добавила: чтобы стимулировать подключение перевозчиков к онлайн-платформе агрегатора, разрабатываются маркетинговые акции для увеличения дохода водителя.

В пресс-службе агрегатора «Максим» сказали, что стандартная комиссия сервиса составляет 10–12%. Стоимость поездки — это всегда баланс между ценой, которую пассажир готов заплатить, и той суммой, за которую водитель согласен ехать, добавили в компании.

В «Яндекс.Такси», Uber, Gett и «Ситимобил» на запросы «Известий» на момент публикации не ответили. Также оперативно не предоставили комментарий в ФАС.

Нормальная продолжительность рабочего времени по Трудовому кодексу не может превышать 40 часов в неделю. При этом ТК допускает переработки, но не более 4 часов в течение двух дней подряд и не более 120 часов в год. Каждый час переработки должен оплачиваться в двойном размере.

В **Минтрансе** «Известиям» сообщили, что положения Кодекса об административных нарушениях (КоАП) предусматривают штраф 1,5–2 тыс. рублей за нарушение водителем норм труда и отдыха.

— Объективный контроль за соблюдением норм времени управления может быть обеспечен в случае применения технических средств, позволяющих вести персонифицированный учет времени управления автомобилем (тахографов. — «Известиям», — отметили в ведомстве.

Таксомоторная арифметика

До конца этого года в столице заработает электронная система, которая не позволит водителям такси перерабатывать, говорил ранее в интервью «Известиям» заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов. «Некоторые таксисты сначала отработывают 8–10 часов у одного агрегатора, потом переключаются на другого. Эта система сделает такое невозможным», — отмечал он.

По данным департамента транспорта, в столице сейчас эксплуатируется более 139 тыс. легковых такси с разрешениями Москвы (52 864) и Московской области (86 933). За последние 10 лет москвичи стали пользоваться этим видом транспорта почти в 20 раз чаще. Если в 2010 году было перевезено 16,4 млн пассажиров, то по итогам 2019-го — 324,8 млн, сообщили «Известиям» в пресс-службе дептранса.

По мере того как услуги такси набирают популярность, растет и количество аварий с участием этого вида транспорта. В 2019-м в столице произошло 1693 ДТП с такси — это на 80% больше, чем годом ранее, следует из данных Центра организации дорожного движения Москвы.

При нынешней системе ценообразования и распределения доходов трудиться в рамках ТК невозможно, уверен подрабатывающий в такси Петр Шкуматов. Средняя выручка в Москве, по его словам, составляет примерно 450 рублей в час. Поэтому стандартный восьмичасовой рабочий день с учетом времени ожидания заказов позволяет лишь «отбить» затраты на аренду машины (в среднем 1,5 тыс. рублей), бензин, самую дешевую мойку и еду, на руки остается 600–900 рублей. Причем работа на собственном автомобиле, по его словам, не выход из ситуации — через 3–4 года езды его придется «сдать на металлолом».

При среднегодовом пробеге в 100–120 тыс. км и определенном количестве страховых случаев, среднестатистический автомобиль в парке точно нужно менять в течение двух лет, сказал «Известиям» гендиректор «Европлана» Александр Михайлов. То есть даже если не начислять обязательные проценты на инвестицию в машину, получается, что нужно окупить 30–50 тыс. рублей в месяц только стоимости авто, добавил он.

Искусственный отбор

Для исправления ситуации агрегаторы должны гарантировать минимальный заработок водителю, считает член Общественной палаты РФ Елена Сутормина. Также, по ее мнению, необходимо «обелять» рынок такси — наводить порядок с отбором шоферов и контролем режима труда и отдыха.

— Современное такси — палка о двух концах. С одной стороны, это очень дешевая услуга, с другой — за рулем может оказаться плохо знающий ПДД водитель, работающий сутки напролет, — сказала она «Известиям».

В сервисе «Максим» уверены, что проблема низкого заработка и переработок таксистов кроется в другом. Действующее регулирование отрасли привело к появлению многомиллионного рынка посредников, которые лишь создают видимость законности оказания услуги и снижают доход водителей, заявил «Известиям» пресс-секретарь сервиса Павел Стенников.

Он пояснил, что свой процент от выручки имеют автопарки, сдающие автомобили в аренду, и так называемые подключашки (подсоединяющие водителей к агрегаторам компании) и лицензиары (обеспечивают за плату разрешения на деятельность такси). В сервисе «Максим» считают, что необходимо избавляться от посредников и активнее привлекать к работе в такси людей, имеющих налоговый статус самозанятых.

Сегодня в этой сфере доминируют агрегаторы, а их финансовая модель построена на постоянном росте количества заказов, поэтому существенное ужесточение условий работы может привести к краху самой модели, сказал «Известиям» руководитель Центра компетенций Международного евразийского форума «Такси» Станислав Швагерус. По его мнению, лучшим решением было бы ограничить размер комиссии агрегаторов и

распределить эти деньги в пользу водителей, поскольку затраты на обработку заказа на 150 рублей и 1,5 тыс. — одинаковые.

Рынок служб заказа легкового такси — конкурентный, отметили в **Минтрансе**. В связи с этим в ведомстве не видят оснований для ограничения комиссии агрегаторов.

<https://iz.ru/974304/aleksandr-volobuev/taksui-poka-molodoi-podschitan-srednii-zarabotok-moskovskikh-voditelei>

ТАСС; 2020.10.02; ЕВРОСИБ ВОЗОБНОВИЛ КОНТЕЙНЕРНЫЙ Ж/Д СЕРВИС САНКТ-ПЕТЕРБУРГ - НОВОСИБИРСК

Компания «Евросиб СПб - транспортные системы» возобновила ускоренный контейнерный сервис Санкт-Петербург - Новосибирск спустя пять лет, следует из сообщения компании.

«Отправление состоялось 7 февраля с логистического комплекса Янино (Санкт-Петербург), время в пути составит пять суток», - говорится в сообщении компании.

Поезд доставит в Новосибирск продукцию компаний Ленобласти, а также зарубежных производителей, импортируемую через порт Санкт-Петербург.

Ближайшие месяцы перевозки будут осуществляться один раз в неделю, а уже к середине года планируется увеличение количества отправок.

Следующий рейс назначен на 13 февраля.

<https://tass.ru/ekonomika/7726893>

ТАСС; 2020.10.02; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ ОТКРЫЛИ МЕЖДУ ЧИТОЙ И СРЕТЕНСКОМ ПОСЛЕ ПАДЕНИЯ АВТОБУСА С МОСТА

Отмененное десять лет назад железнодорожное сообщение между Читой и городом Сретенском, на маршруте между которыми 1 декабря 2019 года рейсовый автобус упал с моста в реку, возобновлено с 10 февраля, сообщила пресс-служба Забайкальской железной дороги.

Рейсовый автобус Сретенск - Чита 1 декабря 2019 года упал с моста в реку Куэнгу в 60 км от Сретенска. Погибли 19 человек. После трагедии муниципальные власти попросили краевое правительство и руководство Забайкальской железной дороги вернуть отмененный десять лет назад поезд, как более безопасный вид сообщения с Читой.

«В целях обеспечения транспортной доступности населения и в соответствии с заявкой правительства Забайкальского края с 10 февраля 2020 года ОАО «РЖД» назначает курсирование беспересадочного плацкартного вагона в сообщении Чита - Сретенск», - говорится в сообщении.

Вагон будет отправляться со станции Чита-2 два раза в неделю в составе поезда №392/391 сообщением Чита - Благовещенск с прибытием на станцию Куэнга. Далее он будет следовать в составе пригородного поезда № 6260/6259 сообщением Куэнга - Сретенск до станции Сретенск. Со станции Сретенск прицепной вагон станет отправляться в составе пригородного поезда № 6259.

<https://tass.ru/obschestvo/7723745>

ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; РЖД ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ УСКОРЕННЫЕ РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ ПОЕЗДА С ОСТАНОВКАМИ В ПУТИ

ОАО «Российские железные дороги» планирует ускорить перевозки скоропортящихся и продовольственных грузов, запустив специализированные составы, которые будут делать остановки в крупных городах.

«Во взаимодействии с центром фирменного транспортного обслуживания и другими филиалами (компания - ИФ) разрабатывается технология сервиса «холодный экспресс», - заявил заместитель генерального директора - начальник центральной дирекции

управления движением РЖД Павел Иванов в интервью корпоративному изданию монополии.

«Технология предусматривает перевозки в рефрижераторных поездах, следующих по разработанному маршруту с промежуточными остановками в крупных городах для грузовых операций. Особенность проекта в том, что эти грузовые операции будут осуществляться без маневровых работ по прицепке и отцепке вагонов», - добавил он.

По словам топ-менеджера, услуга перевозки грузов по расписанию в целом востребована клиентами за счет снижения времени на перевозку. В 2019 г. было заключено 272 соответствующих договора, перевезено 79,1 млн тонн (по подсчетам «Интерфакса» - порядка 5% от общего объема транспортированных грузов) в 44 тыс. поездах. Сейчас ежедневно отправляется более 125 составов. По сравнению с 2015 г., когда эта услуга начала оказываться, число поездов возросло на 90%.

ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; РЖД НА ПРАЗДНИКИ В ФЕВРАЛЕ НАЗНАЧАЮТ БОЛЕЕ 70 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ

ОАО «Российские железные дороги» запустит более 70 дополнительных поездов дальнего следования в праздничные дни в феврале, сообщили РЖД.

Ожидается, что 21 и 24 февраля станут «пиковыми» датами выезда пассажиров.

Дополнительные поезда будут курсировать из Москвы в Санкт-Петербург, Чебоксары, Казань, Саранск, Пензу, Старый Оскол, Ижевск, Иваново, Ульяновск, Челябинск и Оренбург. Из Санкт-Петербурга дополнительные поезда будут отправляться в Москву. Предусмотрены также рейсы по внутрирегиональным маршрутам: Ростов-на-Дону - Кисловодск и Ростов-на-Дону - Роза Хутор.

«При сохранении повышенного спроса на билеты будут приниматься решения об увеличении количества дополнительных поездов, либо о включении дополнительных вагонов в уже назначенные составы», - отмечает компания.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7728513>

ТАСС; 2020.10.02; САХАЛИН ПЛАНИРУЕТ ГАЗИФИЦИРОВАТЬ МАНЕВРОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ

Власти Сахалина планируют перевести маневровые локомотивы на газомоторное топливо, которое не вредит экологии и здоровью жителей, сообщила в понедельник пресс-служба правительства региона.

«Помимо автомобилей на газ сегодня в нашей стране переводится и железнодорожная техника. Сейчас мы договариваемся с РЖД, чтобы маневровые локомотивы, обслуживающие сахалинские города, ходили не на дизельном, а на газомоторном топливе. Это очень важно для экологии региона и сохранения здоровья его жителей», - процитировала пресс-служба выступление губернатора региона Валерия Лимаренко на встрече с председателем правления «Газпрома» Алексеем Миллером.

Стороны договорились до 2025 года обеспечить все население области голубым топливом и перевести на него 50% автотранспорта, а также создать отрасль малотоннажного СПГ. Всего в 2020 году «Газпром» планирует направить на газификацию Сахалинской области 1,39 млрд рублей, в четыре раза больше, чем в 2018 году.

В настоящее время газификация на Сахалине выполнена на 30%, что вдвое ниже среднероссийского показателя. В частности, вопросами газификации займется новое министерство энергетики, созданное на базе регионального агентства по развитию электроэнергетики и газификации.

<https://tass.ru/ekonomika/7725781>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.11.02; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» СТАЛ ТРЕТЬЕЙ ПО ВЕЛИЧИНЕ АВИАКОМПАНИЕЙ В РОССИИ; В ЯНВАРЕ БОЛЬШЕ ПАССАЖИРОВ ПЕРЕВЕЗЛИ ТОЛЬКО «АЭРОФЛОТ» И S7

100%-ная «дочка» «Аэрофлота» «Победа» в январе 2020 г. стала третьей в России по количеству перевезенных пассажиров, сообщила Росавиация. Ее трафик вырос на 34% до 923 000 человек. Больше перевезли только сам «Аэрофлот» – 2,64 млн человек (падение на 5%) и S7 Airlines – 1,37 млн (+17%) человек. Всего российские авиакомпании увеличили в январе перевозки на 6,4% до 8,9 млн человек.

«Победа» начала полеты в декабре 2014 г. Уже в 2015 г. она вышла на седьмое место среди российских авиакомпаний по перевозкам пассажиров, в 2016 г. – на шестое, а в 2018 г. – на четвертое. Третьим крупнейшим перевозчиком с 2016 г. была другая «дочка» «Аэрофлота» – авиакомпания «Россия». Но она в январе снизила перевозки на 11% до 567 000 человек и откатилась с третьего сразу на пятое место. Четвертыми в январе стали «Уральские авиалинии», которые перевезли на 15% пассажиров больше – 692 000 человек. Значительный рост «Победы» объясняется увеличением парка: за год он вырос с 24 самолетов Boeing 737 NG до 30. «Россия», наоборот, потеряла семь таких лайнеров – четыре проходят техническое обслуживание для передачи «Победе», три – «Аэрофлоту», объяснил человек, близкий к «России». К тому же «Россия» помимо регулярных рейсов занимается чартерными перевозками в интересах крупнейшего туроператора – «Библиоглобуса», поэтому в летний сезон ее пассажиропоток заметно растет.

В первые месяцы 2019 г. «Победа» тоже опережала «Россию» по перевозкам пассажиров – правда, незначительно. А в мае 2019 г. «Россия» вернула себе третье место. В этом году камбэк уже вряд ли случится. Во-первых, разрыв уже слишком велик. Во-вторых, каждый дополнительный Boeing 737 NG позволит «Победе» перевезти свыше 350 000 пассажиров в год. Четыре дополнительных лайнера, которые будут переданы «Победе» в марте, позволят компании нарастить пассажиропоток в 2020 г. на 16,5% – примерно до 12 млн человек, рассказали два близких к группе «Аэрофлот» человека. «Россия» перевезла в 2019 г. 11,55 млн человек. Но в этом году ее флот, а значит, и пассажиропоток, расти не будут, добавляет один из собеседников «Ведомостей».

«В конце 2019 г. началась реализация плана по унификации парка воздушных судов, часть парка Boeing 737 NG была выведена из эксплуатации, – говорит представитель «России». – В этом году будет получено аналогичное количество самолетов Airbus 320».

Стратегия развития «Аэрофлота» предусматривает, что пассажиропоток «Победы» должен вырасти по итогам 2023 г. до 25–30 млн человек. Документ предполагал, что это будет достигнуто благодаря получению в 2019–2021 гг. 20 самолетов нового поколения Boeing 737 Max и еще 30 – в 2022–2024 гг. Но лайнеры этой модели не летают с марта 2019 г. из-за двух подряд катастроф. Boeing пытается устранить все неполадки, но начало полетов лайнеров неоднократно переносилось, новый дедлайн – лето 2020 г. Впрочем, российские авиакомпании получить Max в этом году уже не рассчитывают.

Отсутствие Max не сильно отразилось на росте лоукостера в 2019 г.: он ожидал только три таких самолета в конце года, когда высокий сезон закончен и спрос на перелеты резко падает. Но в течение этого года «Победа» ожидала еще 10 Max (и семь в 2021 г.), рассказал человек, близкий к группе «Аэрофлот». Вместо 13 Max в 2019–2020 гг. лоукостер получит только четыре Boeing 737 NG из парка сестринской авиакомпании.

Пока «Победа» показывает феноменальные результаты, констатирует гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. «Они объясняются высоким налетом судов, максимальным среди регулярных авиакомпаний процентом загрузки кресел – 94% в 2019 г., – говорит эксперт. – Это следствие большой востребованности лоукостера в стране, где у подавляющего большинства жителей низкие доходы».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/02/10/822723-loukoster-pobeda>

КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.11.10; «АЭРОФЛОТ» ПОВЕЗ ПРОТИВ РЫНКА; ПАССАЖИРОПОТОК КРУПНЕЙШЕЙ КОМПАНИИ УПАЛ НА ФОНЕ ОБЩЕГО РОСТА

За январь российские авиаперевозчики нарастили пассажиропоток на 6,4%, несмотря на падение объемов крупнейшего в стране перевозчика «Аэрофлота» и его дочерней авиакомпании «Россия». В «Аэрофлоте» объясняют спад высокой базой января 2019 года и частичным выводом широкофюзеляжного флота в ожидании новых Airbus A350. Среди крупных игроков пассажиропоток также упал у Utair. S7 без учета «Глобуса» нарастила перевозки на 16,8% и планирует по итогам года снова вырасти выше рынка. Собеседники «Ъ» на рынке полагают, что время стремительного роста перевозок подходит к концу.

В январе «Аэрофлот» снизил объемы перевозок на 5% к январю прошлого года, до 2,64 млн пассажиров, сообщает Росавиация со ссылкой на оперативные данные. Его дочерняя авиакомпания «Россия» потеряла 11% от перевезенных год назад пассажиров, объем перевозок снизился до 567,4 тыс. человек.

При этом объемы перевозок по отрасли, напротив, выросли на 6,4%, до 8,8 млн человек.

Пассажиропоток, по информации Росавиации, нарастили группа S7 (+67%, до 1,37 млн человек), «Уральские авиалинии» (+15%, до 692,3 тыс. человек). Высокие показатели и у лоукостера «Аэрофлота» авиакомпании «Победа». Она увеличила объемы перевозок на 34%, до 922,9 тыс. человек, опередив авиакомпанию «Россия», которая еще по итогам прошлого года занимала в группе второе место.

Рост перевозок S7 на 67% объясняется слиянием «Сибири» с «Глобусом» (до начала 2020 года вторая авиакомпания группы S7). Рост пассажиропотока «Сибири» без учета «Глобуса» составил 16,8% и обеспечен расширением воздушного флота перевозчика. В 2020 году компания рассчитывает перевезти около 19 млн пассажиров, что на 10% больше, чем в 2019 году. В S7 считают, что темпы роста отрасли по итогам года снизятся до 6–7%.

В «Аэрофлоте» падение пассажиропотока объясняют высокой базой сравнения. «В конце 2018 года «Аэрофлот» открыл значительное количество новых рейсов по таким направлениям, как Нальчик, Владикавказ, Грозный, Махачкала, Магас, Ижевск, Ульяновск, Ош, Бухара, Люблина, Дублин. В течение 2019 года компания раскатывала данные направления, лишь точечно увеличивая сеть. В результате сформирована очень высокая база по состоянию на январь 2019 года», — говорят в компании. Также там пояснили, что в рамках подготовки к выводу в конце 2019 года трех широкофюзеляжных Airbus A330 в связи с окончанием срока лизинга произошло плановое временное снижение емкостей. На замену A330 поступят новые, более эффективные A350, добавили в «Аэрофлоте». В 2020 году в рамках самого масштабного за 20 лет обновления широкофюзеляжного флота компания должна получить 11 Airbus A350 и два Boeing 777-300. На 1 февраля компания эксплуатировала 39 широкофюзеляжных судов: 20 Airbus A330 и 19 Boeing 777. Первые рейсы на новом A350 «Аэрофлот» начнет в марте. Компания поставит самолет на маршруты Москва—Петербург и Москва—Дубай, чтобы обкатать новый тип воздушного судна. К концу марта самолет встанет на первый дальнемагистральный рейс из Москвы в Нью-Йорк.

По информации «Ъ», пассажиропоток также упал у авиакомпаний Utair и Red Wings. В Utair говорят, что планируют сохранить пассажиропоток в 2020 году на уровне прошлого, без роста объемов из-за отсутствия поставок Boeing 737 MAX. «В январе есть запанированное небольшое снижение до 3% из-за оптимизации маршрутной сети — часть маршрутов закрыли по коммерческим причинам», — сказали в компании. Перевозки Red Wings, по данным «Ъ», упали на 1,2%. В компании подтвердили факт падения в январе, отметив, что «снижение незначительное» и связано с плановой работой по подготовке парка к высокому сезону. В апреле—июне парк перевозчика вырастет на шесть самолетов

A321, за счет которых Red Wings планирует нарастить пассажиропоток на 30% по сравнению с 2019 годом, добавили в компании.

Как расширяется «Аэрофлот»

Замдиректора группы корпоративных рейтингов АКРА Александр Гушин говорит, что сокращение пассажиропотока «Аэрофлота» наблюдается с сентября, с завершения высокого сезона. Параллельно происходит сокращение флота авиакомпании, а несколько месяцев назад началось снижение занятости кресел, добавил эксперт. К концу 2019 года прирост пассажиропотока по рынку замедлился до 5–6%. Среди долгосрочных факторов такой динамики, полагает господин Гушин,— необходимость авиакомпаний компенсировать рост операционных расходов, которые постепенно переходят в цену билета.

<https://www.kommersant.ru/doc/4250886>

RNS; 2020.10.02; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ЯНВАРЕ

Российские авиакомпании в январе 2020 года перевезли более 8,8 млн. пассажиров, что на 6,4% больше в годовом выражении, следует из оперативных данных Росавиации.

«По оперативным данным, в январе текущего года российские перевозчики обслужили 8,86 млн. пассажиров, превысив показатели аналогичного периода прошлого года на +6,4%. Пассажирооборот достиг отметки в 23,8 млрд. пассажирокилометров, рост составил +8,8%», — говорится в сообщении ведомства.

Авиакомпания S7 увеличила перевозки в январе на 67%, до 1,37 млн. пассажиров, «Победа» - на 34%, до 922,92 тыс. пассажиров, «Уральские авиалинии» - на 15%, до 692,25 тыс. пассажиров. «Аэрофлот» перевез 2,64 млн. пассажиров, что на 5% меньше чем годом ранее, «Россия» - 567,4 тыс. пассажиров, на 11% меньше.

<https://rns.online/transport/Rossiiskie-aviakompanii-uvelichili-perevozki-passazhirov-v-yanvare-2020-02-10/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7726833>

ТАСС; 2020.10.02; JAPAN AIRLINES И «АЭРОФЛОТ» ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ О КОД-ШЕРИНГЕ

Японская авиакомпания Japan Airlines («Джапан эйрлайнз», JAL) и российский «Аэрофлот» объявили о заключении соглашения о код-шеринге, которое вступит в силу с 29 марта этого года. Об этом говорится в распространенном в понедельник совместном заявлении сторон.

«Обе авиакомпании будут выполнять ежедневные рейсы между токийским аэропортом Ханэда и московским Шереметьево в соответствии с соглашением о код-шеринге, а также на стыковочных рейсах с крупными городами России и Японии, что позволит расширить спектр доступных для пассажиров опций», - говорится в сообщении. Авиабилеты по системе код-шеринга станут доступны в начале марта.

В соответствии с этой договоренностью компания Japan Airlines получит возможность добавить код «JL» на 10 основных российских направлениях между Москвой и Санкт-Петербургом, Москвой и Казанью, Москвой и Екатеринбург, а также рядом других городов. «Аэрофлот», в свою очередь, разместит обозначение «SU» на 10 маршрутах в Японии, связывающих Токио с Саппоро, Осакой, Фукуокой и другими городами. С апреля этого года благодаря увеличению числа слотов, которые аэропорты Японии и России предоставляют российским и японским компаниям соответственно, количество рейсов между двумя странами должно возрасти примерно в два раза - до более чем 170 в неделю.

<https://tass.ru/ekonomika/7723185>

ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; S7 4 МАРТА ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В КИРОВСК И АПАТИТЫ

Авиакомпания S7 Airlines с 4 марта 2020 года начнет выполнять прямые регулярные рейсы из «Пулково» (Санкт-Петербург) в аэропорт «Хибины» (Мурманская область), который обслуживает города Кировск и Апатиты, сообщила пресс-служба авиакомпании. Полеты будут осуществляться до 4 раз в неделю. Вылет из «Пулково» в 17:30, прилет в «Хибины» в 19:20. Обратный рейс вылетает в 20:05 и прилетает в Петербург в 21:55. Рейсы будут выполняться на самолетах Embraer-170 в одноклассной компоновке (78 мест).

В настоящее время от Петербурга до Апатитов можно добраться поездом (один прямой, два транзитных). До Кировска от Апатитов ходит автобус.

ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; ТАРИФЫ «АЭРОПОРТОВ РЕГИОНОВ» ОБОСНОВАНЫ 15-20-ЛЕТНЕЙ ОКУПАЕМОСТЬЮ ИНВЕСТПРОЕКТОВ - СЕО

Тарифы «Аэропортов регионов» на обслуживание авиакомпаний «серьезные», но они обоснованы 15-20-летней окупаемостью инвестпроектов, заявил журналистам гендиректор холдинга Евгений Чудновский.

«Методика установления тарифов предполагает период окупаемости каждого проекта, в среднем, 15-20 лет. Когда говорят про пять лет, абсолютно непонятно, откуда данные эти берутся. Такая окупаемость если и возможна, то разве что в Москве», - сказал Чудновский.

«Мы не отрицаем, что тарифы серьезные, но они экономически обоснованы. И потом, не будем обманывать друг друга: в ближайшие 5-10 лет такие тарифы будут везде, так как везде произойдет обновление терминальной инфраструктуры, которое уже невозможно откладывать», - добавил он.

«Аэропорты регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга) - один из крупнейших холдингов в РФ, объединяющих региональные аэропорты. Сейчас под его управлением активы в Екатеринбурге («Кольцово»), Самаре («Курумоч»), Нижнем Новгороде («Стригино»), Саратове («Гагарин»), Ростове-на-Дону («Платов»). Также холдинг реализует проекты модернизации аэропортов Нового Уренгоя и Петропавловска-Камчатского.

Ранее ряд российских авиакомпаний - среди них «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), S7, «Победа» - жаловались на уровень тарифов аэропортов холдинга. При этом глава «Аэрофлота» Виталий Савельев заявлял, что если за рубежом тарифы аэропорта рассчитываются исходя из его окупаемости 17-20 лет, то «наши инвесторы, очень уважаемые люди, хотят, чтобы он окупился за 5-7 лет». В результате бизнес авиакомпаний становится малорентабельным, заявлял Савельев.

ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; ХОЛДИНГ ВЕКСЕЛЬБЕРГА ХОЧЕТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ СУРГУТА, ДОВЕСТИ СВОЮ ДОЛЮ ДО КОНТРОЛЯ

Холдинг «Аэропорты регионов» (АР, входит в «Ренову» Виктора Вексельберга) предлагает другим акционерам аэропорта Сургута построить новый пассажирский терминал и готов выкупить допэмиссию для получения контрольного пакета, сообщил журналистам гендиректор АР Евгений Чудновский.

Сейчас АО «Аэропорт Сургут» с долей 56% контролирует группа «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR), у АР - 20%, 19% принадлежат департаменту имущества Югры, 5% - у «Сургутнефтегаза» (МОЕХ: SNGS).

«В настоящее время обсуждаются несколько вариантов развития аэропорта Сургут. «Аэропорты регионов» и администрация региона предлагают построить новый терминал

неподалеку от действующего. «ЮТэйр» и «Сургунефтегаз» предлагают посмотреть перспективы реконструкции действующего терминала», - сказал Чудновский.

Оценка вариантов, по его словам, займет около двух месяцев, после чего будет принято решение, реконструировать действующий терминал или строить новый. Затем акционеры должны согласовать инвестиционную стратегию.

«На наш взгляд, реконструировать шестидесятилетнее здание экономически абсолютно бессмысленно: затраты со временем будут значительно выше. В случае строительства нового пассажирского терминала мы готовы выкупить допэмиссию для получения контрольного пакета. Также мы готовы к покупке доли «ЮТэйр» в аэропорту Сургута, но это, конечно, нужно обсуждать с их акционерами», - заявил Чудновский.

Как сообщалось, гендиректор «ЮТэйр» Андрей Мартиросов заявлял, что не исключает продажу доли в Сургуте, но сделка должна быть согласована акционерами и кредиторами перевозчика. Интерес к пакету «ЮТэйр» публично проявлял владелец аэропортового холдинга «Новпорт» Роман Троценко.

В 2019 г. аэропорт Сургута обслужил почти 1,9 млн пассажиров - на 6% больше, чем годом ранее. Самыми популярными внутренними направлениями были Москва, Санкт-Петербург, Махачкала и Уфа, зарубежными - Анталья, Камрань и Пхукет. Лидерами по объему пассажиропотока, по данным аэропорта, были «ЮТэйр» (53%), «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) (13%) и «Победа» (11%). АО «Аэропорт Сургут» также управляет аэропортами Тазовский, Ноябрьск, Мыс Каменный (ЯНАО), Нефтеюганск, Березово, Игрим (ХМАО), Тобольский (Тюменская область) и Талакан (Якутия).

ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТА «СИВЕРСКИЙ» В ЛЕНОБЛАСТИ НАЧНЕТСЯ НЕ РАНЕЕ 2021Г - ВЛАСТИ

Возведение аэропорта «Сиверский» в Ленинградской области начнется не ранее 2021 года, считает губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.

«В следующем году в лучшем случае завершится проектирование и начнутся строительные работы», - написал Дрозденко в понедельник на своей странице в соцсети, отвечая на вопрос об этапе реализации проекта.

Он добавил, что в настоящее время идет стадия предпроекта, проводится согласование с федеральными органами.

Ранее сообщалось, что реализация проекта может начаться к осени 2019 года. На первом этапе планируется размещение карго-авиации, а потом частной гражданской авиации.

Кроме того, ведутся переговоры с РЖД о запуске «Ласточки» до Сиверского.

В мае прошлого года власти региона сообщали, что **министерство транспорта РФ** подтвердило возможность размещения аэропорта около поселка Сиверский (Гатчинский район, Ленинградская область). Руководство области получило соответствующее письмо от Федерального агентства воздушного транспорта («Росавиация»).

В декабре Дрозденко сообщал, что регион получит в собственность от Минобороны РФ участок под аэропорт «Сиверский» в конце 2019 - начале 2020 годов.

К проекту проявляют интерес как российские, так и иностранные компании, в частности швейцарские и китайские. При этом регион продолжает работу с «Евросибом», который был ранее заинтересован в проекте.

«Евросиб» - российская многопрофильная группа компаний, основанная в 1992 году. Она управляет парком из 13,4 тыс. вагонов, а также эксплуатирует 2 терминально-логистических комплекса - в Санкт-Петербурге (Шушары) и Новосибирске. Группа предоставляет комплексное транспортно-логистическое обслуживание, включая организацию железнодорожных перевозок с привлечением собственного и арендованного подвижного состава, услуги комплексной логистики, терминального оператора.

В настоящее время «Евросиб» ведет переговоры с властями Ленинградской области о создании на базе находящегося в собственности Минобороны РФ аэродрома «Сиверский»

аэропорта совместного базирования гражданской авиации и вооруженных сил в случае его передачи в областную собственность.

В случае положительного решения вопроса о передаче «Сиверского» в собственность региона начало его эксплуатации как аэропорта для грузовой и бизнес-авиации возможно не ранее 2020-2021 годов. До этого будущим частным акционерам оператора аэропорта «Сиверский» предстоит подготовить кадастровый план, разработать проект и построить необходимые здания и сооружения, а также получить разрешение на осуществление полетов. Новый комплекс потребует строительства транспортных развязок, которые свяжут терминал с автомобильными и железными дорогами.

ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» НЕ ВЫПОЛНИЛИ ПЛАН ПО ПЕРЕВОЗКАМ В 2019Г ИЗ-ЗА ПЕРЕБОЕВ С ПОСТАВКАМИ САМОЛЕТОВ

Перебои с поставками самолетов привели к ослаблению финансовых и операционных показателей авиакомпании «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) в 2019 году, говорится в отчете перевозчика за четвертый квартал 2019 года.

Из-за задержки в поставках законтрактованных Airbus neo, а также приостановки поставок Boeing-737 MAX 8 планы по количеству самолетов в эксплуатации на конец 2019 года были скорректированы до 48 единиц.

«В этой связи также были изменены планы прироста производственных показателей к уровню 2018 года: по рейсам (стали прогнозировать рост на - ИФ) на 3%, по пассажирам - на 7%, по доходам - на 11%», - отмечается в отчете.

Как сообщали «Уральские авиалинии» в своем отчете за первый квартал 2019 года, авиакомпания планировала в 2019 году увеличить число самолетов в своем парке до 52 единиц, количество рейсов - на 4%, объем перевозки пассажиров - на 10%, доходы - на 18%, маржу - на 10%.

По итогам 2019 года «Уральские авиалинии» перевезли 9,62 млн пассажиров, это на 7% больше по сравнению с 2018 годом. Количество рейсов выросло на 3%, составив 63,86 тыс.

В 2019 году авиакомпания планировала получить пять самолетов Airbus neo, первый из них - до апреля. В действительности первый был доставлен лишь в августе, пятый - в январе 2020 года.

Кроме того, авиакомпания рассчитывала на поставку первых из заказанных Boeing-737 MAX 8 в начале в октябре 2019 года, затем в декабре.

В настоящее время флот компании состоит из 48 самолетов производства Airbus (три A320neo, два A321neo, 23 A320, 15 A321 и пять A319).

ТАСС; 2020.10.02; УРАЛЬСКИЙ РАЗРАБОТЧИК САМОЛЕТА «БАЙКАЛ» ПЛАНИРУЕТ ПРЕДСТАВИТЬ ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ В 2020 ГОДУ

Первый опытный образец самолета «Байкал», который должен прийти на смену Ан-2, будет представлен в 2020 году, сообщил в понедельник ТАСС генеральный директор Уральского завода гражданской авиации (УЗГА) Вадим Бадеха.

Глава Бурятии Алексей Цыденов в интервью ТАСС сообщил, что существует два проекта: самолет ТВС-2-ДТС Сибирского научно-исследовательского института авиации (СибНИА) и самолет УЗГА. Он подтвердил, что вопрос с местом производства - Улан-Удэнским авиазаводом - решен окончательно, что было озвучено Минпромторгом России на совещании у президента РФ.

«Чертеж общего вида самолета и эскизно-техническая проектная документация [завершены], проведены расчеты на статическую прочность, а также сформирована рабочая конструкторская документация на планер, его системы и силовую установку. В этом году должны выпустить первый опытный образец», - сообщил Бадеха.

Президент России **Владимир Путин** 15 января поручил правительству РФ рассмотреть вопрос о проектировании и запуске серийного производства самолета «Байкал» на основе прототипа ТВС-2ДТС. Ранее вице-премьер, полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев говорил, что легкий самолет «Байкал», который должен прийти на смену Ан-2, будет строиться на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ) в Бурятии.

Воздушное судно создается с целью повышения транспортной доступности отдаленных регионов России и развития местных воздушных линий в рамках региональных и межрегиональных авиационных пассажирских перевозок. В начале 2019 года сообщалось, что серийный выпуск воздушного судна «Байкал» запланирован на 2022 год, позже стало известно, что начало серийного производства самолета отложено на год.

<https://tass.ru/ural-news/7723297>

ТАСС; 2020.10.02; ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА «БАЙКАЛ» В УЛАН-УДЭ ТРЕБУЕТ 2,2 МЛРД РУБЛЕЙ

Производство легкого многоцелевого самолета «Байкал» на базе Улан-Удэнского авиационного завода (У-УАЗ, входит в холдинг «Вертолеты России») требует инвестирования 2,2 млрд рублей. Об этом сообщил в интервью ТАСС глава Бурятии Алексей Цыденов.

Президент России **Владимир Путин** 15 января поручил правительству рассмотреть вопрос о проектировании и запуске серийного производства самолета «Байкал» на основе прототипа ТВС-2ДТС. Ранее вице-премьер, полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев говорил, что легкий самолет «Байкал», который должен прийти на смену Ан-2, будет строиться на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ) в Бурятии, за исключением, возможно, композитного фюзеляжа.

«Нам требуется строительство дополнительных производственных мощностей, объем инвестиций под новые мощности - порядка 2,2 млрд рублей. Это мы планируем делать в рамках Технопарка. В проекте будет задействована группа инвесторов, в том числе холдинг «Вертолеты России», мы как субъект РФ. Есть также поручение вице-преьера Юрия Трутнева Фонду развития Дальнего Востока принять участие в этом проекте», - сказал Цыденов.

По его словам, сейчас идет работа по разработке проекта воздушного судна, окончательно проектирование завершится к лету 2020 года. «Есть два проекта: самолет ТВС-2-ДТС Сибирского научно-исследовательского института авиации (СибНИА) и самолет Уральского завода гражданской авиации. Дискуссия идет по его конфигурации, точка в выборе вариантов еще не поставлена, - отметил Цыденов. - Работа продолжается, мы уже получили заключение авиационных властей в области гражданской авиации о том, что под «Байкал» изменение летных правил не требуется, предложенные проекты соответствуют существующим нормам безопасности».

<https://tass.ru/ekonomika/7721903>

[Вернуться в оглавление](#)