



Ежедневный мониторинг СМИ

20 МАЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.20.05; АЭРОПОРТАМ ЗАПЛАТЯТ ЗА ПОТЕРЯННЫХ ПАССАЖИРОВ; ПРАВИТЕЛЬСТВО КОМПЕНСИРУЕТ ИМ ПО 195,4 РУБ. НА ЧЕЛОВЕКА.....	4
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.19.05; КАКАЯ РОССИЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ ЛЕГЧЕ ВСЕХ ПЕРЕЖИВАЕТ КРИЗИС; ПЕРЕВОЗКИ «АЗИМУТА» В АПРЕЛЕ УПАЛИ ВТРОЕ, ТОГДА КАК В ЦЕЛОМ ПО ОТРАСЛИ – В 12 РАЗ	5
КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ ТИШИНА, ИВАН БУРАНОВ; 2020.20.05; ШТРАФЫ СТИРАЮТ С БУМАГИ; ВСЕ УВЕДОМЛЕНИЯ ОТ ГОСУДАРСТВА ПЕРЕВОДЯТ В ЭЛЕКТРОННЫЙ ВИД.....	6
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН, АЛЕКСЕЙ ШАПОВАЛОВ; 2020.20.05; ПРАВИЛО ИЗ ИСКЛЮЧЕНИЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУЖДАЕТ ТАКТИЧЕСКИЕ ОТСТУПЛЕНИЯ ОТ БЮДЖЕТНОГО ПРАВИЛА	8
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.19.05; ГАЗОВОЗ С ГРУЗОМ НОВАТЭКА ПОПЫТАЕТСЯ В МАЕ ПРОЙТИ БЕРИНГОВ ПРОЛИВ; ЭТО МОЖЕТ СТАТЬ САМОЙ РАННЕЙ ПРОВОДКОЙ НА ВОСТОКЕ СМП.....	10
КОММЕРСАНТЬ; ХАЛИЛЬ АМИНОВ, ЕЛИЗАВЕТА МАКАРОВА; 2020.19.05; «САМОЛЕТ» ПРИБЛИЗИЛСЯ К ВНУКОВО; ДЕВЕЛОПЕР ПРИОБРЕЛ УЧАСТОК ПОД НОВЫЙ ПРОЕКТ РЯДОМ С АЭРОПОРТОМ	10
ИЗВЕСТИЯ; РОЗА АЛМАКУНОВА; 2020.19.05; ОГРАНИЧЕННЫЙ ПОСТ: ИЗ-ЗА ДОСМОТРОВ НА ТАМОЖНЯХ РОССИЯНЕ ТЕРЯЮТ ПО \$50 МЛН В МЕСЯЦ; ДЛИТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТИРОВКИ ОТРАЖАЕТСЯ НА РАСХОДАХ БИЗНЕСА, А ЗНАЧИТ, И ПОКУПАТЕЛЕЙ.....	11
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.19.05; РЕГУЛЯТОРНЫЙ ЭКСПРЕСС: КАБМИН ПОСТАВИЛ НОВЫЙ ДЕДЛАЙН ПО «ГИЛЬОТИНЕ»; У ВЕДОМСТВ БУДЕТ ТОЛЬКО 10 СУТОК, ЧТОБЫ СОГЛАСОВАТЬ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ.....	13
ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; МИНТРАНС ПРОДЛИЛ ЕЩЕ НА ПОЛГОДА СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОКУМЕНТОВ ДЛЯ МОРЯКОВ	15
ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПЛАН РАБОТЫ ГК «АВТОДОР» НА 2021 ГОД	15
ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; МИНСТРОЙ РАСКРЫЛ ПОДРОБНОСТИ НОВЫХ МЕР ПОДДЕРЖКИ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ.....	16
ТАСС; 2020.19.05; В СФ ПРЕДЛАГАЮТ УСКОРИТЬ ПРИНЯТИЕ ЗАКОНА О «РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЕ» ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ.....	17
ТАСС; 2020.20.05; ЭКСПЕРТ: ОЧЕРЕДИ ГРУЗОВИКОВ НА ГРАНИЦЕ КНР И ПРИМОРЬЯ МОГУТ ПРИВЕСТИ К ПЕРЕБОЯМ С ОВОЩАМИ.....	17
РИА НОВОСТИ; 2020.19.05; В ПРИМОРЬЕ ПРИОСТАНОВЯТ ПРОПУСК ГРУЗОВИКОВ, ЧТОБЫ РАЗГРУЗИТЬ ОЧЕРЕДЬ.....	18
RNS; 2020.19.05; ТУРОПЕРАТОР ПОДСЧИТАЛ СЕБЕСТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТА В СОЧИ ПРИ СОЦИАЛЬНОМ ДИСТАНЦИРОВАНИИ	19
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ МИХАЙЛОВСКАЯ; 2020.19.05; ТУРЦИЯ ОТКРЫВАЕТ ГРАНИЦЫ ДЛЯ РОССИЯН	19

ТАСС; 2020.19.05; МИНПРОСВЕЩЕНИЯ ПОДГОТОВИЛО ОНЛАЙН-СМЕНЫ ДЛЯ ДЕТЕЙ, НЕ ПОПАВШИХ В ЛАГЕРЯ.....	21
BUSINESS FM; АНДРЕЙ ЖВИРБЛИС; 2020.19.05; КОГДА И ЗА СКОЛЬКО МОЖНО БУДЕТ ПОЛЕТЕТЬ НА МОРЕ?	22
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНДРЕЙ ФИШЕР, АННА СТАРИЦКАЯ, ЕКАТЕРИНА АНДРОНОВА; 2020.19.05; РОССИЯНЕ СМОГУТ СЪЕЗДИТЬ НА ЮГ ЭТИМ ЛЕТОМ. ПРАВДА, ОТДЫХ УЖЕ НЕ БУДЕТ ПРЕЖНИМ.....	23
ТАСС; МАРИЯ БОРОДАЕВСКАЯ; 2020.19.05; ГЛАВА РОСМОРРЕЧФЛОТА: Я БЫЛ ОБРЕЧЕН СВЯЗАТЬ СВОЮ ЖИЗНЬ С МОРЕМ.....	24
RNS; 2020.19.05; ГЛАВА МИНКОМСВЯЗИ НАЗВАЛ ЧИСЛО ВЕРНУВШИХСЯ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ РОССИЯН	32
РИА НОВОСТИ; 2020.19.05; В МИНКОМСВЯЗИ РАССКАЗАЛИ О ПЛАНИРУЮЩИХСЯ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСАХ.....	32
РИА НОВОСТИ; 2020.19.05; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ПАРИЖА ПРИБЫЛ В АЭРОПОРТ ПЕТЕРБУРГА	33
РИА НОВОСТИ; 2020.19.05; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ТАШКЕНТА ПРИБЫЛ В ПЕТЕРБУРГ	33
РИА НОВОСТИ; 2020.19.05; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ИСПАНСКОЙ МАЛАГИ ВЫЛЕТЕЛ В РОССИЮ	33
ТАСС; 2020.19.05; ПОСОЛЬСТВО РФ ДОСТАВИТ РОССИЯН К ВЫВОЗНОМУ РЕЙСУ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ИЗ ЛАРНАКИ	34
RNS; 2020.19.05; В РОССИИ СОКРАТИЛИ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОГРАММЫ СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ.....	34
ТАСС; 2020.19.05; В МАХАЧКАЛЕ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 85 УЛИЦ ..34	
ТАСС; 2020.19.05; КАПРЕМОНТ ЧАСТИ НОВГОРОДСКИХ ДОРОГ, ПОЛУЧИВШИХ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ СТАТУС, НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ	35
ТАСС; 2020.19.05; ПОСЕЛКОВУЮ ДОРОГУ, ВЕДУЩЮЮ К НОВОМУ УЧАСТКУ ТРАССЫ «КАВКАЗ» ОТРЕМОНТИРУЮТ ДО КОНЦА ЛЕТА	36
ТАСС; 2020.19.05; В ДАЛЬНЕГОРСКЕ ПОЯВИТСЯ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС.....	36
ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; ВОЗОБНОВЛЯЮТСЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ КИТАЙСКИМ ХЭЙХЭ И СТОЛИЦЕЙ ПРИАМУРЬЯ	37
ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; «АЭРОЭКСПРЕСС» МАКСИМАЛЬНО СОКРАЩАЕТ ПОЕЗДА В ШЕРЕМЕТЬЕВО, ИХ ЗАМЕНЯТ АВТОБУСЫ.....	37
ТАСС; 2020.19.05; В ЛЕНОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ЗА 35 МЛРД РУБЛЕЙ.....	38
ТАСС; 2020.19.05; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ЗАКРЫЛИ НА РЕМОНТ ЕДИНСТВЕННЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЗЕЮ	38
ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.19.05; ЗАПУСК ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В МОСКВЕ ОТЛОЖАТ	39
ВЕСТИ; 2020.19.05; «АЭРОФЛОТ» НЕ СМОГ ЗАНЯТЬ ДЕНЬГИ НА РЫНКЕ	39
ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; АВИАКОМПАНИИ РФ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ОТСРОЧКУ ПО ОСНАЩЕНИЮ САМОЛЕТОВ ВИДЕОКАМЕРАМИ ДО 2023Г – ИСТОЧНИК.....	39
ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; СБЕРБАНК И «АЭРОФЛОТ» СОГЛАСОВАЛИ РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ ЛИЗИНГОВЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ	40
ТАСС; 2020.19.05; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ПОЛУЧИТ 1,58 МЛРД РУБЛЕЙ СУБСИДИИ	40
ТАСС; 2020.19.05; АВИАКОМПАНИИ ВОЗОБНОВЛЯЮТ ПРЕКРАЩЕННОЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ СООБЩЕНИЕ С ГОРОДАМИ СИБИРИ.....	41
ТАСС; 2020.19.05; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ НОВОСИБИРСКОМ И ВОЛГОГРАДОМ ОТКРЫВАЕТСЯ ВПЕРВЫЕ В НОВЕЙШЕЙ ИСТОРИИ	42

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2020.20.05; АЭРОПОРТАМ ЗАПЛАТЯТ ЗА ПОТЕРЯННЫХ ПАССАЖИРОВ; ПРАВИТЕЛЬСТВО КОМПЕНСИРУЕТ ИМ ПО 195,4 РУБ. НА ЧЕЛОВЕКА

Российские аэропорты во втором квартале получают компенсации из расчета 195,4 руб. на каждого утраченного пассажира по сравнению со вторым кварталом 2019 года. Правила распределения субсидии разработал **Минтранс**. Учитывая, что правительство собирается выделить аэропортам 10,1 млрд руб. во втором квартале, субсидий хватит, если пассажиропоток упадет не более чем на 92%. Источники “Ъ” в целом довольны правилами и выделенными суммами, хотя даже с их учетом закончат период с убытком. Эксперты же полагают, что аэропортам потребуются субсидии и в третьем квартале.

Минтранс разработал и внес в правительство проект постановления об утверждении правил распределения субсидий аэропортам за потери из-за пандемии коронавируса. “Ъ” ознакомился с документом. Деньги будут распределены пропорционально падению пассажиропотока по сравнению с тем же периодом прошлого года. Согласно правилам, за каждого не полетевшего пассажира правительство выделит 195,4 руб. Аналогичный метод уже использовался для распределения субсидий для авиакомпаний – им выплатят по 365 руб. на пассажира.

Таким образом, речь идет о десятках миллионов рублей в месяц для крупных региональных аэропортов и сотнях миллионов – для столичных.

Так, по информации “Ъ”, аэропорт Симферополя, потерявший в апреле 89,5% пассажиропотока, или 254,2 тыс. человек, по формуле должен получить около 50 млн руб. Аэропорт Внуково, по данным “Ъ”, должен получить в апреле около 320–330 млн руб. Пока что правительство собирается выделить аэропортам субсидии только на второй квартал в размере 10,1 млрд руб. Таким образом, учитывая ставку в 195,4 руб. на пассажира, денег хватит на компенсацию потери пассажиропотока аэропортов объемом 51,7 млн человек, или примерно 92% от уровня второго квартала 2019 года (56,2 млн пассажиров). Согласно методике, если денег не хватит, то есть падение пассажиропотока превысит 92%, сумма субсидий всем аэропортам будет пропорционально уменьшена. Решение по субсидиям в третьем квартале на данный момент не принято, хотя **Минтранс** не исключает такой возможности.

Источник “Ъ” в одном из крупных российских аэропортов говорит, что средства, которые может выделить правительство, – существенная поддержка для управляющих компаний. «Если мы получим эти деньги, то можно будет говорить, что это первый кризис, в который государство протянуло руку помощи участникам отрасли. Правда, период мы все равно закончим с убытком, потому что эти средства можно тратить не на все статьи расходов», – объяснил он.

В частности, субсидии нельзя тратить на обслуживание кредитов. В первую очередь аэропорты должны будут направить не менее 60% средств (или меньшую их долю в случае полного покрытия) на заработные платы персоналу и страховые взносы. Оставшаяся сумма может быть потрачена на содержание и эксплуатацию зданий, сооружений, оборудования и транспортных средств.

Управляющие компании смогут претендовать на субсидии, только если обеспечат непрерывную работу аэропортов и сохранят не менее 90% персонала от штатной численности на 1 января 2020 года.

Заявки можно будет подать в течение 30 дней после того, как правила будут приняты.

В аэропортах официально не комментируют правила, ссылаясь на то, что на данный момент они не приняты и в них еще могут быть внесены поправки. Источники “Ъ” в отрасли говорят, что вариант, который **Минтранс** в итоге направил в аппарат правительства, – восьмой по счету. В Международной ассоциации аэропортов также не комментируют ситуацию.

Генеральный директор Friendly Avia Support Александр Ланецкий отмечает, что 195,4 руб. – это значительно меньше, чем аэропорты получают при обслуживании реальных пассажиров. Но на указанные в правилах статьи расходов этих денег должно хватить. Эксперт считает, что во втором полугодии управляющие компании вновь обратятся в правительство за поддержкой. «Для российских аэропортов хорошим результатом в третьем квартале будет пассажиропоток на уровне 25% от прошлогоднего, а в четвертом квартале – на уровне 50%», – полагает он. В прошлом году в третьем квартале аэропорты РФ обслужили 70,8 млн пассажиров, в четвертом – 50,2 млн.

<https://www.kommersant.ru/doc/4349276>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.19.05; КАКАЯ РОССИЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ ЛЕГЧЕ ВСЕХ ПЕРЕЖИВАЕТ КРИЗИС; ПЕРЕВОЗКИ «АЗИМУТА» В АПРЕЛЕ УПАЛИ ВТРОЕ, ТОГДА КАК В ЦЕЛОМ ПО ОТРАСЛИ – В 12 РАЗ

В апреле авиакомпания «Азимут» перевезла 33 300 пассажиров, это 35% от показателей апреля 2019 г., говорится в предварительной справке **Росавиации** об итогах работы 20 крупнейших авиакомпаний. «Ведомости» ознакомились с документом. Правильность содержащихся в нем данных подтвердил человек, близкий к ведомству.

«Азимут» снизил пассажиропоток в апреле меньше других российских авиакомпаний. Весь российский рынок сократился из-за эпидемии коронавируса в 12,5 раза до 771 200 пассажиров. «**Аэрофлот**» сократил перевозки в 20 раз до 147 700 человек и впервые в своей истории перестал быть лидером рынка. Обогнавшая его S7 снизила трафик в 5 раз до 213 900 человек. В апреле «Азимут» вышел на шестое место по пассажиропотоку, по итогам I квартала он был на 12-м месте.

«Азимут» – самая молодая пассажирская авиакомпания в России и единственная в мире, флот которой состоит исключительно из российских самолетов – 11 SSJ100 вместимостью 100–103 мест. Авиакомпания начала полеты в сентябре 2017 г. Специализируется на перевозках между региональными городами России, базируется в Ростове-на-Дону и Краснодаре. По 37,5% «Азимута» контролируют председатель совета директоров и совладелец аэропорта «Внуково» Виталий Ванцев и председатель совета директоров авиакомпании Павел Удод, 25% – у правительства Ростовской области.

«Мы выполняем большое количество субсидируемых рейсов по соглашению с **Росавиацией** и региональными правительствами, – делится секретом относительного успеха Ванцев. – Регионы хотели сохранить маршрутную сеть, поэтому мы продолжили выполнять свои обязательства, почти не сокращали направления, хотя по согласованию с региональными властями снизили частотность».

Также «Азимут» – единственная крупная авиакомпания в России, которая, согласно данным flightradar24, не ставила суда на прикол. В группе «**Аэрофлот**», например, из 361 лайнера не летают 218, заявил в интервью телеканалу «Россия» вице-премьер Юрий Борисов. У S7 из 103 судов летает 41, причем в среднем раз в сутки вместо пяти, говорил в конце апреля в интервью «Коммерсанту» совладелец авиакомпании Владислав Филев.

«Все наши SSJ100 летают, но с меньшей интенсивностью. Если ранее налет каждого судна составлял около 250 часов в месяц, то в апреле снизился до 135 часов, – рассказал «Ведомостям» Удод. – Упала и загрузка рейсов: с докризисных 86% до 47% в апреле, в мае немного выросла – до 50%». В среднем по отрасли занятость кресел в апреле составила 38%, говорится в справке **Росавиации**.

«У нас соглашения о субсидировании рейсов с 18 регионами. Эта программа субсидий стала основным механизмом, который сдержал падение трафика и сдерживает рост цен», – продолжает Удод. По региональным программам субсидируется не пассажир, а рейс, поэтому субсидированные перелеты авиакомпании сохранили по максимуму несмотря на низкую загрузку, рассказывали «Ведомостям» сотрудники трех перевозчиков. Многие регионы ввели для прилетающих из Москвы и Санкт-Петербурга обязательный 14-дневный карантин. Но для пассажиров из других субъектов таких требований почти нигде нет, поэтому спрос на региональные рейсы сократился не так сильно.

«Перевозки, конечно, сейчас убыточны, – признает Ванцев, – Но субсидии и правильный тип судна позволяют минимизировать потери». Он указывает, что SSJ100 лучше других моделей подходит для региональных перевозок. При использовании самых популярных в России самолетов Boeing 737 или Airbus 320 загрузка колебалась бы в пределах 25–30%, так как эти суда больше, чем SSJ100.

Не все с этим согласны. Филев, например, считает, что для региональных перевозок в России нужен еще меньший самолет на 75 кресел. S7 в 2018 г. даже подписала соглашение с производителем SSJ100 «Гражданскими самолетами «Сухого» о покупке 75 укороченных лайнеров SSJ100. Эту модель предстояло разработать, но в 2019 г. Минпромторг отказался от проекта, рассказывал Филев.

Поставки SSJ100 в последние годы падали, так как производитель пока не наладил систему поставки запчастей и при поломках эти лайнеры слишком долго простаивают. В среднем SSJ100 у российских авиакомпаний летают в 3 меньше, чем Boeing 737 и Airbus 320 (в 2018 г. соответственно 3,6 часа в сутки против 11 и 10).

Но «Азимут» за счет федеральной субсидии создал в аэропорту Ростова склад запчастей, первым стал арендовать двигатели взамен выбывающих из строя. Это позволило ему все годы работы быть лидером по налету на SSJ100. Плюс для авиакомпаний с парком из новейших российских судов сделано много послаблений: им можно начинать регулярные перевозки, имея только три судна (остальным – минимум восемь, что очень дорого), можно начинать полеты за рубеж, проработав менее трех лет внутри России. По лизингу SSJ100 субсидируется процентная ставка, а за каждый вновь получаемый самолет можно получить разовую федеральную субсидию в 139 млн руб. Эта сумма равноценна лизинговым платежам за год.

В 2019 г. «Азимут» вышел на безубыточность и на этот год были большие надежды, говорит Ванцев.

«У «Азимута» почти не было международных и московских рейсов, которые в первую очередь пострадали из-за эпидемии. Это и масштабное субсидирование региональных маршрутов позволило сохранить существенную часть трафика», – констатирует гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/05/19/830526-kakaya-rossiiskaya-aviakompaniya-legche-vseh-perezhiwaet-krizis>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА, ИВАН БУРАНОВ; 2020.20.05; ШТРАФЫ СТИРАЮТ С БУМАГИ; ВСЕ УВЕДОМЛЕНИЯ ОТ ГОСУДАРСТВА ПЕРЕВОДЯТ В ЭЛЕКТРОННЫЙ ВИД

Минкомсвязь подготовила законопроект о переводе в электронный формат всех уведомлений от государства гражданам и организациям, например, о начисленных штрафах и пенях. По официальным данным, в 2019 году было направлено почти 600 млн уведомлений, что обошлось бюджету в 22 млрд руб. Чтобы инициатива заработала, потребуются изменения в Кодекс об административных правонарушениях (КоАП), иначе, например, автовладельцы не смогут обжаловать штрафы ГИБДД, предупреждают эксперты.

Все уведомления граждан о штрафах, пенях и оказании услуг от госорганов предлагается перевести в электронную форму и осуществлять через портал госуслуг и системы электронного документооборота, следует из законопроекта Минкомсвязи, с которым ознакомился “Ъ”.

Таким образом, все юридически значимые сообщения будут присылать по умолчанию в электронном виде, а по желанию получателя и по почте (сейчас действует обратный принцип).

Законопроект позволит упростить взаимодействие между госорганами, гражданами и организациями и перевести его в современный формат, что особенно актуально в условиях ограничений из-за коронавируса, пояснили “Ъ” в Минкомсвязи. Например, если гражданин подал заявление на получение социальной выплаты, он получит электронные уведомления о ходе и результатах рассмотрения на портале госуслуг или через мобильное приложение, указывают в Минкомсвязи. Также часто возникают ситуации, когда в отношении граждан приняты решения, о которых они просто не получили информацию, отмечают там: «Кто-то не смог выехать за границу из-за наличия задолженностей, кому-то начислили пени, но таких историй можно будет избежать в будущем при работающей системе электронных уведомлений». По состоянию на ноябрь 2019 года в единой системе идентификации портала госуслуг было зарегистрировано 100 млн человек

По данным Минкомсвязи, в 2019 году гражданам направлено почти 600 млн уведомлений, включая оповещения о штрафах и пенях, госбюджету такой объем обходится в 22 млрд руб. ежегодно. Одна из самых массовых категорий граждан, получающих письма по почте от государства – автомобилисты, нарушающие ПДД под камерами: в 2019 году им пришло более 122 млн постановлений. Рассылка нарушителям-автовладельцам, как правило, оплачивается в рамках контрактов с «Почтой России» по среднему тарифу 50 руб. за письмо.

Сокращение бумажных уведомлений может существенно отразиться на доходах «Почты России», констатирует президент Национальной ассоциации дистанционной торговли Александр Иванов.

Интерес в законопроекте есть и у регионов, оплачивающих рассылку постановлений: только столичные власти в 2020 году заложили на эти цели 3 млрд руб. Возможность отказаться от писем есть и сейчас: сервис «Почты России» zakaznoe.pochta.ru позволяет гражданам при желании получать юридически значимые документы исключительно в электронном виде. Штрафы ГИБДД в виде pdf-файлов приходят в мобильное приложение «Почты России», с момента открытия документа отсчитывается десятидневный срок на обжалование.

Чтобы законопроект Минкомсвязи заработал, нужны будут изменения в КоАП, чтобы привязать срок обжалования штрафа к сообщению на госуслугах, отмечает президент Московской коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин, иначе граждане не смогут обжаловать постановления, что станет для них большой проблемой. Необходимо также заложить возможность обжаловать штрафы через портал госуслуг, что сегодня невозможно, добавляет эксперт. Законопроект, в котором заложена такая возможность, принят Госдумой в первом чтении в марте 2020 года (“Ъ” сообщал о нем 6 февраля) и сейчас дорабатывается.

Очевидно, что получать уведомления в электронном виде удобно, но и у организаций, и у граждан бывают ситуации, когда выгодно именно не получать их, потому что с момента получения наступает обязанность отреагировать в определенный срок, отмечает директор группы консультирования по перспективным технологиям KPMG в России и СНГ Сергей Вихарев. Именно такие случаи, по его мнению, и могут стать причиной отказа граждан от электронной услуги. Важно также технически предусмотреть, чтобы уведомление считалось полученным, когда его действительно прочитали, а не просто отправили, отмечает господин Вихарев, в противном случае возникает риск дополнительных штрафов

и иных наказаний для адресатов. Это означает, что необходимо будет на законодательном уровне, например, приравнять клик по сообщению к подписанию электронной подписью.
https://www.kommersant.ru/doc/4349355?from=main_7

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН, АЛЕКСЕЙ ШАПОВАЛОВ; 2020.20.05; ПРАВИЛО ИЗ ИСКЛЮЧЕНИЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУЖДАЕТ ТАКТИЧЕСКИЕ ОТСТУПЛЕНИЯ ОТ БЮДЖЕТНОГО ПРАВИЛА

Полностью вернувшийся к исполнению своих обязанностей премьер-министр **Михаил Мишустин** во вторник на совещании у президента **Владимира Путина** сообщил о готовности Белого дома в ближайшее время представить национальный план восстановления экономики. План обсуждался последние две недели, его версии по состоянию на прошлую неделю, по данным “Ъ”, были отвергнуты премьер-министром. Ключевые проблемы, которые придется решать Белому дому – резкий рост дефицита консолидированного, но не федерального бюджета, необходимость отраслевой поддержки, стагнация реальных располагаемых доходов и внутреннего спроса. В правительстве в том числе обсуждаются варианты временной отмены бюджетного правила, предполагающие в качестве последствий укрепление рубля, – но они пока не утверждены.

На совещании у **Владимира Путина** с правительством и главами регионов обсуждалось в основном выполнение его поручений (оплата работы врачей, соцвыплаты) и первого и второго пакета поддержки экономики (решения апреля-мая 2020 года). **Михаил Мишустин** впервые после госпитализации 30 апреля присутствовал на совещании в качестве действующего премьер-министра: президент во вторник отменил действие указа от той же даты о назначении исполняющим обязанности премьер-министра первого вице-преьера **Андрея Белоусова**.

Впрочем, из выступления господина **Мишустина** следовало, что по крайней мере в последнюю неделю он вполне полноценно работал именно как премьер-министр:

так, он упомянул состоявшееся в пятницу, 15 мая, совещание в правительстве с участием главы ЦБ Эльвиры Набиуллиной по национальному плану восстановления экономики после завершения острой фазы коронавирусной пандемии. **Михаил Мишустин** пояснил, что в ближайшее время правительство представит проект плана (по поручению президента, это должно произойти до 1 июня), в пятницу обсуждались в том числе новые отраслевые меры поддержки – по данным “Ъ”, скорее среднесрочные и долгосрочные, чем те, что сформулированы в первом и втором пакетах поддержки экономики и сейчас формулируются в третьем пакете.

«Интерфакс» 19 мая опубликовал некоторые положения рабочих вариантов плана – они, по словам источника агентства, обсуждались на совещании в правительстве в этот понедельник. В пресс-службе правительства отказались их подтвердить или опровергнуть. По данным “Ъ”, речь идет о цитатах из документа Минэкономики 14–15 мая, обсуждавшихся в том числе в отраслевых объединениях – эта версия, по неподтвержденным данным “Ъ”, 15 мая рассматривалась на совещании у премьер-министра **Михаила Мишустина** и была отправлена на доработку как «сырая».

Неизвестно, какие элементы плана в настоящий момент находятся в работе, а какие уже исключены из него – по данным “Ъ”, ведомствам Белого дома поручено акцентироваться именно на новых идеях отраслевой поддержки: они в предыдущих версиях оценены как недостаточные.

Проект плана, цитируемый «Интерфаксом», основан в этой части на идее дальнейшего смягчения фискальной политики. Напомним, списание части налоговых платежей во втором квартале 2020 года для отдельных отраслей и снижение ставки соцплатежей для малого и среднего бизнеса вместе с мерами первого и второго пакетов поддержки оценивались в 2,1% ВВП. В данной версии предполагается смягчение фискальной

политики «в размере более 10% ВВП» и рост дефицита консолидированного бюджета в 2020 году на уровне около 8,5% ВВП – в эту цифру включается и итог сделки правительства с ЦБ по контрольному пакету акций Сбербанка (около 1% ВВП), и «забалансовая» докапитализация Сбербанка и ВЭБ (0,5% ВВП), – то есть речь идет о дефиците консолидированного бюджета на уровне 7% ВВП.

Речь идет о дефиците именно консолидированного бюджета. По данным “Ъ”, в правительстве считают рациональными оценки главы Минфина Антона Силуанова середины мая 2020 года о том, что дефицит федерального бюджета может составить 4% ВВП при снижении самого ВВП на 5%. Источник покрытия примерно половины федерального дефицита – перераспределение текущих федеральных расходов (так, **Владимир Путин** во вторник констатировал, что по объективным причинам в 2020 году не будут использованы «некоторые» госпрограммы). Очевидно, что для нахождения покрытия на еще 2–3 трлн руб. дефицита, а тем более на 7–8 трлн руб. при более высоком дефиците федерального бюджета (6% ВВП) недостаточно только ресурсов Фонда национального благосостояния – его использование ограничено «бюджетным правилом».

Временная отмена «бюджетного правила» также возможна, но по крайней мере в рабочих планах правительства середины мая 2020 года предполагалась только техническая отмена части его положений – если в 2020 году цена нефти будет выше, чем \$42,5 за баррель («цена отсечения»), то доходы этого периода от нефтегазового экспорта будут не зачисляться в ФНБ, а расходоваться прямо. Впрочем, при сильном дефиците федерального бюджета закрыть его размещением госдолга, видимо, будет напрямую очень сложно. Рынок вряд ли сможет поглотить еще 4–5 трлн руб. ОФЗ и даже евробумаг (напомним, санкции продолжают действовать). Впрочем, возможен вариант, в котором при размещении госдолга банки смогут рефинансировать его в анонсированных ЦБ июньских операциях по долгосрочному репо (на год и на месяц). В этом случае «отмена “бюджетного правила”», позволяющая Белому дому поддерживать экономику по бюджетному каналу, должна привести к парадоксальному эффекту – укреплению, а не ослаблению курса рубля.

Отметим, заимствовать или тратить ФНБ больше, чем предполагалось, Белому дому, видимо, необходимо не из-за федерального дефицита, а из-за ожидаемого обвала доходов региональных бюджетов – регионы вряд ли могут занимать необходимые им суммы на поддержку отраслей и внутреннего спроса, и потребность в федеральных трансфертах будет очень высока. Впрочем, очень значительная часть дефицита консолидированного бюджета будет до некоторой степени условной – в основном речь идет о госгарантиях по кредитам, а не о выплатах «настоящими» деньгами. Кроме того, объем прямой поддержки экономики в 2020–2021 годах будет прямо зависеть от спада ВВП во втором квартале 2020 года. Росстат во вторник дал первую оценку ВВП по первому кварталу – 1,6% роста, это выше ожиданий.

Квартальные консенсус-прогнозы, рассчитанные Центром развития ВШЭ, предполагают спад во втором квартале на 10,7% с очень широким диапазоном оценок – от минус 6% до минус 16,9%.

Министр экономики Максим Решетников во вторник отметил, что, по оценкам ведомства, спад ВВП будет меньше, чем предполагалось ранее.

Таким образом, совокупный объем поддержки экономики правительством, который будет реально востребован, может быть сильно завышен. С некоторой вероятностью идея «приостановки “бюджетного правила”» к июню–июлю перестанет обсуждаться – потери от этого, даже тактические, могут быть очень велики, ранее Минфин и ЦБ не допускали даже дискуссий на эти темы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4349255>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.19.05; ГАЗОВОЗ С ГРУЗОМ НОВАТЭКА ПОПЫТАЕТСЯ В МАЕ ПРОЙТИ БЕРИНГОВ ПРОЛИВ; ЭТО МОЖЕТ СТАТЬ САМОЙ РАННЕЙ ПРОВОДКОЙ НА ВОСТОКЕ СМП

НОВАТЭК собирается в мае сделать пробную отгрузку СПГ-танкера с Ямала в восточном направлении через Берингов пролив напрямую на китайский рынок. По данным MarineTraffic, танкер Arc7 «Кристоф-де-Маржери» должен поставить партию СПГ в Китай до 11 июня. Восточная часть Арктики обычно проходима только в июле–ноябре. Если танкеру удастся доставить груз в Китай за 25 дней, это станет самым ранним прохождением Севморпути в восточном направлении в Азию.

НОВАТЭК раньше летнего навигационного сезона начал поставки СПГ с завода «Ямал СПГ» по восточному маршруту. Как следует из данных MarineTraffic, танкер «Кристоф-де-Маржери», принадлежащий «Совкомфлоту», вышел из порта Сабетта 18 мая, но на выходе из Обской губы он повернул не на запад, а на восток, конечная точка маршрута – китайский порт Цзинтан (Таншань). Судно должно пройти восточным маршрутом через Берингов пролив и достигнуть китайского порта за 25 дней – до 11 июня. Судя по совпадающим координатам, танкер идет в сопровождении атомного ледокола «Ямал».

В это время года танкеры НОВАТЭКа обычно поставляют газ в Китай по более протяженному маршруту – вокруг Евразии через Суэцкий канал и Малаккский пролив. Навигация по восточному маршруту обычно открывается не раньше июля, а апрель и май с точки зрения ледовых условий считаются наиболее сложными месяцами для судоходства по Севморпути. Летом прямой маршрут до Китая занимает около 20 дней, в обход через Суэц – около 36 дней.

Круглогодичная ледокольная проводка в Восточной Арктике нужна НОВАТЭКу для того, чтобы сократить время и затраты на поставку СПГ на высокомаржинальные азиатские рынки.

В 2024 году компания рассчитывает использовать восточный маршрут круглогодично при использовании новых атомных ледоколов ЛК-60. Впрочем, в судоходной отрасли существует значительный скепсис по поводу реальности круглогодичной навигации в этом районе (с приемлемой коммерческой скоростью движения), хотя считается возможным расширить период навигации до девяти месяцев: с мая по январь.

В 2019 году с проекта «Ямал СПГ» по восточному направлению отгружено около 1,2 млн тонн СПГ (6,5% общего производства).

«Поставки по Северному морскому пути позволяют более чем на треть сократить время доставки СПГ по сравнению с поставками по традиционному маршруту через Суэцкий канал и Малаккский пролив», говорится в отчете НОВАТЭКа за 2019 год.

“Ъ” направил запросы в НОВАТЭК, «Росатом» и «Совкомфлот».

<https://www.kommersant.ru/doc/4348605>

КОММЕРСАНТЪ; ХАЛИЛЬ АМИНОВ, ЕЛИЗАВЕТА МАКАРОВА; 2020.19.05; «САМОЛЕТ» ПРИБЛИЗИЛСЯ К ВНУКОВО; ДЕВЕЛОПЕР ПРИОБРЕЛ УЧАСТОК ПОД НОВЫЙ ПРОЕКТ РЯДОМ С АЭРОПОРТОМ

Девелоперская группа «Самолет» продолжает увеличивать портфель своих проектов в Новой Москве. Во время карантина, введенного из-за борьбы с распространением COVID-19, компания закрыла сделку по покупке почти 165 га недалеко от аэропорта Внуково. Там девелопер намерен построить около 1,3 млн кв. м, инвестировав более 100 млрд руб.

О том, что «Самолет» приобрел 165,03 га в Новомосковском административном округе в 15 км от МКАД по Киевскому шоссе, “Ъ” сообщили в самой компании. Там не стали называть продавца актива, но уточнили, что после согласования с властями Москвы на участке планируется построить до 2040 года около 1,3 млн кв. м жилья, коммерческой недвижимости и социальных объектов. Так, например, в проекте планируется предусмотреть строительство объектов дошкольного образования на 2,3 тыс. мест и школ

на 6,2 тыс. учащихся. «В рамках этого проекта мы создадим городской район для комфортного проживания 50 тыс. человек, а это почти 50% жителей всех наших комплексов сегодня», – отметил гендиректор «Самолета» Антон Елистратов.

ГК «Самолет» – один из крупнейших девелоперов жилья в Московском регионе. Портфель компании превышает 12 млн кв. м. Крупнейшие акционеры – миноритарий «Русской аквакультуры» Михаил Кенин и бизнесмен Павел Голубков. Кроме того, совладелец одной из компаний группы, «Самолет две столицы», которая строит в Москве и Санкт-Петербурге, – Максим Воробьев, брат губернатора Московской области Андрея Воробьева. Его структуре принадлежит 25% долей в «Самолет две столицы».

Сейчас на рынке появилось достаточно много предложений по покупке площадок под застройку, констатирует председатель совета директоров «Бест-Новострой» Ирина Доброхотова. «Многие собственники из числа непрофильных игроков рынка недвижимости на фоне нового кризиса решили поскорее избавиться от земельных активов», – продолжает она. – Как раз сейчас такое время, когда у покупателей участков более сильная переговорная позиция». Это, считает эксперт, позволяет добиться значительного дисконта, что, возможно, случилось и при покупке «Самолетом» участка в Новой Москве.

Сейчас в Новой Москве, как, впрочем, и в целом в столице и Подмосковье, ожидается снижение объемов строительства по итогам 2020 года из-за кризиса. Руководитель департамента развития новых территорий Москвы Владимир Жидкин 15 мая во время онлайн-конференции “Ъ” заявил, что в Новой Москве минимальное снижение может составить 10–15%.

В феврале газета «Ведомости» сообщала, что «Самолет» стал владельцем 87,7 га земли на Варшавском шоссе недалеко от Подольска. Компания, по данным издания, планирует объединить участок с тремя другими в Новой Москве – в поселении Рязановское и поселках Остафьево и Алхимово. В результате общая площадь территории составит 580 га. Там «Самолет» к 2035 году хочет построить 2,3 млн кв. м жилья, коммерческой недвижимости и инфраструктуры. Прогнозный объем инвестиций в проект – 170 млрд руб. Как уточнил представитель «Самолета», новый проект компания реализует на юге поселения Филимоновское – а это недалеко от аэропорта Внуково. Ранее проблемы с застройкой территории рядом с этим аэропортом возникли у «Инграда». Девелопер даже судился с Росавиацией, настаивавшей на сносе построенных компанией жилых корпусов. «Планируя такой амбициозный проект, компания все-таки должна была просчитать все риски строительства вблизи аэропорта и заручилась необходимой документацией», – надеется партнер Colliers International Владимир Сергунин. По его об оценке, объем инвестиций только в жилую часть проекта может составить около 90–95 млрд руб., а выручка при текущих ценах на первичном рынке – 130–140 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4348589>

ИЗВЕСТИЯ; РОЗА АЛМАКУНОВА; 2020.19.05; ОГРАНИЧЕННЫЙ ПОСТ: ИЗ-ЗА ДОСМОТРОВ НА ТАМОЖНЯХ РОССИЯНЕ ТЕРЯЮТ ПО \$50 МЛН В МЕСЯЦ; ДЛИТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТИРОВКИ ОТРАЖАЕТСЯ НА РАСХОДАХ БИЗНЕСА, А ЗНАЧИТ, И ПОКУПАТЕЛЕЙ

Совокупные потери российских потребителей из-за усиления контроля на границах в связи с пандемией коронавируса за полгода составят \$270 млн, говорится в исследовании экспертов ИЭП имени Гайдара и РАНХиГС. Импортные товары из-за простоев всё дороже будут обходиться покупателю: ежемесячные потери россиян находятся в диапазоне \$40–50 млн. Непосредственно с трудностями на российской границе связана меньшая часть ущерба, остальное – с мерами, принятыми в других государствах, в частности внутри Евросоюза. Такое усложнение таможенных процедур добавит к инфляции примерно 0,1 п.п., оценили эксперты.

Бьет по карманам

Пандемия COVID-19 усложнила процесс пересечения таможи грузовыми автомобилями, так как правительства многих стран усилили контроль на границах. В результате действия таких ограничительных мер с марта по август 2020 года совокупные потери граждан составят \$270 млн, подсчитали авторы исследования. Оценки сделаны с учетом показателей импорта и структуры торговли, аналогичной соответствующим месяцам прошлого года. Из общей суммы потерь непосредственно с задержкой на российских **пунктах пропуска** связано лишь \$100 млн, а остальные \$170 млн приходятся на меры, принятые в других государствах, в первую очередь внутри Европейского союза.

Простои на таможне и длительность транспортировки отражаются на расходах перевозчиков и в конечном итоге на покупателях, подчеркивает завлабораторией международной торговли ИЭП Александр Кнобель. Стоимость одного дополнительного часа задержки на границе обходится предпринимателю в среднем в 0,8% от стоимости груза. Для продовольственной продукции, в большей степени подверженной порче, этот показатель оценивается в 1%, отметил он. В отчете говорится, что время прохождения границы в ЕС в среднем увеличилось на 26% по сравнению с периодом до пандемии, однако докризисные значения не приводятся.

Наибольшая часть потерь приходится на жителей Москвы (\$145,2 млн), Московской области (\$35 млн), Санкт-Петербурга (\$17,1 млн), Калужской (\$6,1 млн) и Нижегородской (\$4,7 млн) областей, а также других регионов европейской части России, которые торгуют с ЕС, используя наземный транспорт. В целом в зависимости от вида товара и страны производителя ежемесячные потери россиян находятся в диапазоне \$40–50 млн.

Ослабление курса рубля и пандемия коронавируса приведут к падению продаж гаджетов. В пресс-службе ФТС оперативно не ответили на вопрос «Известий» о сроках прохождения таможенного контроля в России. На сайте таможни говорится, что импорт из дальнего зарубежья в марте 2020-го снизился на 4,4%.

Потребности России в основных продуктах питания полностью обеспечиваются существующими объемами производства внутри страны, заявили «Известиям» в пресс-службе Минсельхоза. Сейчас все предприятия отрасли работают бесперебойно, что исключает возможность дефицита провианта. Изменений в объеме импорта продовольствия нет, добавили там. Есть случаи задержки поставок из Китая по причине периодического закрытия границы, но они не сказываются на обеспеченности регионов Дальнего Востока продуктами. В Минпромторге на запрос «Известий» о снабжении предприятий импортным товаром и сырьем не ответили.

Некритичные потери

О сохранении барьеров на границах из-за COVID-19 говорится в мониторинге компании TELS, занимающейся международными грузоперевозками. Согласно их данным, только за последние дни ограничительные меры оставили и продлили в Финляндии, Болгарии и Австрии, а в Турции и Германии смягчили их. В пресс-службе фирмы не ответили на запрос «Известий».

– В середине марта на границах между Россией, Белоруссией, Литвой и Польшей резко закрылись почти все **пункты пропуска** кроме Каменного Лога. Тогда очереди из грузовиков тянулись на 50 км и ждать приходилось двое-трое суток, но через несколько дней все открыли. Сейчас заторов нет, внутри Евросоюза отсутствуют погранпереходы. Однако из-за пандемии между некоторыми странами развернуты пункты контроля состояния водителей, – рассказывает представитель транспортной компании «ПЭК» Сергей Сафонинков.

Финансовые потери из-за проблем на границе несущественные, отмечает президент Ассоциации импортеров плодоовощной продукции Ирина Капитанова. По ее словам, жалоб со стороны их компаний нет, наоборот, появились преимущества: перешли на электронный документооборот, способствующий сокращению сроков оформления грузов,

действует «зеленый коридор» для товаров первой необходимости, упрощена система верификации происхождения товаров.

Учитывая ситуацию с пандемией вируса, такие потери неизбежны, согласился директор Института реформирования общественных финансов Владимир Климанов. Так как сейчас многие товары из ранее поставляемых в Россию из-за рубежа производятся уже местными компаниями или по программам импортозамещения, ждать масштабного влияния на инфляцию не стоит, полагает он.

По словам экономиста «БКС Премьер» Антона Покатовича, усложнение процедур на границах добавит к инфляции примерно 0,1 п.п. В этом году прирост потребительских цен будет сдержанным и к концу 2020-го составит около 5%.

Росстат ранее сообщал, что годовая инфляция в марте ускорилась до 2,5%, в апреле – 3,1%, а с начала мая ее уровень замедлился до нуля. В апреле Центробанк повысил прогноз по инфляции в России по итогам 2020 года с 3,5–4 до 3,8–4,8%.

<https://iz.ru/1013039/roza-almakunova/ogranichennyi-post-iz-za-dosmotrov-na-tamozhniakh-rossiiane-teraiut-po-50-mln-v-mesiatc>

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.19.05; РЕГУЛЯТОРНЫЙ ЭКСПРЕСС: КАБМИН ПОСТАВИЛ НОВЫЙ ДЕДЛАЙН ПО «ГИЛЬОТИНЕ»; У ВЕДОМСТВ БУДЕТ ТОЛЬКО 10 СУТОК, ЧТОБЫ СОГЛАСОВАТЬ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Правительство придумало, как ускорить реализацию «регуляторной гильотины» («Изнестия» ознакомились с постановлением). Теперь нормативно-правовые акты, которые придут на смену старому регулированию, будут согласовываться ведомствами в экспресс-режиме – за 10 дней. В противном случае позицию не учтут. Новые правила упростят и подстегнут ход реформы, а также позволят завершить ее в срок – несмотря на коронавирус и его последствия, заявили в министерствах. Дисциплина хромает у всех ведомств, поэтому постановление кабинета будет кстати, считают эксперты.

Придать ускорение

Правительство утвердило изменения в правила подготовки нормативно-правовых актов (НПА) для реализации «регуляторной гильотины». Документ подписал и.о. премьер-министра **Андрей Белоусов**. Согласно постановлению, министерства и ведомства ограничат жестким дедлайном по согласованию требований и подготовке заключений по этому механизму: процесс должен занимать не более 10 дней. Мнение «опоздавшего» госоргана учитываться не будет.

«В случае непредставления в 10-дневный срок позиции в отношении направленного на согласование проекта акта, который был подготовлен в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины», документ считается согласованным и может быть внесен в правительство», – говорится в постановлении кабинета.

Предполагается, что новый документ упростит процедуру разработки и принятия нормативно-правовых актов для «гильотины». Кроме того, он вводит дополнительные требования к открытости нормотворчества: если проекты НПА выносятся на открытое обсуждение, разработчик обязан сообщить об этом Аналитическому центру при правительстве.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Сегодня, если в условиях «гильотины» какое-нибудь ведомство – например, Минэкономразвития – выступит с условной инициативой освободить малый и средний бизнес в сфере строительства от определенных видов проверок, этот шаг будет необходимо согласовать с профильными контрольно-надзорными органами. Однако есть риск, что ведомства не предоставят оперативный ответ, и начинание будет поставлено на паузу. Новое постановление правительства направлено на то, чтобы снять этот барьер:

если Минэкономразвития не получит позиции других министерств в течение 10 дней, документ отправится на рассмотрение в кабмин без них.

В Минэкономразвития, которое выступило автором проекта постановления, «Известиям» пояснили, что его цель – не устанавливать дополнительных ограничений для движения нормативно-правовых актов в рамках «гильотины».

– Понимая, какой темп работы по подготовке НПА сейчас в ведомствах, эта мера выступает необходимым условием для внесения в правительство документов, которые должны быть приняты в весьма сжатые сроки, – сообщили в ведомстве.

В Минюсте добавили, что постановление определяет порядок согласования новых актов, чтобы подготовить их до 1 января 2021 года. При этом в Минэке выразили уверенность, что реформу проведут в срок, несмотря на пандемию коронавируса.

В кабмине не ответили на запрос «Известий» о том, есть ли риск переноса вступления нового регулирования в силу по причине эпидемии. Определенные сомнения на этот счет высказала ранее Торгово-промышленная палата, предложив сдвинуть сроки на 2022 год.

Реформа контрольно-надзорной деятельности, или «регуляторная гильотина» – механизм, направленный на устранение и актуализацию избыточных и устаревших требований, которые влияют на деловой климат. О его запуске объявил бывший премьер-министр Дмитрий Медведев в начале 2019 года, а первые акты (около 5 тыс. требований времен СССР и РСФСР) были отменены в феврале 2020-го. В новом составе правительства вопросы «гильотины» курирует вице-премьер Дмитрий Григоренко. Планируется, что реформа будет завершена к 1 января 2021 года.

Быстро и безболезненно

Правительство пошло на такой шаг для того, чтобы ускорить ход реформы, ведь «гильотина» должна двигаться быстро и времени на долгие согласования нет, заявил директор аналитического центра «Форум» Александр Брагин.

– Дисциплина, бывает, хромает у всех, но это связано прежде всего с большой нагрузкой. Из-за нее многие органы власти присылали свои позиции в последний день или заявляли, что вообще не видели документ и поэтому не согласовывали. Всё это объективно затягивало процесс, – сообщил он.

Органы власти действительно не всегда оперативно выдают свою позицию, поэтому новый регламент будет целесообразным и обеспечит необходимый темп принятия решений, заявила председатель комитета развития правовых услуг и экспертизы законопроектов «Деловой России» Екатерина Авдеева. При этом 10 дней – достаточный срок, чтобы представить свою взвешенную позицию, считает она.

– Риски непродуманных решений есть даже при длительном согласовании. Четкие и достаточно сжатые сроки позволяют всем быть в открытом диалоге и не затягивать с ответом, – отметила эксперт.

Екатерина Авдеева добавила, что чаще всего в рабочих группах по «регуляторной гильотине», куда входят как власти, так и представители экспертного сообщества и бизнес-объединений, идет конструктивный диалог. Однако эксперт констатировала, что срыв дедлайнов по предоставлению позиции присутствовал.

Поддержал правительственное постановление и глава Торгово-промышленной палаты Сергей Катярин.

– Немалое количество толковых инициатив было похоронено в межведомственных согласованиях или проходило тернистый путь по бюрократическим кабинетам. Я надеюсь, что новый документ поможет добиться скорейшей реакции ведомств на замечания в рамках оценки регулирующего воздействия, – заявил он.

Сокращение срока обработки документов до 10 дней вполне оправданно, ведь правовому отделу федерального органа власти необходимо не более двух суток, чтобы подготовить заключение, полагает первый вице-президент «Опоры России» Владислав Корочкин. Тем более что госструктуры активно используют электронный документооборот.

Он добавил, что сегодня при реализации «регуляторной гильотины» возникает проблема, не связанная с нарушением дедлайнов. Так, зачастую ведомства направляют документы напрямую в правительство без согласования с Минюстом.

<https://iz.ru/1012453/ekaterina-vinogradova/reguliatorny-ekspress-kabmin-postavil-novy-dedlain-po-gilotine>

ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; МИНТРАНС ПРОДЛИЛ ЕЩЕ НА ПОЛГОДА СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОКУМЕНТОВ ДЛЯ МОРЯКОВ

Минтранс сообщил, что во второй раз с начала пандемии продлил срок действия истекающих квалификационных документов членам экипажей морских судов. Сейчас документы, срок которых истекает до 20 июня, продлили на полгода. В марте его продлили на три месяца.

Также министерство продлило срок действия медицинских документов. Поскольку из-за карантинных мер экипажи не могут пройти медосмотр и возобновить свои медицинские освидетельствования, морская администрация России будет допускать к работе моряков без действительного медицинского свидетельства на срок до трех месяцев.

Получать новые документы или проставлять дополнительные отметки в старые морякам не потребуется.

Морская администрация оставляет за собой право в любое время изменить или отменить эти решения в зависимости от ситуации с коронавирусной инфекцией.

В марте был продлен на три месяца срок действия судовых конвенционных документов, документов членов экипажей судов и трудовых договоров моряков.

<https://www.interfax.ru/russia/709298>

ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПЛАН РАБОТЫ ГК «АВТОДОР» НА 2021 ГОД

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин поручил наблюдательному совету госкомпании «Автодор» подготовить стратегический план работы на 2021 год, сообщили во вторник в пресс-службе вице-преьера.

«Прошу на следующий Наблюдательный совет, который пройдет в июне подготовить стратегический план работы на 2021 год. Мы должны детально проработать все наши проекты, чтоб не допустить повторения задержек по сдаче объекта, как это было с ЦКАДом», – отметил Хуснуллин.

Он добавил, что в ходе первого заседания набсовета, которое прошло в обновленном составе по видеосвязи, были рассмотрены дальнейшей планы в рамках **нацпроекта** «Комплексный магистральный план развития инфраструктуры» (КМПИ), **утвержден** состав четырех комитетов совета, в которые вошли члены Набсовета.

Также Хуснуллин принял решение проводить заседание набсовета не реже, чем один раз в месяц.

Как сообщалось, Хуснуллин был назначен председателем наблюдательного совета госкомпании «Российские автомобильные дороги» («Автодор»). Согласно опубликованному распоряжению кабмина от 7 мая за подписью исполняющего обязанности премьера РФ Андрея **Белуосова**, в набсовет «Автодора» также вошли заммэра Москвы по строительству Андрей Бочкарев, глава **Минтранса** РФ **Евгений Дитрих**, зампред Совета Федерации Николай Журавлев, замглавы Минфина Андрей Иванов, глава комитета Совета Федерации по экономической политике Алексей Кутепов, председатель комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев, член комитета Госдумы по контролю и регламенту Николай Панков, а также председатель правления «Автодора» Вячеслав **Петушенко**, **замминистра** экономического развития РФ Михаил Расстригин, аудитор Счетной палаты Олег Савельев и помощник **Белуосова** Дмитрий Филатов.

Госкомпания «Российские автомобильные дороги» создана в 2009 году для развития сети скоростных платных автомагистралей в РФ. В ее доверительном управлении находится более 3,4 тыс. км автодорог федерального значения, в частности трассы М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-3 «Украина».

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/117536>

ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; МИНСТРОЙ РАСКРЫЛ ПОДРОБНОСТИ НОВЫХ МЕР ПОДДЕРЖКИ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Новые антикризисные меры поддержки строительной отрасли будут «революционными», они затронут многие сферы строительства, сообщил во вторник исполняющий обязанности министра строительства и ЖКХ Никита Стасишин.

«Мы сейчас в онлайн-режиме работаем в правительстве над дополнительными мерами. Я думаю, они будут представлены к 1 июня в рамках поручения президента. Там достаточно революционные вещи будут, в хорошем смысле этого слова, с точки зрения градостроительства, и еще каких-то вещей», – сказал Стасишин.

По его словам, новые меры поддержки будут нацелены на увеличение объемов ввода жилья, а также на недопущение снижения выхода на рынок новых площадок.

Стасишин пояснил, что новые меры также коснутся решения проблемы отсутствия мощностей магистральных сетей.

«Мы последние десять лет внутри городов сажали все жилье на старые сети, немного раскрывая мощности и модернизируя их. Особенно это связано в тепле, водоподготовке и водоотведении. Это строительство магистральной инженерной инфраструктуры для земельных участков – это первая вещь, которая будет идти со стороны государства», – сказал и.о. министра.

Второй мерой поддержки он назвал субсидирование процентной ставки по проектному финансированию застройщиков с рентабельностью проектов менее 20%.

«Эти проекты качественные, но нет покупательской возможности увеличивать стоимость у застройщиков. Поэтому мы сейчас разрабатываем дополнительные меры, которые позволят таким проектам выйти на рынок», – подчеркнул он.

Стасишин добавил, что еще одной мерой станет увязка **нацпроектов** в части строительства социальной инфраструктуры.

«Также мы сейчас очень плотно работаем с **Минтрансом**, чтобы увязать их программу «Безопасные и качественные дороги», их дорожные фонды, и сделать приоритет в обеспечении транспортной инфраструктуры новых микрорайонов для подключения к вылетным магистралям», – сказал он.

Стасишин подчеркнул, что сейчас также прорабатывается вопрос об увеличении финансирования программ по обеспечению жильем молодых семей.

Меры поддержки стройотрасли

16 апреля президент РФ **Владимир Путин** провел совещание с членами правительства, посвященное положению дел в строительной отрасли. По его итогам глава государства, в частности, поручил субсидировать процентную ставку на кредиты для строительных компаний, которые сохраняют занятость и завершат строительство по запланированным на 2020-2021 годы проектам.

Также **Путин** поручил запустить программу льготной ипотеки под 6,5% годовых для покупки нового жилья комфорт-класса стоимостью до 3 млн рублей в регионах и до 8 млн рублей в Москве и Петербурге.

Кроме того, президент согласился с просьбой строительных компаний увеличить с 30% до 50% авансирование контрактов по инфраструктурным проектам.

Путин также поручил правительству до 20 мая проработать вопрос о включении строительной сферы в перечень отраслей, наиболее пострадавших от коронавируса.

15 мая Сташишин сообщил, что правительство РФ готовит второй пакет антикризисных мер поддержки строительной отрасли. Он добавил, что сначала необходимо помочь наиболее пострадавшим регионам и системообразующим компаниям, чтобы они сохранили объемы строящегося жилья и в дальнейшем увеличили их.

<https://www.interfax.ru/russia/709303>

ТАСС; 2020.19.05; В СФ ПРЕДЛАГАЮТ УСКОРИТЬ ПРИНЯТИЕ ЗАКОНА О «РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЕ» ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ

Рабочая группа Совета Федерации по совершенствованию законодательства в условиях пандемии предлагает ускорить принятие законопроекта о «регуляторной гильотине» для уменьшения давления на бизнес, сообщил журналистам во вторник первый вице-спикер Совфеда Николай Федоров, который возглавляет рабочую группу.

«Есть предложение по ускорению уже внесенных или рассмотренных в первом чтении законопроектов. Например, о «регуляторной гильотине». Чтобы облегчить административное давление на бизнес. Упрощение, либерализация в этой сфере крайне необходимы, речь идет о том, чтобы побыстрее освободиться от бремени документов, которые регулировали правовые отношения начиная с 20-30-х годов прошлого века», – сказал Федоров.

По словам сенатора, наиболее приоритетные и безотлагательные в условиях пандемии предложения будут направлены в правительственную комиссию по повышению устойчивости экономики, которую возглавляет первый вице-премьер РФ **Андрей Белоусов**.

Реформа контрольно-надзорной деятельности, получившая неофициальное название «регуляторная гильотина», предполагает отмену с 2021 года всех надзорных требований к бизнесу, которые к этому моменту не были пересмотрены и актуализированы. Для реализации реформы правительство разработало законопроекты «Об обязательных требованиях» и «О государственном контроле (надзоре)», оба законопроекта в апреле приняты в первом чтении.

<https://tass.ru/ekonomika/8511079>

ТАСС; 2020.20.05; ЭКСПЕРТ: ОЧЕРЕДИ ГРУЗОВИКОВ НА ГРАНИЦЕ КНР И ПРИМОРЬЯ МОГУТ ПРИВЕСТИ К ПЕРЕБОЯМ С ОВОЩАМИ

Ситуация с задержкой пропуска грузовиков на пункте «Пограничном» между Приморским краем и китайской провинцией Хэйлунцзян грозит перебоями с поставками китайских продуктов, в первую очередь овощей закрытого грунта. Об этом рассказал ТАСС представитель оптовой базы «Дружба», являющейся в крае перевалочным пунктом для китайской продукции, Дмитрий Волков.

Очередь из грузовых машин, застрявших на **пункте пропуска** «Пограничный» между Приморским краем и провинцией Хэйлунцзян, появилась после подозрения на коронавирус у одного из водителей и сокращения китайскими властями объемов пропуска до 10 машин в день. Диагноз у водителя не подтвердился, в понедельник движение было восстановлено в прежнем объеме – 30 машин в день. Власти Приморья ограничили на 10 дней доступ к **пункту пропуска** на российско-китайской границе, чтобы имеющаяся очередь из более чем 200 машин прошла через таможенную.

«Сейчас уже запас ввозимых из Китая овощей на базе заметно меньше привычного, а дальше, судя по всему, будет больше проблем. Для вывоза товара из КНР теперь не хватает транспорта. С той стороны тоже стоит большая очередь, а свежие продукты не любят долго ждать. Вырастают транспортные расходы, растет риск того, что продукты придут уже порченными», – сказал Волков.

По его словам, ограничение доступа к **пункту пропуска** грузовиков создает дополнительные сложности при отправке в Китай порожних машин. «Сейчас в уже

стоящей очереди много грузовиков, которые просто технически не смогут забрать оттуда наш товар, типа лесовозов. При этом, отправить туда пустые машины уже не получится, потому что доступ к **пункту пропуска** ограничен. Все это увеличивает сроки доставки», – отметил собеседник агентства.

Во время введенных в феврале текущего года ограничений по грузоперевозкам с КНР в дальневосточных регионах России выросли цены на завозимые из этой страны продукты, в основном овощи закрытого грунта – помидоры, огурцы, перец. Большую часть потребности Приморья в этих продуктах обеспечивает КНР.

<https://tass.ru/ekonomika/8514755>

РИА НОВОСТИ; 2020.19.05; В ПРИМОРЬЕ ПРИОСТАНОВЯТ ПРОПУСК ГРУЗОВИКОВ, ЧТОБЫ РАЗГРУЗИТЬ ОЧЕРЕДЬ

Движение грузовиков к территории **пунктов пропуска** с КНР в Приморье приостановлено на 10 дней, чтобы разгрузить очередь из фур, скопившихся там из-за мер Китая против коронавируса, сообщает правительство региона.

Уссурийская таможня в апреле информировала, что из-за ужесточения в Китае мер по борьбе с коронавирусом перед российскими пограничными **пунктами пропуска** в Приморье образовались очереди из грузовиков, число выпущенных машин снизилось в четыре раза. Власти Приморья и дипломаты ведут переговоры с китайской стороной для решения проблемы.

За последнюю неделю сотни большегрузов скопились на российской стороне перед **пунктом пропуска** в Приморье, так как китайская сторона сократила количество фур, пересекающих границу через погранпереход «Пограничный»- Суйфэньхэ, с 30 до 10 единиц в сутки в каждую сторону. Водители 14 мая решили три дня не пересекать границу в знак протеста. Власти Приморья заявили, что китайская сторона сократила пропуск грузовиков на несколько дней из-за коронавируса у одного из российских водителей. В итоге диагноз не подтвердился. Власти проинформировали о соглашении с китайской стороной об увеличении числа пропускаемых грузовиков в **пункте пропуска** «Пограничный», в понедельник фуры пошли в КНР, за сутки в Китай выехало 30 машин.

«С 20 мая 2020 года на 10 дней в Приморье приостанавливается движение грузового автотранспорта к территории **пунктов пропуска** для его дальнейшего движения в Китай. Такое решение принято на заседании оперштаба по борьбе с коронавирусом под председательством Губернатора Олега Кожемяко во вторник, 19 мая», – говорится в сообщении.

Как рассказал заместитель председателя правительства Приморья Константин Шестаков, сейчас через провинцию Хэйлунцзян через **пункт пропуска** «Пограничный» вновь стал возможен проезд 30 грузовиков, два дня назад их было 10 в день.

«Из-за этого с российской стороны собралась большая очередь из машин – более 280. Мы понимаем, что с такой пропускной способностью эти грузовики смогут проехать на территорию Китая не раньше, чем через 10 дней. Чтобы не допускать осложнения санитарной обстановки перед **пунктом пропуска**, принято решение приостановить на этот период допуск к территории **пунктов пропуска**», – сказал Шестаков, чьи слова приводятся в сообщении.

В течение 10 дней до **пунктов пропуска** будут стоять посты ГИБДД, которые перенаправят водителей большегрузов на парковки или обратно. Шестаков попросил грузоперевозчиков воздержаться от выезда транспорта к **пунктам пропуска**.

<https://ria.ru/20200519/1571681137.html>

RNS; 2020.19.05; ТУРОПЕРАТОР ПОДСЧИТАЛ СЕБЕСТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТА В СОЧИ ПРИ СОЦИАЛЬНОМ ДИСТАНЦИРОВАНИИ

Себестоимость перевозки одного пассажира на рейсе из Екатеринбурга в Сочи в случае соблюдения требования Роспотребнадзора о социальном дистанцировании составит 67 тыс. руб., считает исполнительный директор туроператора «Интурист» Сергей Толчин.

«Стоимость одного рейса из Екатеринбурга в Сочи в зависимости от типа судна составляет примерно 2,5-3,5 млн руб. Если разделить это на 45 пассажиров, которые смогут занять кресла в самолете на дистанции друг от друга, получим 66,7 тыс. руб. – себестоимость перевозки на одного пассажира туда и обратно», – заявил Толчин, чьи слова приводит Ассоциация туроператоров России (АТОР).

По данным АТОР, если учесть все условия для рассадки пассажиров, предусмотренные Роспотребнадзором, самолет не получится наполнить и на 50%, пассажиры смогут занять всего по 30% кресел в бизнес и эконом-классах лайнера.

Такие условия сведут на нет усилия по восстановлению внутреннего туризма, которые сейчас начинают приниматься в регионах, добавили в АТОР.

Ранее Роспотребнадзор при возобновлении авиаперевозок рекомендовал продавать билеты на рейсы российских авиакомпаний из расчета заполняемости судна только на 50% от всех посадочных мест.

Министр транспорта России Евгений Дитрих заявил о дисбалансе при внедрении таких условий перелетов. По его мнению, должен сохраняться баланс между необходимым уровнем защиты пассажира и тем, насколько ему экономически выгодна перевозка.

Против введения социального дистанцирования в самолетах выступала и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). По прогнозу организации, при таком подходе загрузка судов снизится до 62%, тогда как для окупаемости авиакомпаний загрузка должна сохраняться на уровне хотя бы в 77%. В результате затраты авиакомпаний вырастут, а средняя цена перелета может подняться на 43-54%, сообщила ИАТА.

<https://rns.online/transport/Turoperator-podschital-sebestoimost-aviabileta-v-Sochi-pri-sotsialnom-distantsirovanii-2020-05-19/>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ МИХАЙЛОВСКАЯ; 2020.19.05; ТУРЦИЯ ОТКРЫВАЕТ ГРАНИЦЫ ДЛЯ РОССИЯН

В среду, 20 мая, Турция открывает границы для иностранных туристов, включая россиян, сообщили в Ассоциации туроператоров России (АТОР). О пляжном отдыхе речи пока не идет – поначалу будет доступен только оздоровительный туризм. Что это значит, когда россияне смогут поехать в эту страну и на каких условиях, выясняла «Парламентская газета».

Первыми к морю полетят собственники недвижимости

Турция начинает пускать к себе граждан 31 государства, в том числе России, Грузии, Азербайджана, Украины, а также некоторых стран Европы и Ближнего Востока. Въезд будет возможен только через аэропорты Стамбула и Анкары, причём на границе иностранцы обязаны показать справку о том, что у них нет COVID-19, или пройти тестирование (услуга будет платной). С 20 мая Турецкая Республика ждёт только «медицинских туристов» – среди направлений лечения, по которым страна готова принять визитёров, ортопедия, онкология, травматология, детская хирургия, кардиология, нейрохирургия, интенсивная терапия. После прохождения границы пациентам и сопровождающим (с каждым пациентом могут въехать двое сопровождающих) необходимо сразу ехать в клинику и оставаться там во время всего курса лечения. В больницах зону, где будут лечить иностранцев, огорожат, выделив для них отдельный этаж или крыло.

В Российском союзе туристической индустрии (РСТ) нет данных о популярности медицинского туризма в Турции среди сограждан: наши люди летят к морю на отдых, но никак не в

клиники, во всяком случае если речь о массовом туризме, рассказала «Парламентской газете» пресс-секретарь союза Ирина Тюрина. Возможно, это направление будет востребовано среди других иностранцев, однако для россиян этот вид «отдыха» представляется сомнительным. В любом случае «тур» по медицинскому направлению не имеет ничего общего с пятизвёздочными гостиницами и системой «всё включено» – это поездка именно в клинику, со всеми необходимыми справками, анализами и документами. А в АТОР под медицинским туризмом понимают несколько иное. «Я подозреваю, что это дипломатичное название отелей, у которых есть собственные СПА и процедурные кабинеты, – сообщила «Парламентской газете» исполнительный директор ассоциации Майя Ломидзе. – Потому что Турция во всём мире позиционируется как страна пляжного, а не оздоровительного отдыха».

Но даже об этом говорить преждевременно – в России пока полностью прекращено авиасообщение для туристов. Глава **Минтранса Евгений Дитрих** 16 мая предположил, что внутренние перевозки могут начать постепенно восстанавливаться в середине июня, а международные – в июле 2020 года. «Но это только надежды, – говорит Тюрина. – Всё зависит от эпидемиологической ситуации, решений Правительства и Роспотребнадзора. Эксперты отрасли полагают, что в ту же Турцию можно будет поехать не раньше августа – сентября».

Открыв границы, Анкара будет договариваться с другими странами о том, чтобы они пустили к ним своих транзитных туристов, поясняет специалист. Это обычная практика, но с Россией такие переговоры даже не ведутся. Но даже если Турция достигнет такой договорённости, к примеру, с Азербайджаном, для россиян это мало что изменит – рассчитывать на то, что наша страна на первом этапе откроет границы со странами СНГ (откуда можно будет потом добраться в Турцию), не стоит, считает Тюрина. «Почему первыми откроют авиасообщение со странами СНГ? Всё зависит от эпидемиологической обстановки, от конкретной ситуации в стране, это нельзя спрогнозировать», – говорит она. Но даже после открытия границ не все россияне смогут полететь за рубеж – первым делом запустят, скорее всего, только регулярные рейсы, стоимость билетов на которые намного выше чартерных. «К тому же цена вырастет после рекомендаций Роспотребнадзора, по которым авиакомпаниям придётся брать на борт вдвое меньше пассажиров, чем предполагает размер самолёта», – отметила пресс-секретарь РСТ.

Первыми в Турцию, по прогнозам союза туриндустрии, могут отправиться россияне, которые имеют недвижимость в этой стране, – их, скорее всего, не отпугнёт цена билетов на «регулярку».

Турбизнес просит президента о помощи

В понедельник, 18 мая, РСТ обратился к президенту с открытым письмом, в котором попросил не допустить краха туристической отрасли. Речь идёт о принятом в первом чтении законопроекте, который позволяет Правительству в случае ограничения въезда в какую-либо страну приостановить обязательство туроператоров по возврату людям уплаченных ими средств при условии предоставления равнозначного тура в установленный срок, если те дадут на это согласие.

Ко второму чтению в документ были внесены поправки, которые позволяют отсрочить выполнение обязательств по проданным турам и выдавать туристам ваучеры только туроператорам по внутреннему и въездному туризму. Соответственно, компании, отправляющие россиян за рубеж, должны будут одновременно вернуть деньги всем туристам, что практически нереально, подчёркивает Ирина Тюрина. Под обращением уже подписались около 11 тысяч экспертов туротрасли – случай, по её словам, беспрецедентный.

По информации РСТ, в Правительстве предложение индустрии нашло поддержку. «Сейчас у всех туроператоров полная остановка продаж. Отсрочка даст возможность бизнесу прийти в себя», – пояснила пресс-секретарь организации. Будет ли услышано

предложение туротрасли, узнаем уже на этой неделе – тогда запланировано рассмотрение проекта во втором чтении.

Говорить о том, насколько изменятся цены на туры после пандемии, пока преждевременно, считает Майя Ломидзе. Однако, по её прогнозу, роста может и не быть. «Отрасли сейчас главное – восстановиться, а не сиюминутно заработать – а для этого для этого нужно будет сохранить цены как минимум на уровне прошлого года, а лучше даже сделать их ниже», – подчёркивает эксперт.

<https://www.pnp.ru/social/turciya-otkryvaet-granicu-dlya-rossiyan.html>

ТАСС; 2020.19.05; МИНПРОСВЕЩЕНИЯ ПОДГОТОВИЛО ОНЛАЙН-СМЕНЫ ДЛЯ ДЕТЕЙ, НЕ ПОПАВШИХ В ЛАГЕРЯ

Минпросвещения РФ совместно с педагогическими вузами разработало программу для детей, которые не смогут попасть в летние лагеря отдыха. Для них будут предусмотрены онлайн-смены, сообщила во вторник замдиректора департамента государственной политики в сфере воспитания, дополнительного образования и детского отдыха министерства Янина Голубева на заседании комитета Совета Федерации по социальной политике.

«Если мы не направляем детей [в организации отдыха] с учетом в целом ситуации по стране <...>, соответственно, нам надо подумать о занятости детей. На этот счет министерством просвещения совместно с педагогическими вузами страны разработана программа, так называемая онлайн-смена», – сообщила Голубева.

По ее словам, данные меры позволят занять детей летом, а также избежать «их попадания на деструктивные сайты». «Также мы с коллегами из Минздрава и Роспотребнадзора решаем вопрос медицинского наблюдения за детьми в период организованного отдыха и разрабатываем совместные рекомендации», – добавила она.

По ее словам, Минпросвещения рекомендует дать старт летней оздоровительной кампании для детей в регионах России с 1 июля. Она добавила, что в таком случае смены в лагерях могут сократиться с 21 до 14 дней. «Если мы говорим о начале кампании с 1 июля, мы можем говорить о том, что возможна организация летних смен не в полноценном виде – не 21 день, а, допустим, 14», – сказала она.

Тогда, отметила Голубева, до сентября удастся провести четыре таких смены. Этот вопрос сейчас прорабатывается министерством совместно с Роспотребнадзором.

Детям и сотрудникам перед поездкой на смену и во время нахождения в лагере будут проводить тесты на коронавирус. Голубева также считает, что следует отказаться от «родительских дней», чтобы исключить возможность распространения инфекции.

Для детей, направляющихся на летний отдых, откроют «зеленые коридоры» в аэропортах и на вокзалах. Это будет сделано, что минимизировать вероятность заражения несовершеннолетних коронавирусом, уточнила Голубева.

«Немаловажным остается вопрос безопасности детей при организованных перевозках железнодорожным и воздушным транспортом к местам отдыха и в обратном направлении, и совместно с Минтрансом и регионами будут организованы для групп детей «зеленые коридоры» в аэропортах и на вокзалах для минимизации их контактов во время перевозки», – сказала она.

Минпросвещения обратилось к субъектам РФ с просьбой рассмотреть возможность разработки дополнительных мер поддержки организаций отдыха и оздоровления в условиях пандемии.

Голубева также добавила, что с 20 мая на базе Федерального центра детско-юношеского туризма и краеведения откроется «ресурсный центр для взаимодействия регионов, уполномоченных в сфере отдыха и оздоровления организаций с руководителями лагерей, педагогическими вузами».

<https://tass.ru/obschestvo/8506513>

BUSINESS FM; АНДРЕЙ ЖВИРЬЛИС; 2020.19.05; КОГДА И ЗА СКОЛЬКО МОЖНО БУДЕТ ПОЛЕТЕТЬ НА МОРЕ?

Дочерняя компания «Аэрофлота» – лоукостер «Победа» – в середине прошлой недели возобновила продажу летних билетов в Турцию, Испанию, Израиль и Дубай. А по России она будет летать вообще с 1 июня

Согласно рекомендациям Роспотребнадзора, загрузка пассажирских самолетов не должна превышать 50% для обеспечения социальной дистанции в салоне. Правда, **министр транспорта России Евгений Дитрих** уже заявил, что подобную меру пытались ввести в других странах, где снимали карантин, но очень быстро от нее отказались по экономическим причинам. Перчаток и масок для пассажиров вполне достаточно, считает министр.

На самом деле, и сейчас авиакомпании периодически выполняют рейсы, хоть и нерегулярные. Например, между Россией и Европой. Только их число снизилось, и условия перелета жестче, чем в нормальное время. Цены на билеты при этом, по свидетельствам, выросли приблизительно на 30-40%. Нечто подобное можно ожидать после снятия ограничений и полного открытия неба. Хотя в самом начале возможен недолгий период, когда полеты немного подешевеют, считает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

«Авиакомпания, и российские, и зарубежные, накопили колоссальные убытки и компенсировать их, кроме как повышением цен на авиабилеты, не смогут. Рассчитывать на государственную поддержку контрпродуктивно: стоимость авиабилетов – это все-таки рыночная величина, и она зависит от спроса и предложения. Существуют еще и рекомендации продавать не более чем на 50% кресел билеты. В этой ситуации какое-то время авиакомпании поконкурировать смогут – на радость пассажирам, но рост стоимости авиабилетов будет неизбежен».

Формального запрета на авиасообщение внутри России – в отличие от международного – **Росавиация** не вводила. Об этом ведомство сообщило еще в конце марта. Более того, прямо сейчас хоть на завтра можно, например, купить билет Москва – Лос-Анджелес за 250-300 тысяч рублей. С пересадками во Франкфурте и Амстердаме. Деньги с карточки у вас гарантированно спишутся. Только потом вместо билетов почти наверняка вам выдадут некие ваучеры на перелет, который произойдет неизвестно когда. Каким образом будут производиться внутрироссийские рейсы «Победы», не совсем понимает главный редактор калининградской газеты «Волна» Оксана Майтакова.

«Авиакомпания «Победа» 14 мая объявила крупную распродажу билетов на лето. Допустим, по пять рейсов в Анапу в день, у них по три рейса из Москвы в Калининград в день, по два рейса из Санкт-Петербурга. Но при этом еще нет никакой информации о том, завершился ли режим обсервации в этих регионах. Допустим, в Калининградской области в настоящее время режим обсервации до 31 мая, то есть все, кто прилетает в калининградский аэропорт «Ховрово», должны или ехать в обсерватор, или находиться по месту жительства, то есть прописку у них проверяют. То же самое, насколько мне известно, есть в Краснодарском крае. В то же самое время авиакомпания «Победа» проводит распродажу, и никто не понимает: когда эти люди полетят в Калининград, они куда попадут? Сразу в обсерваторы?»

Несмотря на постепенное открытие внутренних границ, Европа пока что не планирует открывать внешние, заявил постпред России при ЕС Владимир Чижов. А вот Турция, как сообщается, планирует открыть границы для граждан ряда стран уже с 20 мая – правда, не для отдыха, а для лечения и оздоровления. Однако въехать в нее пока можно будет только через Стамбул или Анкару, предъявив справку об отсутствии COVID-19 или пройдя платное тестирование в аэропорту. А для пляжного отдыха страна может быть открыта в середине июня. Но пока что речь идет только о туристах из Китая и Южной Кореи.

Так что планировать летний отдых недалеко от моря в этом году все же надежнее внутри России и в регионах, где не введен режим обязательной обсервации. Например, авиакомпания «Россия» предлагает на июль-август билеты в Магадан. Всего за 22 900 рублей.

<https://www.bfm.ru/news/443989>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНДРЕЙ ФИШЕР, АННА СТАРИЦКАЯ, ЕКАТЕРИНА АНДРОНОВА; 2020.19.05; РОССИЯНЕ СМОГУТ СЪЕЗДИТЬ НА ЮГ ЭТИМ ЛЕТОМ. ПРАВДА, ОТДЫХ УЖЕ НЕ БУДЕТ ПРЕЖНИМ

Несмотря на пандемию коронавируса, туристический сезон в России все же может состояться. 1 июня откроются некоторые санатории Сочи и Краснодарского края, имеющие медицинские лицензии. Если ситуация с коронавирусом позволит, позднее заработает и гостиничный бизнес. Рассказываем, где можно будет отдохнуть этим летом.

Россияне смогут съездить на юг этим летом. Правда, отдых уже не будет прежним

С 1 июня в Краснодарском крае откроются санатории, имеющие медицинские лицензии. Об этом РБК рассказал губернатор Вениамин Кондратьев. Туристы смогут приехать туда только при наличии санаторно-курортной путевки. Правда, маршрут передвижения должен быть жестким.

«Это должен быть прямой путь: железнодорожный вокзал или аэропорт – санаторий. Вышел с вокзала, показал путевку – сразу же поехал в санаторий. Пока только так. Это и так компромиссное решение. К концу мая мы посмотрим, будем ли открывать парки, скверы, набережные или нет», – пояснил Кондратьев.

По словам мэра Сочи Алексея Копайгородского, в городе работает 65 санаториев с медлицензией. Одновременно в них могут отдыхать до 40 тысяч человек. Глава Анапы Юрий Поляков отметил, что с 1 июня к работе смогут приступить 53 санатория с лицензиями. Позднее – в зависимости от ситуации с коронавирусом – городские власти, возможно, откроют и отели.

Какие курорты откроются летом

С 18 мая Крым ослабил «курортные» ограничения, сообщил «360» вице-президент Российского союза туриндустрии Юрий Барзыкин. Правда, пока только для местных жителей. Но есть надежда, что с середины июня ряд санаториев и пляжей начнет прием отдыхающих и из других регионов. Такая же ситуация с санаториями Кавминвод, большинство из которых имеют лицензии.

«В [других] регионах тоже. Думаю, региональные [санатории] с начала лета тоже будут поэтапно запускаться. Сначала те, что имеют лицензии. А потом гостиничный комплекс, который тоже не может простаивать», – добавил он.

С июня возобновляет работу сфера оздоровительного туризма. Помимо Сочи и Анапы, подготовка к сезону идет в Геленджике и Калининграде. В Подмосковье готовят план открытия гостиниц, но это произойдет только после снятия режима самоизоляции, рассказал «360» Дмитрий Горин, советник главы Ростуризма по транспорту и глава транспортного комитета Ассоциации туроператоров России (АТОР).

Для восстановления и других направлений отдыха важно снятие обязательного 14-дневного карантина и открытие гостиниц, которые были вынуждены приостановить работу с 28 марта по 31 мая.

«Туристические компании ждут рекомендаций Ростуризма и Роспотребнадзора, которые будут регламентировать дальнейшие путешествия внутри России. Очень важно, чтобы внутренний туризм был открыт. Потому что международный сегмент мы планируем к открытию не ранее третьего квартала этого года», – сказал Горин.

К концу лета, не исключил Барзыкин, могут открыться и зарубежные курорты. Скорее всего, первыми прием туристов начнут Турция, Кипр, Тунис и Юго-Восточная Азия, где с начала лета пляжи начнут прием местных жителей.

Изменения в отдыхе

Во всех санаториях будут действовать строгие правила. В частности, лежаки на пляжах придется расставлять с соблюдением социальной дистанции. Проживать в одном номере сможет либо семья, либо туристы из одной компании. Подселить незнакомых людей друг к другу не смогут. Организовано поехать на экскурсию будет можно, но выход за территорию санаториев будет пока запрещен.

«Расстояние между столиками для приема пищи должно быть не менее полутора метров. Определенный порядок будет по влажной уборке номеров дважды в день. Конечно, это потребует больших затрат от здравниц. Но важно наладить, отработать алгоритм приема, чтобы в июле–августе было проще», – пояснил Барзыкин.

Цены на отдых

Стоимость путевок вряд ли будет выше, чем в 2019 году. Некоторые здравницы заявили даже более низкие, чем в прошлом году, цены. Взрывного спроса, считают в РСТ, не будет. Россияне, потерявшие из-за коронавируса доходы, потратили накопления во время нерабочего периода. И отдыхать многим в этом году просто не на что.

Единственное, дорога может обойтись дороже. По мнению экспертов, выполнение требований Роспотребнадзора о продаже не более 50% мест в самолетах может привести к скачку цен на авиаперелеты.

«Сейчас основной вопрос в том, сколько будет туристов. Мы понимаем, что отложенный спрос поэтапно будет возвращаться. Но каким будет спрос, мы поймем только после открытия продаж», – заключил Дмитрий Горин.

<https://360tv.ru/news/tekst/rossijane-jug-otdyh/>

ТАСС; МАРИЯ БОРОДАЕВСКАЯ; 2020.19.05; ГЛАВА РОСМОРРЕЧФЛОТА: Я БЫЛ ОБРЕЧЕН СВЯЗАТЬ СВОЮ ЖИЗНЬ С МОРЕМ

Судоходство и судостроение в России сталкиваются с серьезными вызовами – пандемия коронавируса, обвал рубля и неравномерное обновление грузового и пассажирского флота. Все это заставляет внимательнее относиться к развитию внутренних водных путей и созданию новых мер поддержки отрасли. О верности профессии, дефиците судов под российским флагом и о том, сколько ледоколов понадобится для развития Севморпути, рассказал в интервью ТАСС руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта **Александр Пошивай**.

– Александр Иванович, что для вас изменилось на новой должности?

– После назначения появилось больше возможностей. Если раньше нужно было получать внушительное количество согласований, то сейчас оно резко уменьшилось. И конечно, когда ты понимаешь, что за тобой Москва, отступать некуда, это стимулирует скорость принятия решений, а на флоте от этого многое зависит.

– Могло ли случиться так, что вы не связали бы свою жизнь с морем?

– Я вырос в Крыму, на берегу Черного моря – был обречен на такой выбор. Изначально я хотел пойти в ихтиологи, постоянно нырял с маской и изучал подводный мир. Когда настало время выбора профессии, мне объяснили, где нужно учиться, чтобы стать ихтиологом, сколько заведений нужно окончить. А мой сосед был штурманом дальнего плавания, закончил Макаровку в советское время. И так получилось, что я попал под его влияние и понял, что самая лучшая профессия на Земле – судоводитель. Я сразу выбрал это направление и с тех пор его не менял. Я категорически против того, чтобы менять виды деятельности. Я поступил в Макаровку, окончил, потом десять лет отработал в Балтийском морском пароходстве и, если бы пароходство не обанкротилось, работал бы там до сих пор. В годы перестройки пошел опять же в морскую отрасль, там отработал 16 лет и потом уже вернулся на государственную службу. У меня была небольшая девиация – почти два года работал в Росрезерве, но и там я нашел морское направление деятельности.

– Получается, вы считаете, что нужно себя посвятить чему-то одному на всю жизнь? Почему?

– Когда ко мне приходит человек и говорит «вы знаете, я готов делать все что угодно, я очень легко обучаем, я могу командовать ротой солдат, рестораном, металлургическим предприятием, я чистый управленец», я даже не вижу смысла с ним разговаривать. Каждый человек должен набрать необходимые компетенции для того, чтобы свою работу делать качественно. «Прыгунки» порождают безответственность, она выливается в те ошибки, которые потом разгребают целые коллективы. Я считаю, что если человек свой выбор сделал, если этот выбор был осознанный, мотивированный, то нехорошо менять направление. Но это мое личное мнение.

– Каковы приоритеты деятельности **Росморречфлота** на ближайшие годы?

– Ключевые приоритеты хорошо известны, они отражены в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Отсюда следуют и задачи – увеличение на треть мощностей отечественных морских портов к 2024 году, увеличение пропускной способности внутренних водных путей, развитие Северного морского пути и так далее. Важным для нас остается развитие отраслевого образования.

– Как изменилось образование с тех пор, как вы учились в Макаровке? Стало лучше или хуже?

– Нет ничего важнее образования, потому что оно дает возможность молодым людям устроиться в этой жизни. Самое главное – это возможность. Человеку можно дать денег, дать какое-то преимущество, но если не дать ему образования – это гарантия того, что он свою жизнь устроить не сможет. Качество образования, которое получал я и которое получают сейчас, – это вещи немножко разные. Я учился в советское время, и советская школа называлась самой лучшей. Я этого подтвердить не могу. Почему? Я хорошо учился, но, когда закончил Макаровку и пришел на мостик, пришлось изучать все заново. Я целый год ночами не спал, бился, рисковал для того, чтобы получить нужные компетенции. Подход раньше был, что называется, имперский – человека набивали знаниями, потом его отдавали в систему и на месте доводили до нужной кондиции. Сейчас подход принципиально изменился. Выпускник Макаровки должен встать на мостик и взять в свои руки управление судном. Теория ушла в область практического применения. Пусть это покажется ересью, но морское образование сейчас с прикладной точки зрения более качественное, чем оно было в советское время.

– Как привлечь больше молодых людей в морские училища?

– Способ есть только один – мотивация. Ребенка стоит с малых лет подталкивать в сторону моря, чтобы он понял, что это такое. Мы начинаем работать с детьми с клубов юных моряков, чтобы вовлечь их в нашу орбиту. Мотивация должна заключаться в том, чтобы человек был уверен, что эта профессия интересна, что эта профессия достойная, что эта профессия позволит ему построить свою жизнь. В нынешних реалиях мы понимаем, что молодым людям предложить нечего. Они оканчивают непонятные институты с непонятными названиями, на выходе получают диплом с золотым тиснением и орлами, где написано «менеджер». Менеджер чего? Одному Богу известно. И сами выпускники этого не знают. Я считаю, что это просто преступление, когда детей бросают в жизнь, не давая им возможности в этой жизни устроиться. Наше ведомственное образование дает человеку в руки совершенно прикладную профессию, по профессии трудоустроивается 97% наших выпускников – они идут в плавсостав, в береговые подразделения, в логистику. Я считаю, что это самое главное – дать мотивацию, чтобы молодой человек мог свою жизнь построить на основании собственного труда, а не в ожидании повышения котировок акций на бирже. Если он пришел на флот, у него будет гарантированная заработная плата, и он всегда, пока моря не пересохнут, будет иметь кусок хлеба.

– Недостатка в кадрах на данный момент нет?

– Недостаток кадров есть всегда, потому что профессия очень тяжелая. В советское время, когда я решил податься в моряки, был чудовищный конкурс, он доходил до шести-семи человек на место. Сейчас жизнь изменилась. Почему шли в моряки в советское время? Возможность посмотреть мир, чего не мог себе позволить обычный гражданин, мы в большинстве своем были ограничены пределами страны. Возможность материальная, возможность устроить свою жизнь. Сейчас жизнь на берегу стала легче.

– Вернемся к Комплексному плану. Какие корректировки в последнее время вносились в проект?

– **Росморречфлот** предложил ввести дополнительный показатель, который отражает гарантированную транзитную пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части России – от Санкт-Петербурга до Астрахани и до Ростова-на-Дону. Ключевым в данном случае является строительство Багаевского и Нижегородского гидроузлов. В результате пропускная способность участка увеличится с 6,8 млн до 21,1 млн тонн.

– Объем финансирования не изменился?

– Суммарный бюджет составляет 64,8 млрд рублей, на Багаевский гидроузел потребуется 22,3 млрд рублей, на Нижегородский – 42,5 млрд рублей.

– На какой стадии находится каждый из проектов и как изменились сроки реализации?

– Оба проекта – ключевые звенья федерального проекта «Внутренние водные пути», от их успешного воплощения в значительной степени зависит возрождение потенциала отечественного внутреннего водного транспорта.

Сейчас «Стройтрансгаз» завершает строительство объектов первого этапа подготовительного периода Багаевского гидроузла. Создана судоходная прорезь для переноса судового хода на период строительства, построен причал для доставки на строительную площадку строительных материалов, протянута временная линия электропередачи, созданы намывные участки для размещения административных зданий и сооружений будущего гидроузла.

В первой половине 2020 года планируется завершить компенсационные мероприятия по выпуску мальков промысловых видов рыб в акваторию реки Дон в летний период, осуществить временное технологическое присоединение линии электропередачи, после чего мы получим от Ростехнадзора заключение о соответствии. Напомню, что в апреле мы объявили конкурс по выбору генподрядчика строительства объектов второго основного этапа с начальной ценой 21,01 млрд рублей, проиндексированной с учетом инфляции и сдвига срока строительства на декабрь 2023 года почти на 1,3 млрд рублей. По итогам заключим соответствующий госконтракт. К слову, в текущую аномально маловодную навигацию на Нижнем Дону мы в очередной раз видим, насколько важно для отрасли и многих грузоотправителей строительство Багаевского гидроузла.

– Не менее важно и создание Нижегородского гидроузла?

– Верно, проект включен в перечень поручений президента РФ **Владимира Путина** по итогам заседания президиума Госсовета РФ по вопросу развития внутренних водных путей, состоявшегося в августе 2016 года, Стратегию развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года, Транспортную стратегию РФ на период до 2030 года, государственную программу «Развитие транспортной системы». Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла позволит устранить наиболее лимитирующий для судоходства 40-километровый участок Единой глубоководной системы на реке Волга, где гарантированная глубина сегодня вместо 4 м составляет лишь 1,8 м. Это ключевой момент в комплексе мер, которые позволят на всем протяжении Единой глубоководной системы обеспечить достижение единой четырехметровой глубины независимо от водности реки, в том числе и в маловодные годы. По результатам конкурса в мае 2017 года с «Техтрансстроем» заключен госконтракт на разработку проектной документации на строительство гидроузла. В июле 2018 года Главгосэкспертиза России выдала

положительные заключения на проектную документацию по первому этапу строительства объектов подготовительного периода. Проектная документация второго этапа разработана и в июле 2019 года представлена для проведения государственной экспертизы.

– Но как раз на этом этапе возникли проблемы с местными властями? Почему?

– Да. Несмотря на то что включение мероприятия по строительству Нижегородского низконапорного гидроузла в государственные программы еще в 2003 году было инициировано руководством Нижегородской области и с местными органами власти также было согласовано его включение в Схему территориального планирования РФ в области федерального транспорта и автомобильных дорог федерального значения, в 2019 году правительство Нижегородской области фактически выступило против проекта. Чтобы урегулировать эти разногласия и получить положительное заключение государственной экспертизы на проектную документацию второго этапа строительства, необходимо решением правительства РФ внести изменения в отдельные нормативные документы. В настоящее время срок проведения государственной экспертизы продлен, он завершается 9 июня.

– Как вы думаете, с чем связана позиция руководства Нижегородской области?

– Главгосэкспертиза России пришла к выводу, что основные проблемные моменты проекта связаны с экологией. В частности, с определением границы зоны влияния создаваемого водохранилища на прилегающие территории. Причина, по сути, состоит в том, что этот вопрос не урегулирован на нормативном уровне.

– Что предлагают противники проекта?

– Так называемый альтернативный вариант предполагает строительство шлюза с заниженным порогом на 2 м в сравнении с существующими шлюзами №15–16 Городецкого гидроузла, параллельно им, с проведением дноуглубления в нижнем бьефе на подходном канале и лимитирующем участке водного пути до проектной глубины 4 м.

По оценке ученых, в случае проведения дноуглубления прогнозируется посадка уровня воды не менее чем на 1,2 м, при этом гарантированная глубина судового хода на лимитирующем участке сократится до 2,8–3 м, а глубина на порогах шлюзов №15–16 составит всего 1,1 м. И это сделает их несудоходными. Получается, что авторы альтернативного варианта, который пока не является сколько-нибудь достоверно просчитанным проектом, фактически предлагают заменить работающий сегодня двухниточный шлюз одностичным, а маловодье на 40-километровом отрезке Волги считают возможным устранять ежегодным дноуглублением.

Сторонники «альтернативного варианта» настаивают на том, что он в пять раз дешевле и реализован будет вдвое быстрее, но эти заявления попросту не соответствуют действительности.

– Вы проводили оценку этого проекта?

– Да, ее провел по просьбе **Минтранса** проектировщик Багаевского гидроузла – компания «Акватик». Стоимость оценивается в 32,8–35,8 млрд рублей плюс необходимые для поддержания судоходные работы, которые придется выполнять ежегодно. Стоить это будет 0,8–1 млрд рублей в год. Вывод однозначен – при устройстве капитальной судоходной прорези без подпора уровня воды на нижней границе участка обеспечить устойчивые необходимые габариты судового хода с глубиной 4 м не представляется возможным. Таким образом, стоимость «альтернативного варианта» сопоставима с затратами на создание Нижегородского гидроузла, при этом основной задачи полного устранения лимитирующих судоходство ограничений на всем 40-километровом участке он не решает. Мы ожидаем, что математическое моделирование проблем судоходства на данном участке Волги окончательно подтвердит неприемлемость предлагаемого правительством Нижегородской области альтернативного варианта. Это даст нам возможность двигаться дальше и перейти к конструктивному обсуждению существующего проекта. Разумеется, я имею в виду и увеличение лимитов

финансирования, внесение в него нереализованных ранее дополнительных мероприятий, направленных на улучшение экологической ситуации, которые мы последовательно предлагали реализовать в рамках отдельного проекта. Необходимость решения этой проблемы очевидна, и повторюсь, от этого в немалой степени сегодня зависит будущее воднотранспортной отрасли России, а также ее судостроительной промышленности.

– Как обстоит ситуация с судами «река – море»? Их достаточное количество?

– На данный момент на внутренних водных путях эксплуатируется порядка 9,7 тыс. транспортных судов, из них более 4,5 тыс. – это сухогрузные и нефтеналивные баржи общей грузоподъемностью около 9,2 млн тонн. При этом количество судов с грузоподъемностью более 1,5 тыс. тонн составляет 39%. Следует учесть и то, что средний возраст флота составляет 44 года.

В настоящее время уже намечается дефицит сухогрузных мелкосидящих судов. Эта разновидность флота требует особого внимания, так как она наиболее востребована для доставки грузов на малые и быстро мелеющие реки. Надо признать, что флот обновляется неравномерно. Строительство пассажирского речного флота, заказчиками которого прежде всего являются частные компании, даже при действующих мерах государственной поддержки остается затруднительным. Средняя продолжительность навигации – 130 суток. Остальные семь-восемь месяцев суда вынуждены простаивать. Все это накладывает отпечаток на экономику перевозок, в том числе круизного судоходства, и снижает их инвестиционную привлекательность. При этом многие субъекты РФ и отдельные судоходные компании усматривают значительный потенциал в перевозках пассажиров и заинтересованы в обновлении и пополнении флота.

– Как поддержать эту заинтересованность?

– Я думаю, что необходим тщательный сравнительный анализ, который позволит определить оптимальные стоимость финансирования лизинга, сроки лизинга и размер судового утилизационного гранта. При этом стоит использовать для обновления флота не только прямые, но и косвенные меры господдержки. Строительству флота для перевозок сельскохозяйственной и продовольственной продукции, очевидно, будет способствовать возможность заключения долгосрочных контрактов на перевозку таких грузов и выравнивание стоимости перевозки различными видами транспорта.

Кроме того, чтобы оказать положительный эффект на обновление флота и загрузить российские верфи, необходимо дать заказчику использовать одновременно нескольких мер государственной поддержки. Действующие законы накладывают свои ограничения, и мы предлагаем принять новые единые правила предоставления субсидий, которые бы предусматривали возможность на разных этапах строительства судна использовать различные меры господдержки.

– У **Росморречфлота** существуют какие-то разногласия с Минпромторгом по поводу субсидий и поддержки судостроения?

– Каких-либо очевидных расхождений между нами нет. Однако если говорить о тренде импортозамещения и локализации производств, то в некоторых секторах (в первую очередь в строительстве и ремонте судов) компетенции отечественных производителей пока недостаточны или отсутствуют вовсе. Поэтому одномоментно переключиться на продукцию только российского производства невозможно.

Принимая решения о мерах поддержки, важно не опускать тотальный заградительный барьер на импорт. Иначе мы рискуем остановить или серьезным образом удлинить строительный цикл, тогда как ряд проектов – например, строительство ледоколов – входит в **Комплексный план**, а он предусматривает жесткие сроки. Тем не менее совместно с **Минтрансом** мы стараемся реализовать механизмы, которые позволят снизить потенциальное влияние негативных макроэкономических факторов на выполнение утвержденных планов.

Ключевое в данном случае – механизмы кредитно-финансовой поддержки реального сектора, включая в первую очередь лизинговые программы, которые прекрасно себя проявили именно в транспортной отрасли.

– Вы работаете над новыми мерами, которые будут стимулировать судостроение. Но судов под российским флагом тем не менее на данный момент крайне мало. В чем причина?

– Цифра, которую называют отраслевые объединения, чудовищна. Судами под российским флагом перевозится лишь порядка 2% экспорта. Это связано с тем, что изменилась сама структура экономики. В нынешних обстоятельствах построить судно, ввести его в эксплуатацию и работать с ним под иностранным флагом намного дешевле, чем делать это под российским флагом.

Сейчас все еще практически невозможно получить кредит по нормальной ставке для того, чтобы построить судно в России. Кредиты выгоднее брать за рубежом. Там ставка ниже, но при этом есть условие, что флаг должен быть не российским. Появилось даже такое выражение – «суда, контролируемые российским флагом». Компания «Совкомфлот» является ярким примером. Это одна из самых больших компаний в мире, которая перевозит нефть, газ и другие грузы, но у всех судов иностранный флаг, потому что построены они на иностранные кредиты и, соответственно, не имеют возможности быть зарегистрированными у нас.

– Предприимается ли что-то, чтобы ситуация изменилась?

– Государство делает все возможное, чтобы переломить эту ситуацию, предоставляет возможность погашения части лизинговых и кредитных платежей, но этого мало. Мы создали международный реестр для того, чтобы была возможность дать налоговые льготы на суда, которые ходят под иностранным флагом и зарегистрированы за рубежом, но это тоже не работает. Ответ на ваш вопрос о том, почему работать под иностранным флагом выгоднее, таков – причина лежит в принципиальной структуре мировой экономики и рыночной ориентации нашей экономики. Поэтому и количество судов под российским флагом небольшое. Но мы работаем над этим.

– А что изменится, если в следующем году количество судов под российским флагом вырастет, условно, на 15%?

– Смелый посыл, конечно. Это вопрос суверенитета нашего государства, как бы это пафосно ни звучало. Мы должны иметь свой флот. «Когда опасность Родине грозит, гражданский флот становится военным», и мы должны иметь возможность привлечь необходимое количество тоннажа для исполнения прямой военной функции в интересах страны. А если судов у нас нет, то и привлекать будет нечего. Кроме того, какую-либо политику в области морского судоходства мы можем реализовывать только на судах под российским флагом. Этот вопрос даже, так сказать, не задается. Мы должны иметь максимум флота под нашим флагом, а все остальное уже следствия.

– **Минтранс** предлагал закрепить право на перевозку некоторых грузов за российскими судами на законодательном уровне. Есть ли какой-то прогресс в этом направлении?

– Стоит отметить, что при росте грузооборота морских портов доля грузов, перевезенных судами под государственным флагом РФ, остается незначительной. С декабря 2017 года суда под российским флагом получили исключительное право на перевозку нефти, газа и угля, погруженных на суда в акватории Северного морского пути. При этом закон позволяет учитывать интересы добывающих компаний и в определенных случаях привлекать для соответствующих перевозок суда под иностранным флагом. На практике эту возможность реализовал «Новатэк», обратившись в марте в правительство в связи с нехваткой газозовов под российским флагом.

– Закрепление приоритета за российскими судами не может отрицательно отразиться на российских экспортерах, в особенности нефтяниках?

– Все принимаемые меры носят взвешенный и прагматичный характер, они не окажут негативного влияния на деятельность российских экспортеров, в том числе нефтяников. При этом позволят российскому судоходному сообществу гарантированно участвовать в перевозке российских внешнеторговых грузов, что, в свою очередь, будет способствовать развитию российского торгового флота и обеспечению национальных интересов в Мировом океане.

– Какова потребность флота для развития Севморпути?

– В акватории Северного морского пути действуют четыре атомных ледокола – «50 лет Победы», «Ямал», «Таймыр» и «Вайгач». Ледокольные проводки обеспечивают ледоколы «Росморпорта» – «Красин», «Тор» и «Москва». По различным оценкам, грузопоток в акватории Севморпути к 2030 году может составить до 100 млн тонн.

Напомню, что функции инфраструктурного оператора в акватории Севморпути переданы госкорпорации «Росатом», которая и определила потребность в строительстве грузового и ледокольного флота на период до 2035 года. Речь идет о 107 специализированных судах высокого ледового класса различного предназначения. Планируется построить пять атомных ледоколов мощностью 60 МВт (три уже строятся), три сверхмощных атомных ледокола проекта «Лидер», четыре ледокола на сжиженном природном газе, 59 танкеров ледового класса, 21 балкер ледового класса, а также 15 арктических газозовов.

– Каковы перспективы развития туристических круизов в Арктическом бассейне?

– Ежегодно совершаются круизы к Северному полюсу, на архипелаг Земля Франца-Иосифа как российскими, так и зарубежными компаниями. Круизы по Арктике пользуются особым спросом у зарубежных туристов, несмотря на их высокую стоимость. Больше всего среди них граждан Германии и США. Летом 2021 года планируется организовать круизы через Северный морской путь и вокруг Земли Франца-Иосифа на ледоколе «Капитан Хлебников». Интерес к круизному туризму в Арктике растет, компании ищут новые интересные маршруты с посещением Командорских островов, побережья Камчатки, Чукотки, Красноярского края, Архангельской и Мурманской областей. Конечно, последствия пандемии коронавируса могут внести и в эту сферу существенные коррективы, но строить прогнозов по этому поводу мы пока не можем.

– В последнее время появляются новые модификации круизных судов, но флот обновляется неторопливо. Как обстоит дело со строительством новых лайнеров?

– В последние годы активно началось строительство новых круизных лайнеров. В 2019 году спущены на воду пассажирские суда проектов PV300VD «Петр Великий» для компании «Мостурфлот» и PV300 «Мустай Карим» для компании «Водоходь». Например, с их помощью можно организовать круизы с выходом в бассейны Каспийского, Азовского, Черного, Балтийского морей. Уровень комфорта на борту соответствует пятизвездочным требованиям. Два судна обошлись примерно в 4 млрд рублей, и это тот случай, когда стоимость судов высока и строительство реализуется с помощью мер государственной поддержки.

Дело не ограничивается теми судами, которые уже строятся, речь идет о целой линейке судов – например, о судах проекта PV500 для линии Москва – Санкт-Петербург – Астрахань. Они будут работать на водных путях европейской части России – на Волге, Неве, Дону, Ладожском и Онежском озерах, Волго-Балтийский канале, Канале имени Москвы, Волго-Донском канале – с возможностью выхода в Черное, Азовское и Каспийское моря. Возможна их круглогодичная навигация. С использованием этих судов можно создать туристический продукт, который позволит посмотреть не только реки и озера России.

– В феврале Министерство промышленности и торговли приступило к разработке правовых норм для автономных судов. Каким вы видите их использование?

– **Минтранс** и **Росморречфлот** также разрабатывают правовые условия для эксплуатации беспилотных судов на водных путях. Безэкипажные суда будут функционировать на

основе технологий ГЛОНАСС, электронная компонентная база, оборудование и программное обеспечение используют преимущественно российские. Сейчас на внутренних водных путях «Администрации «Волго-Балт» с участием ученых Государственного университета морского и речного транспорта имени адмирала С.О. Макарова создается тестовая акватория для проведения испытаний беспилотных судов.

– Коррективы в планы развития отрасли вносит пандемия коронавируса. Какое влияние она оказала на судоходство?

– Острой проблемой на сегодняшний день является смена членов экипажей судов в условиях ограничений, связанных с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой. В ближайшей перспективе для отрасли будут актуальны проблемы, связанные с выдачей судовых документов, документов членов экипажей судов и проведением проверок. Конечно, вызванное пандемией COVID-19 общее торможение темпов мирового экономического развития уже негативно отражается на судоходстве и смежных с ним отраслях, как, впрочем, и на всем транспортном комплексе. Отрасль в текущем году ожидает существенное снижение доходов.

– Второй неумолимый глобальный фактор – ослабление курса рубля. Он окажет влияние на отрасль?

– Ослабление курса рубля предоставило преференции иностранным участникам портовой деятельности. В валютном выражении стоимость судозахода в отечественные порты для судов под иностранным флагом стала ниже на 20%. Негативный эффект от снижения курса рубля в первую очередь будет очевиден для заказчиков новых судов, включающих импортную составляющую. Ожидается увеличение стоимости иностранного оборудования, не имеющего отечественных аналогов, и следовательно, повышение общей стоимости заказа. Так, стоимость строительства девяти ледоколов, включенных в **Комплексный план**, увеличится на 25%. Похожая ситуация ожидает и сектор судоремонта. Доля импортного оборудования и сменно-запасных частей на эксплуатируемом сейчас флоте достигает 80%. Например, «Росморпорт» оценивает увеличение затрат по данной статье в 6–7% против ранее запланированных на год.

Более того, ожидается сокращение доходов за аренду портовой инфраструктуры, которую уплачивают стивидоры. Одна из государственных мер поддержки – отсрочка арендных платежей, значительная их часть будет сдвинута на 2021 год. Для «Росморпорта» это будет означать «кассовый разрыв» в размере до 1,5 млрд рублей – это около половины всех поступлений от аренды. В целом мы ожидаем роста долговой нагрузки на все предприятия отрасли.

– Учитывая все, что вы упомянули, каков прогноз грузооборота морских портов России на 2020 год?

– Мы очень надеемся на рост грузооборота. При этом потребности стран и отдельных компаний на фоне пандемии трансформировались, что может привести к изменению структуры грузопотоков. Полагаю, в наименьшей степени пострадают грузопотоки, связанные с ежедневными товарами. В частности, это сельхозпродукция и продовольствие.

– Недавно Счетная палата заявила, что порты России используются примерно на 76%. Является ли это проблемой?

– Я по этому поводу давал комментарии Алексею Леонидовичу Кудрину лично во время коллегии Счетной палаты. Дело в том, что мощности портов, которые мы создаем, обязательно должны идти с опережением реальной загрузки. Разница между объемами грузов, которые порты обрабатывают и которые могут потенциально перевалить, и является стимулом инвесторам войти в эти проекты.

– И привлекать новых клиентов.

– Конечно.

– Страдает ли перевалка в портах от недостаточного развития железнодорожной инфраструктуры?

– Проблема железнодорожной инфраструктуры, конечно, существует. Ситуация следующая. В настоящий момент железная дорога достигла определенного лимита своих возможностей. В ряде портов мощности железной дороги не позволяют провезти все грузы, которые туда направляются. Самый яркий пример – это уголь. Было поручение президента о том, чтобы определенное количество угля из Кузбасса пошло на Дальний Восток. Кстати, на Дальнем Востоке и в странах Юго-Восточной Азии уголь стоит значительно дороже, чем в Европе, поэтому его стараются продать туда. Чтобы его продать, его нужно довести. БАМ и Транссиб не справляются с теми мощностями, которые появились на Дальнем Востоке. Морских терминалов построили очень много, хотя было очевидно, что железная дорога не резиновая и что будут ограничения. Когда вышло поручение президента о том, что необходимо такое-то количество угля довести конкретно из Кузбасса до Дальнего Востока, возникла необходимость регулирования тех квот, которые разные бассейны получили в РЖД. И здесь уже начинается ручное управление. Проблема, конечно, есть. Но эта проблема частично устраняется посредством регулятора, а частично – посредством рынка. Взаимодействие портов и железной дороги давно организовано, у любого терминала существует соглашение с железной дорогой, где прописаны все квоты, и здесь, я вас уверяю, все работает как часы.

<https://tass.ru/interviews/8503501>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8506643>

<https://tass.ru/ekonomika/8506623>

RNS; 2020.19.05; ГЛАВА МИНКОМСВЯЗИ НАЗВАЛ ЧИСЛО ВЕРНУВШИХСЯ ВЫВОЗНЫМИ РЕЙСАМИ РОССИЯН

За последние полтора месяца в Россию вывозными рейсами вернулись более 18 тысяч россиян, заявил в ходе совещания по реализации ранее принятых мер поддержки экономики и социальной сферы глава Минкомсвязи Максут Шадаев. Трансляция заседания велась на телеканале «Россия 24».

«За полтора месяца мы смогли таким образом отправить более ста вывозных авиарейсов и вывезти более 18 тысяч наших граждан с территории иностранных государств. Это примерно 70% всех граждан, которые имели обратные билеты на это время», – подчеркнул Шадаев.

По словам главы министерства, график вывозных авиарейсов опубликован на портале Госуслуг, граждане имеют возможность зарегистрироваться на конкретный рейс в порядке живой очереди.

Как добавил Шадаев, всего более 50 тысяч граждан заполнили форму на портале, оставив данные о себе и о членах своей семьи.

«Более чем 30 тысяч человек начали получать регулярную выплату материальной помощи», – добавил глава Минкомсвязи.

<https://rns.online/transport/Glava-Minkomsvyazi-nazval-chislo-vernuvshihsiya-vivoznimi-reisami-rossiyan-2020-05-19/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8509869>

РИА НОВОСТИ; 2020.19.05; В МИНКОМСВЯЗИ РАССКАЗАЛИ О ПЛАНИРУЮЩИХСЯ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСАХ

Вывозные рейсы россиян из Узбекистана, Ирана, Португалии, Испании и Франции планируются во вторник, сообщила Минкомсвязь.

Ожидаются рейсы «Ташкент – Санкт-Петербург», «Тегеран – Москва», «Лиссабон – Малага – Москва», «Париж – Санкт-Петербург – Москва».

<https://ria.ru/20200519/1571659927.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.19.05; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ПАРИЖА ПРИБЫЛ В АЭРОПОРТ ПЕТЕРБУРГА

Самолет авиакомпании «Аэрофлот» с россиянами прибыл из Парижа в аэропорт «Пулково» в Санкт-Петербурге, следует из данных онлайн-табло аэропорта.

Согласно этим данным, рейс SU2463 Париж – Санкт-Петербург – Москва прилетел в Пулково в 20.35 мск.

Ранее говорилось, что на борту самолета находятся 244 человека.

Как сообщает **пресс-служба** администрации губернатора Петербурга, этим рейсом в Пулково прилетят 78 человек, большинство из них – жители Петербурга и Ленинградской области. Остальные отправятся в Москву.

Сразу после прибытия самолета в аэропорту «Пулково» у пассажиров возьмут анализы, проверят наличие симптомов, выдадут официальное предписание о 14-дневном карантине. Все действия с прилетевшими из других стран проводятся в специально оборудованной, закрытой от остальных пассажиров части аэропорта. К месту проживания или самоизоляции пассажиров вывозных рейсов перевозят организованно на автобусах в сопровождении ГИБДД.

С начала апреля через аэропорт «Пулково» в Россию вернулись более 2200 человек.

<https://ria.ru/20200519/1571699676.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.19.05; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ТАШКЕНТА ПРИБЫЛ В ПЕТЕРБУРГ

Вывозной рейс доставил из Ташкента в Санкт-Петербург 39 россиян, которые не смогли выехать из Узбекистана из-за пандемии коронавируса.

Согласно информации на онлайн-табло «Пулково», рейс Ташкент – Петербург приземлился.

По информации пресс-службы Смольного, у всех прибывших из Ташкента возьмут анализы на коронавирус, а также выдадут им уведомление о прохождении обязательной 14-дневной самоизоляции на дому. Для тех, кто не может изолироваться дома, власти Петербурга предоставят места в наблюдательном центре в Курортном районе. Большинство пассажиров этого рейса – жители Петербурга и Ленинградской области.

«Все действия с прилетевшими из других стран проводятся в специально оборудованной, закрытой от остальных пассажиров части аэропорта. В работе задействованы около 100 сотрудников различных ведомств», – говорится в сообщении пресс-службы правительства Петербурга.

Всего начала апреля через «Пулково» в Россию вернулись более 2200 человек.

<https://ria.ru/20200519/1571668136.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.19.05; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ИЗ ИСПАНСКОЙ МАЛАГИ ВЫЛЕТЕЛ В РОССИЮ

Вывозной рейс по маршруту Малага – Лиссабон – Москва вылетел из Испании, на борту 137 человек, сообщило посольство РФ в Испании.

«Вывозной рейс «Аэрофлота» AFL2607 вылетел из Малаги. На борту 137 человек: 135 россиян и два гражданина Испании. Передаем эстафету коллегам в Лиссабоне, откуда самолет отправится в Москву. Желаем пассажирам и экипажу легкой дороги и счастливого возвращения на Родину», – говорится в сообщении посольства в Twitter.

<https://ria.ru/20200519/1571663927.html>

ТАСС; 2020.19.05; ПОСОЛЬСТВО РФ ДОСТАВИТ РОССИЯН К ВЫВОЗНОМУ РЕЙСУ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ИЗ ЛАРНАКИ

Посольство РФ в Республике Кипр доставит в среду находящихся в разных городах острова россиян в аэропорт для вылета на родину транзитным вывозным авиарейсом «Уральских авиалиний» SVR3840, который совершит полет по маршруту Валетта – Ларнака – Москва. Об этом дипломатическое представительство сообщило во вторник в Facebook.

«Планируемое время вылета рейса из аэропорта Ларнаки – 19:00. Аэропорт прибытия в Москве – Шереметьево. Просим вас приезжать в аэропорт к 15:30. Посольством будет организован трансфер по маршруту Пафос – Лимасол – аэропорт города Ларнака», – сообщило посольство о планах на 20 мая.

Трансферы будут осуществлены из Пафоса и Лимасола с отправкой из этих городов соответственно в 12:30 и 14:00 (летнее кипрское время соответствует московскому), а также от контрольно-пропускного пункта «Ледра палас» в Никосии, где сразу после полудня при помощи российских дипломатов будет организован переход через внутреннюю границу острова для тех зарегистрировавшихся на этом рейс россиян, которые находятся в настоящий момент на территории самопровозглашенной Турецкой республики Северного Кипра.

«Итоговые списки пассажиров составляются Минкомсвязи России. Список с номерами заявок публикуется в Telegram-канале «Госуслуги: Кипр-РФ – https://t.me/cyprus_rf_covid19», – напомнили в посольстве.

Последний вывозной рейс с острова Кипр в РФ состоялся 10 мая. Тогда самолет авиакомпании Cyprus Airways, совершивший полет по маршруту Ларнака – Москва – Ларнака, взял на борт 74 российских пассажира.

<https://tass.ru/obschestvo/8511663>

RNS; 2020.19.05; В РОССИИ СОКРАТИЛИ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОГРАММЫ СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ

Объем финансирования федеральной целевой программы (ФЦП) «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» в текущем году сокращен в 1,4 раза, до 3,37 млрд рублей, следует из постановления правительства.

Ранее на эту программу в 2020 году планировалось выделить 4,698 млрд рублей. Объем финансирования из федерального бюджета составит 1,45 млрд против планировавшихся ранее 2,54 млрд рублей.

Программа на текущий год не предполагает внебюджетных источников финансирования. Ранее их объем оценивался в 243,25 млн рублей и должен был быть распределен на оснащение улично-дорожной сети системами выявления нарушений ПДД, изготовление и распространение световозвращающих приспособлений среди дошкольников и учащихся младших классов, установку пешеходных ограждений и тиражирование различного мультимедийного и новостного контента о вопросах безопасности дорожного движения.

При этом в программе пересмотрели целевые показатели по смертности. Число погибших в ДТП к 2020 году должно снизиться на 42,8% к показателю 2012 года, взятому за ориентир, – до 16 тысяч человек в год.

В 2019 году в ДТП в России погибло 16,9 тыс. человек, по данным статистики ГИБДД, в 2018 году – 18,2 тыс. человек.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-sokratili-finansirovanie-programmi-snizheniya-smertnosti-na-dorogah-2020-05-19/>

ТАСС; 2020.19.05; В МАХАЧКАЛЕ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 85 УЛИЦ

Ремонт 85 улиц, а также установка объектов организации дорожного движения на 67 участках городских дорог запланированы в 2020 году в Махачкале в рамках реализации

нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщается на сайте администрации города.

«В столице Дагестана идет масштабная кампания по строительству и ремонту дорог в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». <...> В Махачкале в рамках нацпроекта помимо ремонта 85 улиц будут установлены объекты организации дорожного движения на 67 участках городских дорог. Общая стоимость реализации проекта в Махачкале составит 680 млн рублей», – говорится в сообщении.

Протяженность улиц, которые намерены восстановить в этом ремонтном сезоне, составляет порядка 57 км. В Советском районе будут отремонтированы 28 автомобильных дорог, в Ленинском – 19, в Кировском – 38. На ряде улиц не только укладывают асфальт, но и расширяют проезжую часть для удобства автомобилистов.

По словам начальника махачкалинского Управления жилищно-коммунального хозяйства Шамиля Магомедова, на сегодняшний день работы в городе по проекту БКАД в самом разгаре. «Благоприятные погодные условия, а также своевременно заключенные контракты позволили подрядчикам приступить к работам без ущерба для производственного графика и срывов запланированных сроков. Где-то ремонт дорожного полотна уже завершается, а где-то еще только начинается. При этом на сданных объектах комплекс ремонтных работ выполнен в полном объеме», – сообщает администрация города со ссылкой на Магомедова.

Ранее сообщалось, что власти Дагестана в 2020 году по нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги» планируют реконструкцию и ремонт 150 объектов, что почти на 40 объектов больше по сравнению с прошлым годом.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-mahackale-v-2020-godu-otremontiruyut-85-ulic>

ТАСС; 2020.19.05; КАПРЕМОНТ ЧАСТИ НОВГОРОДСКИХ ДОРОГ, ПОЛУЧИВШИХ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ СТАТУС, НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ

Первый этап капитального ремонта автомобильных дорог в Новгородской области протяженностью почти 120 км, переданных в федеральную собственность, начнется в 2021 году, сообщил во вторник на своей странице в соцсети «Инстаграм» губернатор региона Андрей Никитин. На капремонт всех 450 км дорог, получивших федеральных статус, запланировано более 30 млрд рублей федеральных средств.

Как ТАСС сообщал ранее со ссылкой на пресс-службу правительства региона, новгородские автодороги протяженностью 450 км передали в федеральную собственность в апреле. В нее перешли дороги: от границы с Вологодской областью до М-10 и от Яжелбиц до границы с Псковской областью. Они стали частью автомобильной дороги А122 «Устюжна – Крестцы – Яжелбицы – Великий Луки – Невель».

«На капитальный ремонт дороги в федеральном бюджете уже запланированы более 30 млрд рублей. Капитальный ремонт начнется в следующем году (будут отремонтированы первые 118 км). В первую очередь будут ремонтироваться те участки, которые находятся в худшем состоянии», – сообщил Никитин.

Как Никитин пояснил журналистам, эта дорога откроет новые экономические перспективы для региона, кроме того – придорожная инфраструктура создаст новые рабочие места. «Это дорога, которая упрощает путь с северо-востока на юго-запад, на белорусскую границу, то есть это трафик и грузов, и каких-то материалов и, конечно, удобство для людей: и тех, которые будут транзитом проезжать, и тех, которые здесь живут», – сказал Никитин.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kapremont-casti-novgorodskih-dorog-polucivshih-federalnyj-status-nacnetsa-v-2021-godu>

ТАСС; 2020.19.05; ПОСЕЛКОВУЮ ДОРОГУ, ВЕДУЩУЮ К НОВОМУ УЧАСТКУ ТРАССЫ «КАВКАЗ» ОТРЕМОНТИРУЮТ ДО КОНЦА ЛЕТА

Дорогу в поселке Залукокоаже, ведущую к новому участку автотрассы федерального значения Р-217 «Кавказ» в обход Пятигорска, отремонтируют до конца лета в Зольском районе Кабардино-Балкарии (КБР) по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом во вторник сообщили журналистам в пресс-службе **Министерстве транспорта** и дорожного хозяйства региона.

«В Зольском районе начались работы по восстановлению изношенных верхних слоев асфальтобетонных покрытий автодороги Залукокоаже – Зольское – Белокаменка. Работы проводятся по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в поселке городского типа Залукокоаже, в котором проживает более 10 тыс. человек, участок протяженностью 4,3 км проходит по улице поселка, имеющей выход на новую федеральную автомобильную дорогу «Обход Тамбукана» (участок трассы «Кавказ» в обход озера Тамбукан – прим. ТАСС)», – говорится в сообщении.

Дорожники восстановят изношенные верхние слои, восстановят примыкания и пересечения, поставят дорожные знаки, нанесут горизонтальную дорожную разметку, установят светофор. В настоящее время укладывают новый асфальт. Все работы на объекте будут завершены до 31 августа.

До 30 октября работы должны быть завершены и на автодороге Шалушка – Каменка Чегемского района КБР. Участок протяженностью 6,1 км проходит через центральную улицу сельского поселения Шалушка, где проживают более 11,1 тыс. человек, на ней сконцентрированы социально значимые объекты. Здесь также восстановят асфальтобетонное покрытие, отремонтируют остановки, примыкания и площадки, обустроят автомобильную дорогу.

Ранее в министерстве сообщали, что по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году в КБР ремонтные работы проведут более чем на 95 км региональных дорог, это на 46% больше, чем в 2019 году.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/poselkovuu-dorogu-veduschuu-k-novomu-ucastku-trassy-kavkaz-otremontiruut-do-konca-leta>

ТАСС; 2020.19.05; В ДАЛЬНЕГОРСКЕ ПОЯВИТСЯ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

Комплекс по производству щебня и брусчатки построят в моногороде Дальнегорск на севере Приморского края. Об этом сообщается на сайте правительства региона.

Президент РФ **Владимир Путин** поставил перед регионами Дальнего Востока задачу подняться в топ-30 Национального рейтинга состояния инвестиционного климата к 2030 году. К 2024 году в рамках реализации национального проекта «МСП и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» в Приморье предлагается нарастить оборот субъектов МСП в 1,5 раза – до 1,5 трлн рублей.

«Производственный дорожно-строительный комплекс построят в Дальнегорске. Инвестор, ООО ДВСК «Армада», вложит в развитие проекта 92 миллиона рублей. Инициатива реализуется при поддержке Инвестиционного агентства Приморского края», – говорится в сообщении регионального правительства.

Проект уже частично запущен: работает асфальтобетонный завод, построен дробильно-сортировочный комплекс. Инвестор уже получил участок для возведения бетонного завода и цеха по изготовлению изделий из бетона. Помимо асфальтобетона, на единой промышленной площадке будут выпускать щебень, бетонные смеси и изделия из бетона – брусчатку и бордюрный камень. Завершить реализацию проекта планируется в первом полугодии 2021 года.

Инвестор принял решение запустить проект именно в Дальнегорске, поскольку там существуют условия для производства щебня. «Уникальность инициативы заключается в

том, что мы создаем производство полного цикла на одной промышленной площадке. Из известняка мы получаем щебень: как самостоятельную продукцию, так и в качестве сырья для дальнейшего производства асфальтобетонов и товарного бетона, из которого, в свою очередь, будем делать брусчатку, бордюрный камень и другие изделия из бетона, а строительное подразделение компании сможет использовать эти строительные материалы для выполнения работ. Это не только позволяет минимизировать издержки, но и в целом делает реализацию проекта в моногороде возможной», – пояснил заместитель генерального директора ООО ДВСК «Армада» Виталий Суханов.

Специалисты Инвестагентства помогли инвестору в пять раз снизить ставку арендной платы за использование участка, где разместится будущий бетонный завод. «В Дальнегорске для инвесторов на законодательном уровне предусмотрена возможность снижения арендной ставки. <...> Важно, что комплекс будет построен в Дальнегорске – это моногород, и там, конечно же, необходимы новые рабочие места. После реализации всех этапов проекта на предприятии будет создано более 40 рабочих мест», – обозначил директор Инвестиционного агентства Приморского края Игорь Трофимов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/8506465>

ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; ВОЗОБНОВЛЯЮТСЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ КИТАЙСКИМ ХЭЙХЭ И СТОЛИЦЕЙ ПРИАМУРЬЯ

Грузовые перевозки между Хэйхэ (КНР) и Благовещенском (Амурская область) возобновятся с 20 мая, сообщает **пресс-служба** Благовещенской таможни.

«В связи с открытием летней навигации 20 мая возобновляет работу **пункт пропуска** Благовещенск – Хэйхэ в части грузового направления. Решение принято правительством Амурской области и правительством города Хэйхэ», – говорится в сообщении.

Из-за карантина грузы будут отправляться только в контейнерах и оформляться без выхода экипажей судов на таможенные территории.

Грузоперевозки на участке Благовещенск-Хэйхэ были прерваны 13 апреля.

ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; «АЭРОЭКСПРЕСС» МАКСИМАЛЬНО СОКРАЩАЕТ ПОЕЗДА В ШЕРЕМЕТЬЕВО, ИХ ЗАМЕНЯТ АВТОБУСЫ

Большинство аэроэкспрессов с Белорусского вокзала Москвы в аэропорт «Шереметьево» временно отменяется, сообщил перевозчик.

«В связи с временным закрытием межтерминального перехода в аэропорту «Шереметьево» между терминалами В и Е с 21 по 31 мая будут отменены рейсы «Аэроэкспресс» на Шереметьевском направлении», – говорится в сообщении компании.

В указанные даты будут курсировать только рейсы отправлением в 7:05 и 16:05 с Белорусского вокзала и в 6:15, 8:15 и 17:15 из Шереметьево, уточняется в сообщении.

Поезда «Аэроэкспресс» прибывают в зону терминала Е, все внутренние авиарейсы в настоящее время обслуживаются в терминале В, напоминает перевозчик.

Добраться до аэропорта можно на экспресс-автобусах «Аэроэкспресс» от станции метро «Ховрино», сообщает компания. С 21 мая частота движения автобусов будет увеличена – автобусы будут отправляться каждые 30 минут с 7:00 до 21:00 в сторону аэропорта и с 7:30 до 21:30 из аэропорта.

«Аэроэкспресс» занимается доставкой пассажиров по железной дороге в аэропорты Москвы («Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково»). Компания эксплуатирует 11 двухэтажных поездов производства швейцарской Stadler и 7 одноэтажных электричек, имеет собственный терминал в «Шереметьево». Владельцами компании являются бизнесмены Искандар Махмудов и Андрей Бокарев и структуры «Трансгрупп». Еще 25% – у «Российских железных дорог».

ТАСС; 2020.19.05; В ЛЕНОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ЗА 35 МЛРД РУБЛЕЙ

ООО «Балтийский Зерновой Терминал» (входит в группу компаний «Содружество» – один из крупнейших переработчиков семян масличных культур в России) построит производственно-логистический комплекс в бухте Батарейная Ломоносовского района Ленинградской области. Совокупный объем инвестиций составит 35 млрд рублей, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе Агентства экономического развития региона.

«В планах ООО «Балтийский Зерновой Терминал» начать работу по строительству производственно-логистического комплекса в 2020 году, однако они могут быть скорректированы с учетом эпидемиологической ситуации. Объем инвестиций в проект составит 35 млрд рублей, в том числе вложения в устройство акватории и подходного морского канала – 8 млрд рублей», – сказала собеседница агентства.

Правительство РФ признало инвестиционный проект, предусматривающий строительство производственно-логистического комплекса в бухте Батарейная Ломоносовского района Ленинградской области, масштабным. Земельный участок на указанной территории, находящийся в государственной собственности, будет предоставлен ООО «Балтийский Зерновой Терминал» в аренду на десять лет без проведения торгов, следует из государственного распоряжения, опубликованного во вторник.

Объекты недвижимости в бухте Батарейная, находящиеся в государственной собственности, подлежат списанию и сносу. При этом в рамках реализации проекта «Балтийский Зерновой Терминал» обязуется самостоятельно снести и утилизировать списанные объекты.

В бухте Батарейная базируется бывшая база заправки подводных лодок. Железнодорожные подъездные пути к комплексу зданий приведены в негодность.

Помимо переработки семян масличных культур группа компаний «Содружество» занимается производством соевого и рапсового масла и шрота, лецитина, соевой муки. Имеет собственную логистическую инфраструктуру в России и Бразилии, головной офис расположен в Люксембурге.

<https://tass.ru/ekonomika/8511747>

ТАСС; 2020.19.05; В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ЗАКРЫЛИ НА РЕМОНТ ЕДИНСТВЕННЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЗЕЮ

Аварийный мост через реку Зея в Благовещенске, соединяющий город с дорожной сетью Амурской области, перекрыли на время ремонта, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе мэрии города.

Из-за повреждения моста 26 апреля было приостановлено движение по нему грузового и пассажирского транспорта. Этот мост соединяет город с основной дорожной сетью региона и Дальнего Востока, альтернативный путь проходит через город Свободный и дает крюк в 300 км.

«Специалисты компании «УСК «Мост» приступили к аварийно-восстановительным работам на первом пролете моста. Планируется, что к 06:00 утра среды (00:00 мск) движение снова откроется», – сообщили в мэрии.

Планируется, что за ночь дорожники поменяют шесть плит, а асфальтное покрытие будет восстановлено позднее, одновременно на обеих полосах дефектного участка. Утром в среду продолжатся работы, при которых не потребуются полного перекрытия моста. При этом власти города все равно прогнозируют значительные заторы в обоих направлениях из-за начала активных работ, и призывают жителей отложить все поездки, связанные с пересечением моста.

Подготовительные работы по строительству нового, альтернативного моста через реку Зею уже начались. На это выделены средства в рамках **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги». Госконтракт на строительство заключен с «УСК «Мост», ранее

занимавшейся возведением соединяющего Россию и Китай моста через Амур. Выделить федеральные средства на строительство нового моста через Зею раньше плана поручил правительству президент РФ Владимир Путин.

<https://tass.ru/obschestvo/8509033>

ГОВОРIT МОСКВА; 2020.19.05; ЗАПУСК ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В МОСКВЕ ОТЛОЖАТ

Это связано с тем, что расходы на поставку речных судов для проекта не «предмет первой необходимости и не влияют на безопасность инфраструктуры и пассажиров», сообщил заместитель руководителя департамента транспорта Москвы Дмитрий Пронин.

«Конкурс на поставку судов для регулярных перевозок по Москве-реке будет перенесён на 2021-2022 годы с учётом того, что данные расходы не являются необходимыми. Сейчас средства бюджета столичного транспортного комплекса идут в первую очередь на работу уже действующей инфраструктуры – московского метро, всех видов наземного городского транспорта, безопасности, выполнения требований врачей и обновления парка вагонов, трамваев, автобусов и электробусов», – рассказал Пронин.

Он добавил, что развитие речного транспорта в столице – это долгосрочный проект. Необходимо реконструировать причалы и благоустроить прилегающие к Москве-реке территории, в том числе перенести остановки городского транспорта ближе к причалам, организовать стоянки такси и парковки.

«Мы будем продолжать готовить причальную инфраструктуру, но к покупке судов вернёмся при выравнивании бюджетных доходов», – подчеркнул Пронин.

<https://govoritmoskva.ru/news/234478/>

ВЕСТИ; 2020.19.05; «АЭРОФЛОТ» НЕ СМОГ ЗАНЯТЬ ДЕНЬГИ НА РЫНКЕ

«Аэрофлот» снова принял решение отложить выпуск облигаций на сумму 10 миллиардов руб. Это уже вторая попытка крупнейшей авиакомпании страны занять деньги для латания дыр в бюджете, вызванных прекращением полетов.

Однако желающих купить такие бумаги, судя по всему, не нашлось, как и в начале мая. Напомним, что изначально сбор заявок на трехлетние облигации был назначен на 13 мая, но был перенесен на неделю – на 20-е число. Но сегодня организатор выпуска – «Совкомбанк» – объявил о новом переносе, но очередная дата не объявлена.

Кризис довольно сильно ударил по авиаотрасли. В I квартале «Аэрофлот» получил убыток в \$16 миллиардов.

Стоит добавить, что компания не является активным участником долгового рынка. Последний раз она размещала бонды в 2013 году.

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3266372>

ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; АВИАКОМПАНИИ РФ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ОТСРОЧКУ ПО ОСНАЩЕНИЮ САМОЛЕТОВ ВИДЕОКАМЕРАМИ ДО 2023Г – ИСТОЧНИК

Авиакомпании РФ могут получить отсрочку по выполнению требований оснащать самолеты камерами и передающим видеозапись оборудованием до 2023 года.

Подготовкой соответствующего постановления правительства, как ожидается, займутся Минтранс, ФСБ, МВД и Минэкономразвития РФ, сообщил источник «Интерфакса», знакомый с проектом общенационального плана по нормализации деловой жизни, восстановлению занятости, доходов граждан и роста экономики. В понедельник этот документ рассматривался на совещании в правительстве. Постановление может быть принято в августе 2020 г., уточнил собеседник агентства.

Ранее предполагалось, что требования по оснащению самолетов видеочкамерами вступят в силу с 2020 г. На первом этапе требования должны были быть обязательными для вновь

поступающих в авиакомпаниях самолетов, с 2022 г. – для бывших в эксплуатации, а с 2025 г. – для всего парка.

Но в конце прошлого года «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) вынес на рассмотрение правительства предложения по отсрочке этих требований: их выполнение обойдется всей отрасли минимум в \$585 млн, аргументировал перевозчик. Для вновь поступающих самолетов «Аэрофлот» предлагал сдвинуть требования минимум до 2025 года, для уже используемых и включенных в сертификат эксплуатанта – до 2027 г., для всех остальных – до 2030 г. Тогдашний замминистра транспорта Александр Юрчик заявлял журналистам, что ведомство изучит предложения «Аэрофлота».

По словам источника «Интерфакса», Минтранс, возможно, также подготовит нормативную базу для отсрочки требований по оснащению самолетов оборудованием для пассажиров с ограниченными возможностями. Эти требования могут быть перенесены до 2022 года.

В пресс-службе Минтранса во вторник отказались от комментариев.

ИНТЕРФАКС; 2020.19.05; СБЕРБАНК И «АЭРОФЛОТ» СОГЛАСОВАЛИ РЕСТРУКТУРИЗАЦИЮ ЛИЗИНГОВЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

Сбербанк (МОЕХ: SBER) России и «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) согласовали реструктуризацию лизинговых обязательств авиакомпании, сообщил журналистам через пресс-службу зампреда правления Сбербанка Анатолий Попов.

«Также кредитным комитетом банка была одобрена реструктуризация лизинговых обязательств авиакомпании «Победа». В завершающей стадии находится согласование реструктуризации по лизингу авиакомпании «Россия». Планируем завершить эту работу до конца мая», – отметил Попов.

В начале мая Попов сообщил «Интерфаксу», что Сбербанк частично реструктуризировал лизинговые платежи «Аэрофлота» и «Победы» и обсуждает реструктуризацию для «России».

По словам топ-менеджера, банковский долг «Аэрофлота» «незначительный по сравнению с обязательствами по лизингу».

В отчетности «Аэрофлота» по МСФО за 2019 год не указан общий долг группы перед Сбербанком. При этом в ней говорится, что банк выдал «Аэрофлоту» кредит на 8 млрд рублей без обеспечения на срок до апреля 2020 года.

В конце апреля директор департамента по работе с крупнейшими клиентами компании «Сбербанк Лизинг» Павел Пискун сообщил, что компания готова переносить платежи авиакомпаний за лизинг самолетов более чем на полгода. Ранее сообщалось, что «Аэрофлот» договорился с «ВТБ Лизингом» о «лизинговых каникулах» на полгода для 67 самолетов компании.

ТАСС; 2020.19.05; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ПОЛУЧИТ 1,58 МЛРД РУБЛЕЙ СУБСИДИИ

Авиакомпания «Россия», входящая в группу «Аэрофлот», получит около 20%, или 1,58 млрд рублей из субсидии в 7,89 млрд рублей, которую согласовала Росавиация для трех авиакомпаний группы на частичную компенсацию расходов из-за снижения количества перевозок на фоне пандемии коронавируса. Об этом ТАСС сообщил источник, близкий к авиакомпании «Россия».

«Авиакомпания «Россия» в 2020 году получит из федерального бюджета 1,58 млрд рублей субсидий на частичную компенсацию расходов в связи со снижением доходов перевозчиков из-за падения объемов пассажирских перевозок вследствие распространения новой коронавирусной инфекции», – сказал собеседник агентства.

Собеседник агентства также отметил, что из-за ограничений на перевозки пассажиров и общего падения спроса из-за распространения коронавирусной инфекции авиакомпания

выполняет в десять раз меньше пассажирских рейсов, чем до начала пандемии. «В рамках антикризисного плана менеджмент принял решение о выполнении международных и внутрироссийских рейсов, перевозящих гуманитарные грузы и грузы сельскохозяйственного назначения на пассажирских воздушных судах», – сказал он.

Официальным подтверждением данной информации ТАСС пока не располагает.

В понедельник в **Росавиации** сообщали, что первый **заместитель министра** транспорта – руководитель Федерального агентства воздушного транспорта **Александр Нерадько** подписал приказ о предоставлении группе «**Аэрофлот**» субсидий в размере 7,89 млрд рублей. Субсидии получают три авиакомпании группы: «**Аэрофлот**», «Россия», «Аврора». Заявку на субсидирование лоукостера «Победа» группа «**Аэрофлот**» не подавала.

Ранее правительство РФ выделило из своего резервного фонда Федеральному агентству воздушного транспорта 23,4 млрд рублей для предоставления в 2020 году субсидий российским авиакомпаниям, пострадавшим из-за пандемии коронавируса. На рассмотрении в **Росавиации** сейчас находятся заявления еще шести авиакомпаний: S7, Smartavia, Azur Air, Red Wings, «Уральские авиалинии», «Азимут».

<https://tass.ru/ekonomika/8508921>

ТАСС; 2020.19.05; АВИАКОМПАНИИ ВОЗОБНОВЛЯЮТ ПРЕКРАЩЕННОЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ СООБЩЕНИЕ С ГОРОДАМИ СИБИРИ

Российские авиакомпании постепенно возвращают отмененные в апреле из-за пандемии коронавируса рейсы из городов Сибири и запускают самолеты по новым направлениям. Например, в конце мая – начале июня жители Красноярска вновь смогут улететь в Барнаул, а омичи – в Челябинск, Нижневартовск и Нижний Новгород, сообщили во вторник ТАСС в **пресс-службах** аэропортов и перевозчиков.

В конце марта – апреле из-за пандемии коронавируса были существенно сокращены авиарейсы из городов Сибири в связи с ростом числа зараженных и падением пассажиропотока на время режимов самоизоляции. Некоторые авиакомпании полностью прекращали рейсы в Санкт-Петербург и Москву, где зафиксировано больше всего зараженных коронавирусом в РФ.

Красноярская авиакомпания «Красавиа» сообщила о планируемом возобновлении авиарейсов в конце мая. «Пассажиры смогут воспользоваться рейсами Красноярск – Богучаны с 29 мая, Красноярск – Барнаул – с 30 мая. С 1 июня восстановится авиасообщение между Красноярском и Абаканом по понедельникам, средам и пятницам. Все рейсы выполняются на турбовинтовых самолетах L-410», – сообщила **пресс-служба** компании.

Аэропорт Омск-Центральный также постепенно возобновляет авиасообщение с другими регионами. Если в апреле, согласно данным сервиса Flightradar24, в Омск прибывали три-четыре рейса в день, в основном из Москвы, то в мае их число выросло в среднем до восьми-десяти. «С начала месяца, помимо возобновления ряда прежних направлений (Новосибирск, Сургут, Казань), были запущены четыре новых рейса. Жители Омска получили возможность улететь в Горно-Алтайск, Барнаул, Нижневартовск и в Нижний Новгород рейсом с посадкой в Челябинске», – рассказали ТАСС в **пресс-службе** аэропорта.

По данным **пресс-службы** аэропорта Абакана (Хакасия), с 18 мая полностью возобновлены полеты из Абакана до Москвы бортами авиакомпании S7, с 29 мая самолеты по этому маршруту запустит и «**Аэрофлот**». На конец июня запланировано восстановление перелетов из Кемерово в столицу авиакомпанией «Победа». Новокузнецк, аэропорт которого в апреле даже был временно закрыт из-за отмены всех обслуживаемых рейсов, возобновил сообщение с Москвой и Новосибирском. Как сообщается на официальном сайте аэропорта, с 17 июня планируется открытие нового направления

пассажирских перевозок по маршруту Санкт-Петербург – Новокузнецк – Санкт-Петербург, выполнять рейсы будет авиакомпания Nordwind.

Цены на перевозки предприятия планируют оставить преимущественно на том же уровне, что и был до введения ограничений. Например, как сообщили ТАСС в «Красавиа», билеты на возобновленные рейсы уже появились в продаже по докризисным ценам.

<https://tass.ru/sibir-news/8509411>

ТАСС; 2020.19.05; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ НОВОСИБИРСКОМ И ВОЛГОГРАДОМ ОТКРЫВАЕТСЯ ВПЕРВЫЕ В НОВЕЙШЕЙ ИСТОРИИ

Авиакомпания S7 со 2 июня открывает авиасообщение между Новосибирском и Волгоградом – впервые в новейшей истории России, говорится в сообщении пресс-службы новосибирского аэропорта Толмачево, распространенном во вторник.

«Со 2 июня 2020 года S7 Airlines приступит к выполнению прямых регулярных рейсов из Новосибирска в Волгоград», – говорится в сообщении.

В пресс-службе аэропорта ТАСС пояснили, что в новейшей истории России авиасообщения между этими городами не было. Перелеты будут осуществляться два раза в неделю – по вторникам и четвергам на лайнерах Airbus A320neo. Перелеты открываются в рамках государственной программы субсидирования региональных авиаперевозок. Данное направление включено в перечень субсидируемых и софинансируется бюджетами Новосибирской и Волгоградской областей.

Международный аэропорт Толмачево – крупнейший за Уралом транзитный авиаузел, пропускная способность которого на внутренних авиалиниях составляет 1,8 тыс. пассажиров в час, на международных – 1,3 тыс. пассажиров. Пассажиропоток аэропорта Толмачево по итогам 2019 года составил 6,75 млн человек, что на 14,2% больше, чем годом ранее.

<https://tass.ru/sibir-news/8508339>

ТАСС; 2020.19.05; ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В КРЫМ ВОЗОБНОВЯТ С 5 ИЮНЯ

Прямые рейсы из международного аэропорта Нижневартовска, второго по численности населения города Ханты-Мансийского автономного округа, в Симферополь будут восстановлены с 5 июня. Об этом во вторник сообщили ТАСС в производственно-диспетчерской службе аэропорта.

В настоящее время большинство рейсов из Нижневартовска в другие города России приостановлены авиакомпаниями из-за пандемии коронавируса.

«Авиакомпания Nordwind в июне начинает выполнение региональной программы полетов в Симферополь. Первый рейс из Нижневартовска запланирован на 5 июня», – сказал собеседник агентства.

По данным на сайте аэропорта Нижневартовск, рейс будет выполняться один раз в неделю. Вылет в Симферополь в пятницу, обратный рейс по четвергам.

Аэропорт Нижневартовска – второй по пассажиропотоку аэропорт Югры после Сургута.

<https://tass.ru/ural-news/8506439>

[Вернуться в оглавление](#)