



Ежедневный мониторинг СМИ

22 МАЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.21.05; ДЕЛАЕТСЯ ВСЕ НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ПАССАЖИРОВ ОТ ИНФЕКЦИИ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА.....	3
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2020.22.05; ПЕРВЫЙ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РАССКАЗАЛ О НОВЫХ ПРАВИЛАХ ПОЛЕТОВ; В АЭРОПОРТАХ НЕ БУДУТ КОРМИТЬ, ЗАТО ПОКАЖУТ КИНО ПРО COVID-19	3
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.22.05; НЕВЕРНАЯ РАССАДКА: ВЛАСТИ ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ИДЕИ ПОЛУПУСТЫХ САМОЛЕТОВ; НО АВИАБИЛЕТЫ В РОССИИ ВСЁ РАВНО ПОДОРОЖАЮТ НА ТРЕТЬ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ.....	5
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2020.22.05; ПОЛНАЯ БЕЗДАТНОСТЬ: РОССИЯ НЕ РЕШИЛАСЬ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ТУРЦИЮ; МОСКВА И АНКАРА ПОКА НЕ ДОГОВОРИЛИСЬ О КОНКРЕТНЫХ СРОКАХ ЗАПУСКА АВИАСООБЩЕНИЯ, ВСЁ ЗАВИСИТ ОТ РАЗВИТИЯ ПАНДЕМИИ	7
ВЕДОМОСТИ; ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА, АННА ЧЕРВОННАЯ, СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА; 2020.22.05; В КРИЗИС МИНИСТЕРСТВА ПЫТАЮТСЯ УСИЛИТЬ СВОЕ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИКУ; ОНИ ПРЕДЛАГАЮТ РАСШИРИТЬ ИХ ПОЛНОМОЧИЯ И ВЫДЕЛИТЬ ИМ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДЕНЬГИ	10
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2020.22.05; РОССИЯ ГОТОВИТ БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЕ МЕРЫ ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ ПРОДАЖ САМОЛЕТОВ SSJ; ПРАВИТЕЛЬСТВО БУДЕТ ДАВАТЬ ГОСГАРАНТИИ НА ВСЮ СТОИМОСТЬ ЛАЙНЕРОВ.....	12
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.22.05; МИНИСТЕРСТВА ЗАВЕРШИЛИ ТОРГИ; ПОПРАВКИ К ЗАКОНУ О ГОСЗАКУПКАХ ПОСТУПИЛИ В БЕЛЫЙ ДОМ	14
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.22.05; МОСКВА ПРИОТКРЫВАЕТСЯ И ЗАКРЫВАЕТСЯ; ОБЪЯВЛЕНЫ КАРАНТИННЫЕ ПОСЛАБЛЕНИЯ И РЕФОРМА ПРОПУСКНОЙ СИСТЕМЫ	15
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.22.05; УКРАИНСКИМ КОЛЕСАМ НЕ ПОКАТИЛО; ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОШЛИНЫ НА НИХ ПОДДЕРЖИВАЕТ ОАО РЖД	16
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.22.05; ОАО РЖД НЕ ВИДИТ СМЫСЛА В МНОГОУГОЛЬНОСТИ; МОНОПОЛИЯ ПЛАНИРУЕТ ВОЗИТЬ НА ВОСТОК БОЛЕЕ РЕНТАБЕЛЬНЫЕ ГРУЗЫ.....	18
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.21.05; НА ПРЕЖНИЙ МАРШРУТ; СМОЛЬНОМУ ДАЛИ ПРАВОВЫЕ ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ПЕРЕНОСА ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЫ.....	19
РБК; ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2020.21.05; ПРОБЛЕМА С КОМПЕНСАЦИЯМИ ЗА НЕСОСТОЯВШИЕСЯ ТУРЫ. ЧТО ВАЖНО ЗНАТЬ	20
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2020.21.05; ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ – ОРИЕНТАЦИЯ НА КЛИЕНТА; КАК РАЗВИТИЕ ИНФОРМТЕХНОЛОГИЙ ВЛИЯЕТ НА РАЗВИТИЕ РЫНКА УСЛУГ	22
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2020.21.05; РАСКРЫТЬ ПОТЕНЦИАЛ ОТРАСЛИ	26

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕВГЕНИЙ УШЕНИН; 2020.21.05; ДОРОГИ К ВЫЗДОРОВЛЕНИЮ; НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ РЕАЛИЗУЕТСЯ ПО ПЛАНУ ..31	
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.21.05; КТО В ГРУППЕ РИСКА?; В ЭТОМ ГОДУ РОССИЯН ОЖИДАЮТ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ СДАЧИ ЭКЗАМЕНОВ НА ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА33	
КОММЕРСАНТЪ (ЕКАТЕРИНБУРГ); АНАСТАСИЯ РЕУТОВА; 2020.21.05; «СИНАРА» РАСПОЛАГАЕТСЯ В АВТОБУСАХ; КОРПОРАЦИЯ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ НОВОГО ПЕРЕВОЗЧИКА36	

ПУБЛИКАЦИИ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.21.05; ДЕЛАЕТСЯ ВСЕ НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ПассажиРОВ ОТ ИНФЕКЦИИ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих проинспектировал работу объектов московского транспортного узла в условиях распространения коронавирусной инфекции. Он оценил меры обеспечения санитарной безопасности на железнодорожном, воздушном и автобусном транспорте как пассажир.

В частности, министр посетил Белорусский вокзал, проверив его готовность к безопасной работе в новых условиях. Он осмотрел платформы отправления поездов, билетные кассы и помещение для пассажиров аэроэкспресса, а также посетил зал ожидания.

В кассах вокзала организована продажа медицинских масок и перчаток. Кроме того, установлены вендинговые аппараты с масками и перчатками, а также дезинфицирующими средствами. Как отметил глава Минтранса, эту практику необходимо распространить на все объекты транспорта. «Мы как раз работаем над тем, чтобы это можно было сделать на каждом объекте. Мы разговаривали со многими пассажирами. Они говорят нам о том, что все с радостью возвращаются на работу, но многим очень страшно от того, что они могут заразиться, потому что на транспорте много народа. Именно для того, чтобы эту боязнь, этот риск снизить, показать, что транспорт сегодня безопасен, мы делаем все необходимое», – сказал он.

Также Евгений Дитрих посетил международный аэропорт Шереметьево. Он проверил готовность крупнейшего авиационного узла страны к работе с соблюдением необходимых мер безопасности при возобновлении интенсивных пассажирских перевозок.

Аэропорт обладает всеми производственными ресурсами для оперативного возобновления полномасштабной операционной деятельности. При организации пассажирских перевозок особое внимание в Шереметьево уделяется обеспечению безопасности и защиты здоровья пассажиров и сотрудников аэропорта. Для обслуживания пассажиров рейсов из стран с неблагоприятной эпидемиологической ситуацией выделен Терминал F. Проводятся периодические проверки работоспособности системы вентиляции и постоянная дезинфекция всех помещений.

В санузлах терминалов аэропорта установлены автоматические бесконтактные дезинфекторы рук, все санитарные приборы – сенсорные, бесконтактные. Организована продажа масок, перчаток и антисептиков в аптеках и вендинговых аппаратах. В технологических зонах обслуживания пассажиров нанесена специальная разметка, которая наглядно показывает расстояние, которое необходимо соблюдать для социального дистанцирования. Все сотрудники аэропорта обслуживают граждан в средствах индивидуальной защиты.

В завершение поездки Евгений Дитрих осмотрел инфраструктуру автовокзала «Северные ворота». Сотрудники вокзала рассказали министру о работе в новых условиях, в том числе о мерах обеспечения безопасности пассажиров и работников предприятия.

<http://transportrussia.ru/item/5577-delaetsya-vse-neobkhodimoe.html>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2020.22.05; ПЕРВЫЙ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РАССКАЗАЛ О НОВЫХ ПРАВИЛАХ ПОЛЕТОВ; В АЭРОПОРТАХ НЕ БУДУТ КОРМИТЬ, ЗАТО ПОКАЖУТ КИНО ПРО COVID-19

Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта подала сигнал SOS. Авиаперевозчики просят власти не обязывать их соблюдать рекомендации Роспотребнадзора о заполнении салонов лайнеров на 50%. Неполная загрузка самолетов,

как считают авиакомпании, вряд ли поможет победить коронавирус, зато наверняка убьет отрасль авиационных перевозок.

О том, какое будущее ждет нашу гражданскую авиацию после пандемии, «МК» рассказал первый **заместитель министра** транспорта — руководитель Федерального агентства воздушного транспорта **Александр Нерадько**. Это первое его интервью в статусе первого **замминистра**.

— Александр Васильевич, так как же мы теперь будем рассаживаться на борту самолета?

— Мы совместно со специалистами Роспотребнадзора провели анализ документов, подготовленных Международной ассоциацией воздушного транспорта, Международной организацией гражданской авиации (ИКАО). Они подготовлены на базе специальных отчетов 70 авиакомпаний, представляющих половину мирового пассажиропотока. А также на основе обширного обзора специальной литературы, экспертных оценок и выводов целой группы специалистов в области медицины десяти крупнейших мировых авиакомпаний. И могу сказать, что не было зарегистрировано ни одного случая передачи COVID-19 во время полета от пассажира к пассажиру.

— Как-то с трудом в это верится... Откуда такая уверенность?

— Это обусловлено особенностями конструкции герметичной кабины салонов воздушных судов, распределением воздушного потока в гермокабине, скорости потока. Связано с конструктивными особенностями системы кондиционирования, где установлены специальные фильтры. Они устанавливаются на всех современных воздушных судах. Система предупреждает любое загрязнение воздуха, в том числе патогенными микроорганизмами.

Проанализирован опыт всех крупнейших мировых авиакомпаний в настоящий период. И эти авиакомпании уже анонсировали план продаж 100% кресельной емкости.

— То есть все разговоры по поводу половинной загрузки самолета, это все ерунда?

— Нет, не ерунда. Это все рассматривалось. Но теперь мы владеем теми материалами, о которых я сказал, изучили их, совместно с Роспотребнадзором выработали меры, которые позволяют нам избежать пятидесятипроцентной рассадки на борту воздушного судна. Но обязательно с учетом противоэпидемических мер.

— Что это за меры?

— Пока на страницах СМИ шла дискуссия о том, как нам теперь летать, мы опять-таки вместе с Роспотребнадзором выработывали меры поэтапного выхода из режима противоэпидемических ограничений и восстановления гражданских перевозок.

— Вы все время упоминаете Роспотребнадзор. Почему?

— Потому что именно с его специалистами мы анализировали ситуацию по заболеваемости, по использованию противоэпидемических средств, различных как организационных, так и технических процедур. Изучали мировую статистику и вообще события, которые происходят в мире в связи с развитием пандемии. И хочу отметить, что ситуация меняется очень быстро.

19 мая ИКАО (Международная организация гражданской авиации) в новостной рассылке объявила о том, что ИКАО выпускает руководство по рискам безопасности в отношении COVID-19. Мы проанализировали его содержание в совокупности со всеми другими документами, в частности указаниями Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ).

ВОЗ разработала специальное руководство по тактике действий в отношении больных пассажиров в пунктах въезда, международных аэропортах, морских портах в контексте вспышки COVID-19. В соответствии с ним мы вместе со специалистами Роспотребнадзора выработали специальные методические указания поэтапного выхода из режима ограничений. Они включают в себя организационно-профилактические и технические мероприятия в аэропортах, в целом на транспорте, требования для пассажиров, экипажей воздушных судов и для персонала авиакомпаний.

— Это будут какие-то поэтапные меры?

— Да. Эти методические указания разбиты на три этапа по снятию ограничений. Понятно, что на первом этапе снятия ограничений действуют повышенные меры обеспечения безопасности, связанные с COVID-19. На втором и третьем этапах они будут постепенно ослабляться, но отдельные меры все же будут продолжать действовать.

— И какие меры предлагаются на первом, самом жестком этапе?

— В первую очередь — информирование о профилактике заражения COVID-19...

— Это что-то вроде роликов социальной рекламы, где рассказывается, что надо делать, чтобы не заразиться?

— Да. Эта информация должна будет постоянно присутствовать в аэропортах. Кроме того, соблюдение работниками предприятий и аэропортов мер социального дистанцирования и создание для этого необходимых условий. Исключение скопления сотрудников на контрольно-пропускных пунктах, в здравпунктах, ношение защитных масок и перчаток работниками авиапредприятий. Обработка дезинфицирующим составом.

— Ну это все для работников аэропортов, а что для авиапассажиров?

— Тоже информирование о необходимости использования средств индивидуальной защиты в аэропорту и на воздушном судне. Предоставление пассажирам дезинфицирующих средств. Информирование о необходимости минимизирования числа сопровождающих их лиц, о недопущении пребывания лиц в зданиях аэровокзалов более двух часов. За исключением, конечно, пассажиров, у которых есть билеты.

Кроме того, будет введен запрет на работу в аэропортах предприятий общественного питания, включая столовые для работников аэропорта, а также магазинов, за исключением работы «навынос». Будет осуществляться постоянное проведение термометрии тепловизорами или инфракрасными бесконтактными термометрами на входе в аэровокзал. Вообще для работы в аэропорту, в том числе для наземного обслуживания, обработки багажа, будет задействовано минимальное количество персонала.

Разработан ряд специальных указаний для экипажей, а также правила обработки воздушных судов, обработки салонов, использования специальных процедур на борту воздушного судна в условиях борьбы с COVID-19.

— И с какого времени начнут действовать эти меры?

— Вот как раз сегодня мы все согласовали с Роспотребнадзором. Сейчас я распространю эти методические указания. Так что считайте, что они начинают действовать уже с сегодняшнего дня.

<https://www.mk.ru/economics/2020/05/21/pervyy-zamministra-transporta-rasskazal-o-novykh-pravilakh-poletov.html>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/transport/20200522/831492619.html>

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/2020052263-6akji.html

<https://lenta.ru/news/2020/05/22/rosavia/>

<https://iz.ru/1014110/2020-05-22/posetitelei-rossiiskikh-aeroportov-budut-informirovat-o-profilaktike-covid-19>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.22.05; НЕВЕРНАЯ РАССАДКА: ВЛАСТИ ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ИДЕИ ПОЛУПУСТЫХ САМОЛЕТОВ; НО АВИАБИЛЕТЫ В РОССИИ ВСЁ РАВНО ПОДОРОЖАЮТ НА ТРЕТЬ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

Власти отказались от идеи рассадить пассажиров самолетов в шахматном порядке. Росавиация утвердила методические указания, на которые авиакомпании будут ориентироваться при восстановлении перевозок. В документе нет требования о 50-процентном заполнении салонов воздушных судов, но пассажиры должны соблюдать социальную дистанцию при высадке и посадке и даже при походе в туалет. В Роспотребнадзоре «Известиям» подтвердили, что отказались от строгих норм рассадки

после переговоров с **Минтрансом**. Против этого также выступала вся отрасль. Однако риски повышения цен на билеты сохраняются — до конца года перелеты могут подорожать на 30–40%, оценили эксперты.

Сорвали маски

Росавиация опубликовала финальные методические указания для отрасли вечером 21 мая. Документ — без нормы о шахматной рассадке — был согласован Роспотребнадзором, который несколько дней назад предложил это суровое требование. После проработки вопроса с **Минтрансом** от предложения решили отказаться, сообщили в Роспотребнадзоре «Известиям». В **Росавиации** сказали «Известиям», что документ уже направлен авиакомпаниям.

Утвержденные указания предполагают трехэтапную отмену санитарных мер. Причем решение о переходе на новый этап будет приниматься руководителем авиакомпании «с учетом ограничительных мер, введенных в регионах, и степени риска выполняемых полетов». Для аэропортов установлены два уровня риска: высокий и низкий. К высокому относят воздушные гавани, в которые прибывают рейсы из сильно пострадавших стран и регионов с более чем 50 тыс. подтвержденных случаев заболевания коронавирусом.

На первом этапе пассажирам придется пройти температурный контроль уже на входе в аэропорт. Их еще раз проверят перед тем, как пустить в самолет. И попросят обработать руки антисептиком (его предоставит авиакомпания). Все пассажиры должны быть в масках и перчатках. Если полет длится более трех часов, то бортпроводники обязаны заменить их на новые (за счет перевозчика). Верхнюю одежду нужно будет снимать и размещать на полке для ручной клади, причем достать ее во время полета без уважительной причины будет нельзя. Исключения сделают лишь для регионов с отрицательными температурами. Перемещения по салону будут ограничены, в туалет придется ходить, соблюдая социальную дистанцию, режим «пристегните ремни» сохранится во время всего полета. Питание пассажирам предоставят в герметичной индивидуальной упаковке, посуда — исключительно одноразовая.

Социальную дистанцию также придется соблюдать в зданиях аэровокзалов, при посадке в самолет и высадке, по пути к воздушному судну в шаттлах — аэропорты обязали пускать автобусы как можно чаще, чтобы избегать скопления людей. На втором и третьем этапах будут допускаться различные послабления.

Отказаться от идеи полупустых самолетов пришлось на фоне резкой критики инициативы в авиационных кругах и **Минтрансе** (глава ведомства **Евгений Дитрих** предупреждал о «билетах по 70 тыс. рублей»).

19 мая Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), объединяющая крупнейшие авиакомпании, обратилась в **Минтранс** с просьбой отменить рекомендации по шахматной рассадке в салоне. По словам заместителя исполнительного директора АЭВТ Бориса Шокурова, соблюдение этого требования привело бы к росту цен на билеты на 45–53%, а также сокращению числа рейсов. Спустя сутки, 20 мая, письмо с аналогичной просьбой направили в Роспотребнадзор Общероссийское объединение пассажиров, Российский союз туриндустрии (РСТ) и Союз индустрии гостеприимства (документы есть у «Известий»).

Аналогичные требования по рассадке пассажиров на воздушных судах ранее пытались ввести в Казахстане, но в начале мая их пришлось отменить, сказал «Известиям» профессор ГосНИИ Гражданской авиации Александр Фридлянд.

— Большинство внутренних рейсов даже при 70–80-процентной загрузке самолетов традиционно убыточны, за исключением субсидируемых маршрутов. А доходы авиакомпаний формировались в основном за счет международных перелетов, которые сейчас приостановлены, — пояснил «Известиям» глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

По мнению эксперта, даже без строгих норм по рассадке для выхода на уровень рентабельности авиакомпаниям, с учетом дополнительных затрат на карантинные мероприятия, неизбежно придется поднять цены до конца года на 30–40%. Александр Фридлянд согласен, что в нынешних условиях компенсировать финансовые потери перевозчики смогут только за счет пассажиров.

Новые методические указания Борис Рыбак назвал противоречивыми и написанными «на коленке» — к примеру, они запрещают снимать маску в течение всего полета, при этом принимать пищу разрешается.

Двойной удар

На фоне борьбы с эпидемией коронавируса авиаперевозки падают рекордными темпами. В апреле трафик в РФ снизился в 12 раз к аналогичному периоду 2019-го, до 771 тыс. пассажиров. С конца марта международные рейсы приостановлены, спрос на внутренние перелеты резко снизился. Потери российских авиакомпаний оцениваются в сотни миллиардов рублей, правительство выделило им 23,4 млрд в качестве экстренной помощи. После отмены с 12 мая режима нерабочих дней, как писали «Известия», наблюдается робкое восстановление спроса на полеты.

Система регистрации S7 Airlines уже назначает пассажирам места через ряд и через кресло друг от друга, но только если позволяет загрузка, сказали «Известиям» в компании. Там добавили, что в базовых аэропортах — Домодедово и Толмачево (Новосибирск) — пассажиров экономкласса заводят на посадку поэтапно, с соблюдением дистанции в 1,5–2 м. В Utair считают, что ввести требования по рассадке через одного имело бы смысл только на рейсах в Москву. Новые рекомендации перевозчики оперативно не смогли оценить.

Источник «Известий» в крупной авиакомпании сказал, что выполнение предписаний вызовет сложности не только экономического характера, но и технического — так, посадка на рейс Boeing-737 теперь займет как минимум вдвое больше времени. По мнению сотрудника другого авиаперевозчика, социальную дистанцию в 1,5–2 м по всему маршруту — от входа в аэропорт до посадки в самолет — соблюсти практически невозможно. Например, неясно, как это сделать в шаттлах, доставляющих пассажиров к борту.

В свою очередь, глава Института медицинской паразитологии им. Е.И. Марциновского Сеченовского университета Александр Лукашев считает, что социальная дистанция при рассадке была бы разумной временной мерой. Для снижения риска инфицирования, возможно, надо было даже усилить ограничения — например, отменить бортовое питание, добавил он.

<https://iz.ru/1013939/aleksandr-volobuev/nevernaia-rassadka-vlasti-otkazalis-ot-idei-polupustykh-samoletov>

ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2020.22.05; ПОЛНАЯ БЕЗДАТНОСТЬ: РОССИЯ НЕ РЕШИЛАСЬ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ТУРЦИЮ; МОСКВА И АНКАРА ПОКА НЕ ДОГОВОРИЛИСЬ О КОНКРЕТНЫХ СРОКАХ ЗАПУСКА АВИАСООБЩЕНИЯ, ВСЁ ЗАВИСИТ ОТ РАЗВИТИЯ ПАНДЕМИИ

Россия и Турция еще не договорились о конкретных сроках возобновления авиасообщения, заявили «Известиям» в посольстве РФ в Анкаре. В диппредставительстве подчеркнули: разрешение на полеты напрямую зависит от развития эпидемиологической ситуации в обоих государствах. Министр туризма и культуры Турции Мехмет Нури Эрсой рассказал «Известиям», что она готова восстановить полеты в Россию в середине июля, а также намерена отменить требование о двухнедельном карантине для граждан нашей страны. Но по прилете всех, кто не сможет представить справку об отсутствии коронавируса, будут тестировать прямо в аэропорту. Опрошенные «Известиями»

представители туротрасли предлагают рассчитывать на август и напоминают, что в РФ до сих пор действуют ограничения на прием пассажиров в аэропортах.

Нужен нам берег турецкий

Турция готовится открыться для российских туристов, но делает это осторожно. Начиная с 10 июня Turkish Airlines возобновляет международные авиаперевозки, однако Россия в этот список вряд ли войдет. В республике надеются на восстановление авиасообщения с РФ лишь в середине июля, заявил «Известиям» министр туризма и культуры Турции Мехмет Нури Эрсой.

В подтверждение этого 20 мая турецкий министр здравоохранения Фахреттин Коджа заверил, что в июне принимать туристов из стран с большим числом случаев коронавируса, в том числе и из России, Турция не будет.

Мехмет Нури Эрсой также пояснил «Известиям», что всех прибывающих в Турцию гостей из РФ будут просить предоставить справку об отсутствии у них COVID-19. Тест должен быть сделан не позже чем за 72 часа до прибытия в турецкие аэропорты.

Если же такая справка у туриста отсутствует, тест можно будет пройти прямо в аэропорту — в наиболее загруженных из них планируется разместить мобильные лаборатории для сдачи анализа, отметил министр. Экспресс-тесты дадут результат уже через пять-шесть часов. Правда, где всё это время будет находиться путешественник, не уточняется. Действующее требование о помещении на двухнедельный карантин всех прибывающих в Турцию из-за рубежа планируется отменить. Однако если у гостя обнаружат вирус, он должен будет провести эти две недели в изоляции в отеле.

Будет ли тест платным, министр не уточнил. Аналогичные меры ввели, например, власти Австрии, но там для всех прибывающих в страну без справки экспресс-тест на границе обойдется в €190.

— Мы снабдили провинции, которые откроются для авиасообщения с Россией, дополнительными койко-местами в больницах, аппаратами ИВЛ, выделили для этих регионов машины, а также вертолеты и самолеты скорой помощи, — заявил министр «Известиям». — Могу заверить: Турция предоставит все необходимые гигиенические условия для наших гостей и предложит наиболее безопасные возможности для путешествий.

Он также отметил, что уже в мае страна внедрит систему сертификации в аэропортах, транспортных хабах, гостиницах и ресторанах, для приема гостей будут открыты лишь наиболее безопасные из них. Гости смогут увидеть их список через специальное приложение.

Министр туризма и культуры Турции также пояснил «Известиям», что для россиян будут открыты все провинции страны, включая Анталию и Стамбул. Ранее звучали предположения, что запустить туризм могут лишь в безопасных с точки зрения эпидемиологической обстановки южных провинциях.

Помимо этого, Мехмет Нури Эрсой отметил, что после возобновления авиаперевозок Турция будет доступна для россиян, прибывающих как в рамках организованных туров, так и самостоятельно. Никаких ограничений в этой сфере не будет, заверил министр.

В посольстве России в Анкаре «Известиям» заявили, что говорить о точных сроках возобновления авиаперевозок между двумя странами рано. Там отметили, что в государстве до сих пор не функционирует внутреннее авиасообщение, а на праздники по случаю окончания священного месяца Рамадан 23–26 мая по всей Турции на четыре дня вводится комендантский час. Конкретных решений по международным авиаперевозкам также пока не принято.

— На практике же, как представляется, возобновление авиасообщения, восстановление турпотока будет зависеть от ситуации с развитием пандемии в наших странах и, соответственно, от их готовности направлять и принимать туристов, — пояснили в диппредставительстве.

В 2019 году Турцию посетили 7 млн россиян, что на 17,4% больше, чем годом ранее. Наши сограждане составляют 16% от всех прибывших в средиземноморскую страну путешественников, занимая по этому показателю первое место. По данным турецкого минтуризма, доходы отрасли в 2019 году составили 4% ВВП республики, или \$34,5 млрд.

Не раньше августа

В Ассоциации туроператоров России (АТОР) «Известиям» заявили, что открытие авиасообщения с Турцией зависит не столько от намерения властей этой страны, сколько от рекомендаций Роспотребнадзора.

— В России идет поэтапное снятие ограничений, но даже примерно нельзя спрогнозировать, когда можно будет летать за границу. Между тем эксперты аккуратно и с осторожностью говорят о том, как передвигаться внутри страны, как на наши курорты добраться, пока и это проблема, — пояснила «Известиям» исполнительный директор АТОР Майя Ломидзе.

Россия закрыла воздушное сообщение с внешним миром 27 марта. 15 мая были возобновлены полеты с Арменией. **Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** выразил надежду на то, что международные перелеты разрешат летом. Более конкретных дат он не указал.

Помимо этого, в России до сих пор действуют введенные в конце марта квоты на прием пассажиров в аэропортах — так, столичный Шереметьево может пустить не больше 500 человек в сутки, региональные хабы — лишь 200. Эта мера была введена для предупреждения распространения коронавируса.

Один стандартный борт Airbus A320 (наиболее распространенный тип самолета у «Аэрофлота») в зависимости от комплектации способен принять порядка 140–160 пассажиров. Три таких борта и дневной лимит для Шереметьево исчерпан. Как видно, такое решение существенно ограничивает возможности для открытия международных перевозок.

В Ростуризме не смогли предоставить оперативный ответ на запрос «Известий». В **Росавиации** «Известиям» заявили, что квоту на прием пассажиров ввел оперативный штаб РФ по борьбе с коронавирусом, следовательно, отменить ее также может лишь он. В Роспотребнадзоре на вопрос «Известий» о том, когда и при каких условиях ведомство будет рекомендовать отменить данную меру, ответили лаконично: «в зависимости от эпидемиологической обстановки».

Вице-президент Российского союза туриндустрии Юрий Барзыкин считает, что Турция откроется для россиян не раньше августа.

— Объективно, у нас даже в России пока закрыты туристические регионы и откроются только к июню-июлю. Зарубежный туризм начнется точно не раньше августа, — констатировал эксперт в беседе с «Известиями».

С 20 мая Турция сняла ограничения на прием туристов из-за рубежа, в том числе из России. На первом этапе в страну ждут только тех, кто едет с целью медицинского туризма. Но пока эта мера сродни выстрелу вхолостую, поскольку авиасообщения с РФ у республики так и нет.

Помимо этого, пояснила Майя Ломидзе, не стоит однозначно утверждать, что в Турции сейчас достаточно безопасно для возобновления туризма. В стране зафиксировано 152,5 тыс. случаев заражения коронавирусом, это больше, чем в любой другой стране Ближнего Востока. По этому показателю она находится на девятом месте в мире. В среднем за сутки это число увеличивается на 950–970 новых случаев. Количество умерших от COVID-19 в республике превысило 4,2 тыс. человек, это на 1,2 тыс. больше, чем в России.

С 11 мая в Турции началось постепенное снятие карантинных мер, был отменен запрет на передвижение между городами, открылись магазины, рестораны. С окончанием Рамадана ожидается возобновление внутреннего туризма.

В начале мая газета Daily Sabah сообщила, что в этом году турецким отелям разрешат заполнение лишь 60% номеров, при этом власти потребовали учитывать социальную дистанцию между постояльцами, поэтому шезлонги, столики в ресторанах будут расставлены подальше друг от друга. Шведский стол в отелях отменять не планируется.
<https://iz.ru/1013895/elmar-bainazarov/polnaia-bezdatnost-rossiia-ne-reshilas-na-vozbnovlenie-poletov-v-turtciiu>

ВЕДОМОСТИ; ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА, АННА ЧЕРВОННАЯ, СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА; 2020.22.05; В КРИЗИС МИНИСТЕРСТВА ПЫТАЮТСЯ УСИЛИТЬ СВОЕ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИКУ; ОНИ ПРЕДЛАГАЮТ РАСШИРИТЬ ИХ ПОЛНОМОЧИЯ И ВЫДЕЛИТЬ ИМ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДЕНЬГИ

Министерства предложили меры поддержки различных отраслей стоимостью свыше 1,3 трлн руб. – в виде прямых расходов бюджета и выпадающих доходов. Собраны они в проекте национального плана восстановления экономики, который сейчас готовит правительство. «Ведомости» ознакомились с копией части этого документа, касающейся помощи отраслям. Ее подлинность подтвердили федеральный чиновник и человек, знакомый с содержанием плана. Часть этих мер, уже одобренных президентом **Владимиром Путиным**, может обойтись федеральному бюджету в 190 млрд руб.

Окончательная версия плана должна быть внесена в правительство 25 мая, а в администрацию президента – 1 июня. Пока чиновники обсуждают свод предложений отраслевых министерств. Изменения вносятся в план по несколько раз в день, рассказывает человек, знакомый с разработкой плана, поэтому говорить, что точно утверждено, а что нет, невозможно. Версия документа, с которой ознакомились «Ведомости», датирована 19 мая. Многие из предложений министерств были отклонены Минэкономразвития, значительная часть их идей, как говорится в документе, еще требует проработки.

Представитель первого вице-преьера Андрея **Белоусова**, который курирует разработку плана, не стал комментировать проработку плана. Пресс-секретарь президента Дмитрий Песков не ответил на запрос «Ведомостей». План обсуждается каждый день у премьер-министра со всеми членами правительства и будет представлен в установленный срок, говорит представитель Минэкономразвития.

Проект плана затрагивает все отрасли – часть мер предусматривает системную поддержку экономики, часть – помощь отдельным секторам. Основные инструменты – бюджетные субсидии, закупки, снижение налоговой нагрузки, компенсация расходов компаний, льготные кредиты и лизинг, госгарантии, т. е. широкий набор стандартных мер.

Например, для поддержки автопрома до 1 декабря переносится выплата утилизационного сбора (в 2019 г. доходы от него составили 225 млрд руб.) – такое поручение уже дал президент, говорится в проекте плана. Есть в документе и предложения, которые могут привести к серьезному снижению налоговой нагрузки и потерям бюджета. Так, для торговли предлагаются налоговые каникулы по НДС – отмена налога на полгода, причем по всей цепочке движения товаров. Но эта мера, по мнению Минэкономразвития, требует проработки, говорится в проекте плана. Представитель министерства, а также его коллеги в Минпромторге эту идею не комментируют.

Системные меры сводятся к поддержке спроса с помощью закупок государства и госкомпаний, например, по поручению президента будут перенесены на 2020 г. закупки, запланированные на 2021 г. (на это бюджет дополнительно потратит более 7 млрд руб. в 2020–2021 гг.). В 2019 г. государство закупило на 8,2 трлн руб., а за 2020 г. – на 3 трлн. Расходы госкомпаний были существенно выше – 22,4 трлн и 8,6 трлн руб. соответственно. Госзаказ может серьезно помочь взбодрить рынок и спрос в некоторых направлениях, считает управляющий директор и партнер BCG Сергей Перапечка: например, на средства

защиты, быструю диагностику заболеваний, устройства для самостоятельного тестирования, на программное обеспечение, робототехнику.

Для помощи большинству отраслей чиновники предлагают увеличить госгарантии по кредитам. На госгарантии в трех пакетах антикризисных мер власти уже зарезервировали более 1 трлн руб. Также почти всем отраслям чиновники предлагают выделять субсидии, некоторые их программы уже одобрены президентом. Например, в автомобильной промышленности – программы субсидирования газомоторного транспорта и аренды автотранспорта (почти на 6 млрд руб.), в авиационной – региональных перевозок и компенсации расходов на лизинг (5 млрд руб.). Большинство мер еще обсуждаются, например предоставление металлургам более 40 млрд руб. на софинансирование модернизации тепловых и водопроводных сетей.

Отраслевые министерства предлагают не отказываться от инвестиций в инфраструктуру. Так, для проектирования и строительства транспортной инфраструктуры в 2020–2021 гг. чиновники предлагают выделить 300 млрд руб. – в том числе из фонда национального благосостояния. В **нацпроектах** и госпрограммах предлагается отдать приоритет в 2021–2023 гг. инвестиционным расходам, экономя ради этого на других тратах. Представитель Минфина отказался комментировать план до его **утверждения**. В этом году «если экономить, то на еще не начатых проектах. Мы от них не отказываемся, они будут реализованы, но чуть позже», говорил ранее министр финансов Антон Силуанов в интервью «Ведомостям».

От госкомпаний чиновники ждут, что они сохранят инвестиционные программы. В 2020 г. только несколько крупнейших компаний с госучастием (например, «Роснефть», «Газпром», **РЖД**) собирались потратить на инвестпрограммы около 4 трлн руб., следует из данных самих компаний и Минэкономразвития. Как именно чиновники собираются поддерживать госкомпании, в проекте плана не указано. Ранее **Путин** одобрил выпуск **РЖД** бессрочных облигаций для финансирования инфраструктурных проектов на 370 млрд руб. Механизм выпуска бессрочных облигаций может быть затем растажигован, рассказал 21 мая министр экономического развития Максим Решетников и добавил, что Минэкономразвития ведет переговоры с госсектором, чтобы компании не сокращали инвестпрограммы.

Многие предложения отраслевых министерств были отклонены Минэкономразвития, говорится в документе. Некоторые ведомства добивались увеличения своего влияния на экономику, например предлагали подчинить им напрямую госкомпании или расширить госсектор в курируемых ими отраслях. Так, Минстрой хотел создать единого госзаказчика в сфере строительства транспортной и гражданской инфраструктуры. Чиновники хотели дать право заказчикам серьезно менять в одностороннем порядке условия госконтрактов в судостроении. Министерства увидели для себя разные возможности, замечает человек, знакомый с разработкой плана, но конструкция должна оставаться сбалансированной, предложения анализируются, корректируются и иногда отклоняются. Представитель Минстроя не ответил на запрос «Ведомостей».

Министерства собрали все меры, которые могли, но назвать это планом пока нельзя, говорит замдиректора ЦМАКПа Владимир Сальников, такой подход не позволяет расставить приоритеты и выработать общую стратегию. Есть меры, которые важны и давно должны быть реализованы, например упрощение доступа операторов к общедомовой собственности для размещения сетей, но очевидно, что это не то, что поможет восстановить экономику, продолжает он, это отражает стиль работы правительства – решать даже небольшие вопросы на самом верхнем уровне. Поддержка крупных компаний и проектов – важное направление, говорит директор Центра развития Высшей школы экономики Наталья Акиндинова, но малому среднему бизнесу больше помогло бы восстановление доходов населения.

Сама задача создать антикризисный план для всей экономики неординарная, до сих пор нет четких вводных о влиянии кризиса на экономику, замечает главный экономист BCS Global Markets Владимир Тихомиров. По прогнозу Минфина, в 2020 г. экономика упадет на 4–6%, прогноз ЦБ – падение на 5–6%, а Минэкономразвития – на 5% (прогноз был внесен в правительство 20 мая). Пока правительство действует по отработанному механизму – собрать предложения из разных сфер, просчитать, какие есть финансовые ресурсы, и свести ресурсы с потребностями, говорит Тихомиров. Силуанов уже заявил, что отмена бюджетного правила, ограничивающего расходы казны, сейчас не обсуждается. К осени Минфин будет «пересматривать среднесрочные параметры – в зависимости от развития эпидемиологической ситуации, адаптации экономики – будем уточнять и оценки поступления нефтегазовых доходов на новую бюджетную трехлетку». Из его слов следует, что расходы, запланированные на 2021 г., могут быть даже сокращены: «Можно будет подумать над тем, чтобы частично – временное снижение нефтегазовых доходов покрыть за счет дополнительных заимствований в 2021 г.».

Правительство традиционно будет делать упор на смягчение регулирования и создание преференций для новых инвестпроектов и под создание рабочих мест, рассуждает Тихомиров, такая модель поддержки, как и в прошлые кризисы, приведет к новому витку огосударствления экономики. Если эта часть плана будет реализована в таком виде, роль государства в инвестиционном процессе усилится, а склонность частных компаний к инвестированию еще долго будет оставаться низкой, предупреждает Акиндинова. Еще в 2019 г. инвестиционная активность крупного и среднего бизнеса снизилась, говорится в докладе Института статистических исследований и экономики знаний Высшей школы экономики.

Индекс инвестиционного потенциала также показал существенный спад и с отметки в 101,1%, достигнутой в 2018 г., упал в 2019 г. до 98,8%, практически вплотную приблизившись к уровню кризисного 2015 года – 98,3%.

Сейчас экономика как будто задержала дыхание, переживая краткосрочный вирусный мощный шок, но ключевой вопрос – в какую реальность она вернется после него, говорит Сальников. Есть два варианта – она вернется в прежнюю реальность и тогда наиболее подходящим вариантом ее поддержки будет выдача субсидий, чтобы компенсировать бизнесу необходимые расходы и дать продержаться до полного восстановления, рассуждает он. Но второй вариант – мы вернемся в другую реальность, например, спрос на автомобильную промышленность не восстановится, тогда субсидии могут лишь оттянуть неизбежный конец, предупреждает Сальников. Во втором случае власти должны помочь экономике адаптироваться к изменениям – помочь в переквалификации и трудоустройстве части сотрудников и т. д., отмечает он. Пока же план правительства похож на поддержку экономики при первом варианте развития кризиса с большим числом лишних мер, заключает Сальников.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/05/21/830806-ministerstva>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; 2020.22.05; РОССИЯ ГОТОВИТ БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЕ МЕРЫ ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ ПРОДАЖ САМОЛЕТОВ SSJ; ПРАВИТЕЛЬСТВО БУДЕТ ДАВАТЬ ГОСГАРАНТИИ НА ВСЮ СТОИМОСТЬ ЛАЙНЕРОВ

Правительство планирует выдать госгарантии на 139,6 млрд руб. лизинговым компаниям по кредитам, привлекаемым на закупку 59 российских самолетов SSJ100. Об этом рассказали «Ведомостям» два федеральных чиновника и человек, близкий к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК; «Суперджеты») выпускает входящая в нее корпорация «Иркут»). Эта мера была поддержана на совещании у президента России **Владимира Путина** 13 мая, добавляют два собеседника.

В открытой части совещания **Путин** сказал, что необходимо запустить новую программу поддержки лизинга через госгарантии и субсидии. Это позволит продать в 2020–2021 гг. 59 самолетов SSJ100.

Столько за два года было бы сложно как производителю поставить, так и рынку переварить, особенно в условиях эпидемии, говорит собеседник в ОАК. Поэтому на совещании решили, что поставка самолетов будет растянута до 2024 г. SSJ100 эксплуатируются авиакомпаниями с 2011 г., в 2011–2019 гг. им было поставлено 168 лайнеров – в среднем по 19 в год. Лучшим стал 2017 г., когда были поставлены 30 судов.

На том же совещании **Путину** была представлена программа поставки в лизинг авиакомпании Red Wings до 60 SSJ100 до 2024 г. Перевозчик, как и производитель самолетов, принадлежит ОАК. А той, в свою очередь, владеет госкорпорация «Ростех».

Изначально предполагалось, что с использованием госгарантий лайнеры будут покупаться именно для Red Wings. Но решили, что часть самолетов может быть поставлена и другим авиакомпаниям, говорят два собеседника «Ведомостей».

Пока новых заказов на SSJ100 нет. Рамочное соглашение на 100 судов в сентябре 2018 г. подписал «Аэрофлот». Первые пять самолетов из этой партии он взял в январе этого года, контрактов на остальные пока не подписано. «Аэрофлот» продолжит брать «Суперджеты», хотя темпы и замедлятся из-за кризиса, говорит собеседник в ОАК.

Red Wings базируется в «Домодедово» и сейчас эксплуатирует самолеты Airbus 320/321. SSJ100 она разместит преимущественно в региональных аэропортах, уверяют два собеседника «Ведомостей».

SSJ100 стоит примерно \$33 млн, рассказывали сотрудники компаний – заказчиков этого лайнера. По курсу ЦБ это примерно 2,38 млрд руб. Получается, госгарантия будет полностью покрывать стоимость всех 59 лайнеров. Несмотря на то что в кризис спрос на новые самолеты во всем мире обнулится, а поддержанные иностранные суда можно купить за несколько миллионов долларов, SSJ100 будут продаваться по докризисным ценам, объяснял собеседник в ОАК. Ведь это мера поддержки авиапрома, покупать лайнеры будет госкомпания и поставлять в лизинг квазигосударственной Red Wings.

Такие крупные меры господдержки продаж SSJ100 ранее не применялись. В 2015–2018 гг. принадлежащая **Минтрансу** Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) в несколько приемов была докапитализирована примерно на 45 млрд руб. С использованием этих средств ГТЛК купила и поставила в лизинг на льготных условиях 44 SSJ100 региональным авиакомпаниям.

Покупателем 59 самолетов на кредиты под госгарантии станет ГТЛК, «ВЭБ-лизинг» или принадлежащая «Ростеху» «Авиакапитал сервис», говорят два собеседника «Ведомостей». «Авиакапитал сервис» готова стать лизингодателем в поставке самолетов SSJ100. Но «необходимо ознакомиться со всеми условиями финансирования и обязательств сторон», говорит представитель компании. «ГТЛК интересно участие в проектах лизинга новых SSJ100. Пока детальной информацией об указанной мере поддержки мы не владеем, будем прорабатывать вопрос», – вторит ему представитель ГТЛК. Представитель «ВЭБ-лизинга» от комментариев отказался.

Поставить Red Wings планируется не только новые самолеты, но и 22 SSJ100, которые несколько лет назад были построены для других авиакомпаний. Эти перевозчики – в том числе ирландская Cityjet и мексиканская Interjet – суда брать отказались. Также у «Иркут» на разных стадиях строятся около 40 «Суперджетов». Они были заложены в расчете на будущие заказы, рассказывали собеседники в ОАК. Спрос на SSJ100 в последние годы падает, потому что производитель так и не наладил систему поставки запасных частей – из-за этого самолеты летают слишком мало.

«В Red Wings будет отработываться новая, эталонная модель организации сервиса и ремонта, – говорил в интервью каналу «Россия» курирующий промышленность вице-

премьер Юрий Борисов. – Чтобы не было больше нареканий, что российские самолеты уступают западным».

Для продаж SSJ100 нужна господдержка, соглашается директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Только заказы «Аэрофлота» не способны обеспечить желаемую загрузку мощностей, так как ранее ставилась задача выпускать по 30 самолетов в год. «Правда, в ситуации, при которой производитель поставляет самолеты собственной авиакомпания, у последней может отсутствовать стимул быть эффективной – в таком случае ей для работы будет требоваться все больше субсидий», – предупреждает эксперт. Но сейчас конкурентоспособность SSJ100 в условиях падения спрос на авиаперевозки выросла благодаря меньшей вместимости. В российском лайнере 100 кресел против 160–190 у среднемагистральных Boeing-737 и Airbus-320. Поэтому расходы на рейс у него меньше, а восстановление спроса может занять годы, добавляет Пантелеев.

Минпромторг поддерживает меры, направленные на повышение загрузки предприятий авиапрома и пополнение парка региональных авиакомпаний, говорит представитель министерства. Представитель Минфина на запрос «Ведомостей» не ответил.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/05/21/830708-rossiya-gotovit-bespretsedentnie-meri-dlya-stimulirovaniya-prodazh-samoletov-ssj>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.22.05; МИНИСТЕРСТВА ЗАВЕРШИЛИ ТОРГИ; ПОПРАВКИ К ЗАКОНУ О ГОСЗАКУПКАХ ПОСТУПИЛИ В БЕЛЫЙ ДОМ

Минфин наконец доработал так называемый оптимизационный пакет поправок к закону о госзакупках (ФЗ-44) в соответствии с замечаниями других ведомств. Законопроект в итоге сохранил ранее анонсированные нормы о цифровизации всех этапов закупок, о сокращении количества их способов, а также об их унификации. Дальнейшего упрощения Минфин намерен добиться за счет переноса в закон норм отдельных подзаконных актов, а также путем расширения возможностей контрактации при наличии единственного поставщика.

Как стало известно “Ъ”, Минфин доработал поправки в закон о госзакупках, призванные существенно упростить закупочное законодательство. Этот «оптимизационный пакет» уже находится на рассмотрении в Белом доме. Подготовленные по поручениям президента и правительства изменения планировались к принятию еще осенью 2019 года и должны стать второй частью реформы закупочного законодательства. Однако их разработка затянулась из-за многочисленных правок по результатам парламентских слушаний и появления дополнительных поручений — представленная в феврале редакция также потребовала доработки с учетом замечаний ФАС и новых поручений (см. “Ъ” от 27 февраля).

Впрочем, финальная версия проекта (есть у “Ъ”) изменилась с тех пор незначительно: как и предполагалось, количество видов закупок сокращено с 11 до 3 (конкурс, аукцион, запрос котировок), проведена унификация требований к их документации. Проект сохранил положения о введении электронного документооборота на всех стадиях закупки (от планирования до приемки и подачи жалоб), а также универсальной предквалификации для защиты от недобросовестных поставщиков и жалобщиков (для закупок от 20 млн руб.). Упрощена контрактация для строительных работ (закупка «под ключ» на всех этапах — от составления проектной документации до строительства и реконструкции).

Изменения в ФЗ-44 предполагают дальнейшее упрощение работы с госзаказом: вводятся единые типовые контракты — их разработкой займется правительство (сейчас наряду с федеральными ведомствами такое право закреплено за госкорпорациями).

Из подзаконных актов в закон будет перенесен и ряд устоявшихся норм: например, порядок общественного обсуждения закупок, совместных закупок ведомств и регионов, параметры преференциальных режимов для предприятий уголовно-исполнительной

системы и организаций инвалидов. Будут расширены и возможности закупки у единственного поставщика для региональных работ по строительству и капремонту (по решению губернатора) или материальных ценностей из госрезерва.

Проект вводит в закон понятие «рейтинг деловой репутации участника закупки» как совокупной оценки опыта поставщика — на его появлении настаивала ФАС. По задумке службы, рейтинг должен автоматически присваиваться в единой информационной системе в сфере закупок в зависимости от качества, количества и стоимости исполненных контрактов. При достаточном рейтинге поставщик сможет рассчитывать на преференции (отмена или снижение обеспечения по контракту). Как будет применяться механизм на практике, пока непонятно: поправки наделяют правительство правом утвердить правила формирования рейтинга, в общем виде информация о нем будет включена в единый реестр участников закупок и доступна для ознакомления. Отметим, что в проекте не удалось реализовать идею ФАС о сокращении длительности аукциона до двух часов — она составит максимум три часа, дальнейшее сокращение противоречило бы нормам ЕАЭС.

Ряд точечных поправок в закупочное законодательство касается предоставления обеспечения по контрактам — так, помимо банковской гарантии теперь поставщики смогут получить гарантии ВЭБ.РФ, а малый бизнес еще и гарантии региональных гарантийных организаций. В процессе доработки проект лишился нормы о включении банков в число субъектов контроля по закону о госзакупках — напомним, ранее речь шла об ужесточении ответственности банков перед участниками закупки за несвоевременное блокирование денежных средств на спецсчетах. (см. “Ъ” от 17 февраля). По всей видимости, добиться согласия Банка России на появление такой нормы не удалось.

<https://www.kommersant.ru/doc/4350652>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.22.05; МОСКВА ПРИОТКРЫВАЕТСЯ И ЗАКРЫВАЕТСЯ; ОБЪЯВЛЕНЫ КАРАНТИННЫЕ ПОСЛАБЛЕНИЯ И РЕФОРМА ПРОПУСКНОЙ СИСТЕМЫ

Столичный мэр Сергей Собянин объявил о «первом этапе смягчения ограничений», введенных в связи с коронавирусом: в Москве с 25 мая возобновляется работа 88 центров госуслуг и каршеринговых сервисов. Послабления, впрочем, будут минимальными: арендовать машину можно будет не менее чем на пять дней, а в МФЦ — попасть по предварительной записи. Одновременно объявлено о реформе системы цифровых пропусков: получение их на подмосковном портале госуслуг прекращается, а работодатели смогут оформлять и отзываться разрешения на поездки по городу на иностранных работников и сотрудников по срочным договорам.

О «первом этапе смягчения ограничений» Сергей Собянин сообщил в своем блоге. В подписанных мэром двух указах говорится, что с 25 мая будут открыты центры госуслуг и начнут работу каршеринговые сервисы. Напомнив о вводе в апреле «максимально жестких ограничений», пропускного режима и ограничении работы строек и промышленных предприятий, градоначальник признался, что это «нарушило нормальную жизнь миллионов людей», но не было напрасным: «Удалось избежать наиболее худших сценариев развития пандемии». Господин Собянин указал на снижение выявляемых случаев заражения и высвобождение коронавирусных коек в больницах. Отметим, 21 мая в Москве выявлено 2913 новых больных COVID-19 (всего заражено 155 тыс. человек), однако в начале месяца их число ежедневно доходило до 5–6 тыс. человек.

Впрочем, послабления будут минимальными.

Так, посетить МФЦ можно будет лишь по предварительной записи и получить 150 видов услуг, которые нельзя оформить в электронном виде. При этом сотрудники центров и посетители должны быть в масках и перчатках. Что касается каршеринга, минимальный срок аренды автомобиля составит пять дней, при этом у клиента должен быть оформлен

цифровой пропуск на поездки по городу. Владельцев сервисов обяжут передавать автомобили клиентам после «дезинфекции, в том числе внутренних частей и внешних поверхностей». «Подобный режим работы не является каршерингом в полном смысле слова», — признал и сам градоначальник, подчеркнув, что краткосрочный прокат на одну-две поездки пока невозможен.

Указом мэра каршеринг был запрещен с 13 апреля. Позднее ряд игроков рынка переориентировали автомобили на доставку. Собеседник “Ъ” на рынке оценивал недополученную выручку от месячного простоя крупного каршерингового сервиса в Москве в 500–700 млн руб. Сооснователь каршерингового сервиса BelkaCar Екатерина Макарова оценивает потери рынка от двухмесячного простоя в 3 млрд руб.

Опрошенные “Ъ” сервисы готовы к запуску долгосрочных тарифов. «Все, что касается дезинфекции и мойки, будет исполняться. Функция проверки пропусков уже прошла тестирование, в приложении она появится автоматически», — обещают в «Делимобиле». YouDrive и BelkaCar также намерены запускать такие тарифы, сообщили в **пресс-службах** компаний. Впрочем, ни один из игроков пока не смог их назвать. Ранее суточная аренда машины обходилась у операторов в 1500–2500 руб. В «мирное время» доля суточных аренд у BelkaCar составляла менее 1%, но сейчас «мы находимся в другой ситуации», отметила Екатерина Макарова. Возможность использования каршеринга на срок от пяти дней подойдет только для людей с долгосрочными пропусками, и это «скажется на количестве аренд», замечают в пресс-службе YouDrive: «Но в целом мы считаем, что люди предпочтут сейчас «приватизированный» каршеринг метро».

Одновременно с небольшими послаблениями была объявлена реформа системы цифровых пропусков.

Сейчас оформить 16-значный код для поездок по Москве можно как на сайте городской мэрии, так и на подмосковном портале госуслуг. С 27 мая указ мэра предписывает получать разрешения для поездок по городу лишь на сервисе правительства Москвы. Это обстоятельство уже вызвало легкую панику жителей области в соцсетях. Впрочем, оформить пропуск по-прежнему можно, авторизовавшись в сервисе мэрии, например, через сайт gosuslugi.ru. В указе градоначальника также обещается, что с 21 мая оформлять и аннулировать пропуска для поездок смогут и работодатели — для иностранных работников и «исполнителей по гражданско-правовым договорам». Самостоятельная возможность оформления долгосрочных пропусков для иностранцев с этого же дня закрывается.

На момент сдачи номера сервис по оформлению пропусков работодателями на портале мэрии “Ъ” обнаружить не удалось.

<https://www.kommersant.ru/doc/4350744>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.22.05; УКРАИНСКИМ КОЛЕСАМ НЕ ПОКАТИЛО; ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОШЛИНЫ НА НИХ ПОДДЕРЖИВАЕТ ОАО РЖД

Как выяснил “Ъ”, несмотря на резкий взлет цен на железнодорожные колеса в последние два года, ОАО РЖД и Минтранс поддерживают антидемпинговую пошлину на колеса украинского «Интерпайпа», действие которой может возобновиться 1 июня. Операторы вагонов просят не возвращать пошлину, отмечая, что цена колес остается высокой. Участники рынка при этом считают, что даже пошлина не позволит выдать «Интерпайп» с российского рынка. Эксперты же ожидают снижения цен, прогнозируя, что профицит колес превысит 20% в этом году.

На 22 мая намечено совещание у министра торговли ЕЭК Андрея Слепнева о перспективе развития рынка производства и потребления железнодорожных стальных цельнокатаных колес (ЦКК) в 2020–2021 годах. Основной вопрос — возобновлять ли приостановленную до 1 июня антидемпинговую пошлину в 34,22% на колеса украинского «Интерпайпа».

Пошлина была повышена с 4,75% до 34,22% в апреле 2018 года по обращению российских производителей колес — Выксунского метзавода (ВМЗ, входит в ОМК Анатолия Седых) и Нижнетагильского меткомбината (НТМК) Evraz Романа Абрамовича и партнеров (см. “Ъ” от 22 января 2018 года). В июле 2019 года на фоне острого дефицита колес ЕЭК временно приостановила действие этой пошлины. По данным “Ъ”, в апреле Evraz написал письмо в **Минтранс** с констатацией необходимости возобновления пошлины на ЦКК. В Evraz и ОМК от комментариев отказались.

Поддерживает возобновление пошлины и **ОАО РЖД**.

Согласно письму первого заместителя гендиректора монополии Вадима Михайлова от 23 апреля (есть у “Ъ”), в 2020 году ситуация на рынке ЦКК изменилась. Производственные мощности изготовителей составляют 2,37 млн штук, в том числе ОМК — 950 тыс. штук, Evraz — 525 тыс. штук, «Интерпайпа» — 500 тыс. штук и казахстанского «Проммашкомплекта» — 200 тыс. штук, не считая 200 тыс. единиц, импортируемых из Китая. «В 2020 году прогнозируется профицит производства более 800 тыс. штук ЦКК», — сообщается в письме. Там отмечается, что возобновление пошлины следует поддержать «в целях развития конкуренции за счет наращивания объемов поставок отечественными производителями и формирования справедливого уровня цен на открытых торгах». При этом в прошлом году **ОАО РЖД** совместно с операторами просило ФАС разобраться с необоснованным завышением цен на колеса (см. “Ъ” от 20 июня 2019 года). В **ОАО РЖД** от комментариев отказались. В **Минтрансе** сообщили “Ъ”, что поддерживают возобновление пошлины.

Против возобновления пошлин выступил Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ). В письме первому вице-премьеру Андрею Белоусову, руководителю ФАС Игорю Артемьеву и главе Минэкономики Максиму Решетникову от 20 мая говорится, что с 2015 года цена на ЦКК выросла более чем в четыре раза, достигая в 2019 году 90–100 тыс. руб. за штуку. Ситуация, пишет СОЖТ, вызвана ростом спроса на ЦКК при недостаточных мощностях в странах ЕАЭС и наличием двух крупных производителей, ВМЗ и «Евраз НТМК», с долей рынка 56% и 28% соответственно. Даже сейчас цены на ЦКК превышают уровень 2015 года почти в три раза (65 тыс. руб.), и решение о возобновлении пошлины «приведет лишь к поддержанию завышенных цен на ЦКК и даже их дальнейшему росту».

Объем поставок «Интерпайпа» на рынок РФ и стран СНГ составил 280 тыс. колес в 2019 году, введение пошлины приведет к сокращению этих объемов наполовину, говорит собеседник “Ъ” в отрасли.

«Украинские колеса продаются по таким же крайне завышенным ценам, как и российские, — говорит другой собеседник “Ъ” среди покупателей колес. — Введение антидемпинговой пошлины при отсутствии демпинга приведет лишь к дополнительному росту стоимости колес и сверхприбылям двух российских производителей, которые и лоббируют данное решение». Другой участник рынка возражает: цены будут падать из-за снижения спроса, обвала ставок оперирования вагонами и сокращения грузооборота на сети, что прямо сказывается на объеме ремонтов. Но, полагает он, пошлина едва ли полностью выдавит «Интерпайп» с рынка РФ из-за низкой себестоимости производства ЦКК. В «Интерпайпе» “Ъ” не ответили.

Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что, по оценкам ИПЕМ, профицит предложения на российском рынке ЦКК составит более 20% в 2020 году и более 30% в 2021 году. Эти расчеты, поясняет он, включают в себя российских производителей, «Проммашкомплект», импорт из Китая и «Интерпайп», который, по его оценкам, не остановит поставку колес на российский рынок даже при возобновлении антидемпинговых мер, как уже было в 2018–2019 годах. Оптовые цены на ЦКК при этом будут снижаться, полагает эксперт, однако размер снижения пока спрогнозировать сложно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4350733>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.22.05; ОАО РЖД НЕ ВИДИТ СМЫСЛА В МНОГОУГОЛЬНОСТИ; МОНОПОЛИЯ ПЛАНИРУЕТ ВОЗИТЬ НА ВОСТОК БОЛЕЕ РЕНТАБЕЛЬНЫЕ ГРУЗЫ

ОАО РЖД, ожидая падения погрузки на сети по итогам года в 5% и грузооборота на 7%, фиксирует снижение перевозок наиболее массового груза — угля. Впрочем, эти перевозки остаются нерентабельными — в этом году они, по оценкам монополии, принесут ей не менее 54 млрд руб. убытка. На этом фоне ОАО РЖД не собирается расширять практику соглашений по фиксированным объемам поставки на восток с угольными регионами по модели Кузбасса. В монополии считают, что сейчас на рынки Азии переориентировались потоки более рентабельных грузов, которые могут претендовать на дефицитные мощности Восточного полигона.

ОАО РЖД пока придерживается сценария, предполагающего падение погрузки по итогам года на 5%, сообщил заместитель гендиректора ОАО РЖД Алексей Шило. «У нас есть несколько вариантов, как мы могли бы «упасть». Есть вариант на 11%, есть — на 15%, это будет зависеть от того, как ситуация в экономике в целом, не только у нас в стране, будет развиваться, — пояснил он. — Себе пока за базовый вариант мы берем снижение погрузки на 5% и грузооборота практически на 7%». Наибольшее снижение в мае, по словам господина Шило, показывает наиболее массовый груз на сети, уголь — более 11%. «Пока мы точно не можем определить глубину этого падения, но могу сказать, что неделя к неделе перевозки каменного угля у нас постепенно снижаются», — поясняет он.

При этом, по оценке господина Шило, скидки в 12,8%, введенные ОАО РЖД для экспорта угля на Северо-Западном и Южном направлении, работают.

В мае объем перевозок угля по этим направлениям растет на 5% и 14% соответственно, что вызвано несколькими факторами. «Первое — изменение курса рубля, — говорит господин Шило. Еще три месяца назад дефицит, который нужно было компенсировать компаниям для того, чтобы через южные порты страны ехать в страны Юго-Восточной Азии (ЮВА), был существенно выше, чем сейчас. Сейчас он нивелирован курсом. Второе — затраты на вагоны. Если еще три месяца назад цена держалась в районе 1400–1500 руб. за вагон в сутки, то сейчас средняя цена на рынке — 950 руб., а некоторые компании предлагают полувагон по цене 800 руб. И, собственно, скидка с тарифа, предоставленная ОАО РЖД».

Пока за базовый вариант мы берем вариант снижения погрузки на 5% по году и грузооборота практически на 7%.

При этом компания не видит спада перевозок угля на Восток, несмотря на снижение цен на экспортных рынках Азии, и не ожидает его, говорит Алексей Шило. ОАО РЖД выполняет обязательства по мартовскому соглашению по вывозу на Восток угля из Кузбасса, сообщает он, но предлагать подобные соглашения другим угольным регионам компания не планирует: это невыгодно. «Сейчас многие экспортеры — не только угольной продукции, но и всей остальной — сориентировались по направлению на Восток», — пояснил господин Шило. Так, отметил он, в апреле компания нарастила передачу по ключевому стыку Западно-Сибирской и Красноярской железных дорог (через Мариинск и Междуреченск) на 5,3%, но основной вклад в это вносит не уголь, а другие группы грузов — черные металлы (ростом на 22,7%), грузы в контейнерах (19,9%), химикаты (17%). «Сегодня на Восток поехали те грузы, которые раньше были ориентированы на другие рынки. В этой связи брать на себя дополнительные обязательства практически невозможно», — отметил он.

Перевозки угля остаются убыточными для ОАО РЖД.

«За прошлый год наши убытки оцениваются в 54 млрд руб., думаем, что не сильно ситуация поменяется и в этом году», — отметил господин Шило. При этом ОАО РЖД

возлагает большие надежды на субсидирование перевозок угля государством (см. “Ъ” от 19 марта). Глобальную задачу по созданию конкурентоспособной транспортной цепочки для географически не самым удачным образом расположенных угольных компаний одними тарифами не решить, говорит Алексей Шило: «Когда мы начинали обсуждать с угольщиками в феврале этот вопрос, при той цене угля и тех транспортных затратах мы должны были полностью обнулить свой тариф и заплатить еще \$2 угольным компаниям, чтобы они поехали на Запад». Нужно, чтобы все участники транспортной цепочки «подвинулись» в части стоимости своих услуг, говорит он, но общих сил может и не хватить. Поэтому, отмечает он, субсидию нужно дальше продолжать обосновывать на уровне Минэнерго и как можно скорее предоставить.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров полагает, что снижение цен на уголь на рынках Азии, хотя и не приведет к снижению экспорта угля в этом направлении, но несколько снизит ажиотажный спрос на провозные мощности со стороны угольщиков, что позволит ОАО РЖД заниматься системной работой по привлечению более доходных грузов и содействовать операторам в обеспечении обратной загрузки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4350630>

КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.21.05; НА ПРЕЖНИЙ МАРШРУТ; СМОЛЬНОМУ ДАЛИ ПРАВОВЫЕ ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ПЕРЕНОСА ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЫ

Региональные власти получают право продлить действующие контракты с автобусными перевозчиками до 2022 года. Ранее этого не позволяли положения федерального закона № 220, но теперь пробел может быть устранен: Госдума во втором чтении приняла пакет изменений в законодательные акты — неотложные меры, которые призваны предотвратить последствия коронавируса. За пролонгацию до этого выступали представители бизнес-сообщества Петербурга, однако на фоне кризиса они просят пересмотреть часть условий, например, увеличить субсидии за провоз льготных пассажиров.

Список изменений в различные законодательные акты был одобрен Госдумой вчера. Законопроект внесен в целях «принятия неотложных мер, направленных на обеспечение устойчивого развития экономики и предотвращение последствий распространения новой коронавирусной инфекции». В частности, корректировке подвергнут 220-ФЗ от 13 июля 2015 года, который предписывает, как должны быть организованы регулярные перевозки пассажиров городским транспортом. На его основании власти Петербурга должны были провести транспортную реформу в середине июля 2020 года, отменив часть маршруток, оптимизировав сеть транспорта и запустив новые автобусы на линии.

Из-за карантина ряд регионов не может провести конкурсы для перехода на контрактную систему перевозок до 13 июля 2020 года (они оплачиваются за счет средств бюджета региона), говорится в пояснительной записке комитета Госдумы по транспорту и строительству. Для этого предлагается продлить предельный срок, установленный 220-ФЗ (пять лет с момента принятия закона в 2015 году), до семи лет. Таким образом, дедлайн по транспортной реформе для Петербурга переносится на 13 июля 2022 года. Такой срок необходим, потому что новые контракты должны быть заключены не менее чем за шесть месяцев до начала перевозки, кроме этого заблаговременно должны быть закуплены автобусы, говорится в документе. Дополнительно, отмечают авторы законопроекта, требуется провести оценку параметров контракта при восстановившемся после карантинных мероприятий пассажиропотоке для исключения избыточных затрат бюджета. Переход на новую систему предполагал, что региональные власти заплатят частным перевозчикам за километры транспортной работы (147 рублей за километр), несмотря на то, сколько человек перевезут автобусы. Вероятно, за время отсрочки

чиновники пересчитают реальные показатели трафика в условиях падения пассажиропотока на фоне коронакризиса.

Какие именно регионы оказались в продлеваемом периоде, в **Минтрансе** и Госдуме не уточнили. По данным “Ъ”, после переноса сроков реформы изменения в 220-ФЗ лоббировал вице-губернатор Петербурга и бывший **министр транспорта РФ** Максим Соколов. О том, что реформа будет отложена как минимум на 2021 год, “Ъ” сообщил еще 15 апреля. Городские власти должны были разыграть конкурсы с маршрутами автобусов, по итогам которых перевозчики получили бы право обслуживать пассажиров до 2025 года. Ожидалось, что под сокращение попадут 140 коммерческих маршрутов из 260, полностью дублирующих социальные, большую часть которых обслуживают ГУПы. Аукционы хотели объявить еще в марте, но сроки обсуждения затянулись, а потом наступила пандемия.

Участники рынка петербургских перевозок положительно оценивают решение о пролонгации договоров в текущей ситуации, но считают, что расчеты между Смольным и компаниями за провоз льготных категорий граждан должны быть пересмотрены. Бизнес частных перевозчиков построен так, что большую часть выручки они зарабатывают, осуществляя работу на маршрутках, где пассажиропоток выше и можно заработать наличные средства, что компенсирует их работу на «социальных» маршрутах. Из-за того, что ставка субсидирования перевозки льготных пассажиров для ГУПов составляет более 86 рублей за километр, а для частных компаний — около 49 рублей, наличие «коммерческих» маршрутов для перевозчика критично, говорит источник “Ъ”. Однако с начала эпидемии в Петербурге была приостановлена работа почти всех маршрутов, поэтому компании не имеют возможности зарабатывать, объясняет топ-менеджер одного перевозчика. «В связи с этим снова поднимается вопрос об увеличении субсидии», — заключает собеседник “Ъ”.

<https://www.kommersant.ru/doc/4350676>

РБК; ЕЛЕНА СУХОРИКОВА; 2020.21.05; ПРОБЛЕМА С КОМПЕНСАЦИЯМИ ЗА НЕСОСТОЯВШИЕСЯ ТУРЫ. ЧТО ВАЖНО ЗНАТЬ

Госдума приняла во втором чтении поправки, предусматривающие особый порядок компенсаций для клиентов турфирм, которые не смогли поехать на отдых из-за пандемии. Конкретные условия должно будет установить правительство

21 мая Госдума приняла во втором, основном чтении пакет поправок, которые по замыслу правительства должны обеспечить «устойчивое развитие экономики» и «предотвратить последствия распространения новой коронавирусной инфекции». В законопроекте фигурирует и вопрос о компенсациях за туры, которые не состоялись из-за пандемии.

Согласно принятым поправкам, правительство в 2020–2021 годах может устанавливать особые условия, порядок и сроки возврата туристам денег за туры или «предоставления в иные сроки равнозначного туристского продукта». Правительство может устанавливать такие особые условия для отмены или переноса бронирования в гостиницах и других средствах размещения, а также условия возврата денег, уплаченных при бронировании.

То есть механизм компенсации туристам предстоит разработать правительству. Для того чтобы он заработал, Минэкономразвития совместно с Ростуризмом и другими заинтересованными ведомствами должно подготовить соответствующую нормативно-правовую базу. В Минэкономразвития не ответили на запрос РБК. Представитель Ростуризма не смог назвать конкретные сроки, когда такая нормативно-правовая база может быть готова.

На подготовку подзаконных актов нужно будет не более двух недель, считает собеседник РБК, близкий к Ростуризму.

Кого затрагивает новый порядок

Особые условия будут распространяться на тех туристов, кто приобрел тур до 31 марта 2020 года включительно, говорится в законопроекте. Из его текста следует, что речь идет о поездках по всем направлениям, как внутри России, так и за границу. Из-за вынужденного простоя с марта у турфирм накопились обязательства по более 600 тыс. отложенных туров, оценила Ассоциация туроператоров России (АТОР). С учетом аннулированных туров на июнь—июль количество таких обязательств превысит 800 тыс. Сумма предоплат, которые россияне внесли только за заграничные туры, составляет около 50 млрд руб. до конца 2020 года, утверждает собеседник РБК, близкий к Ростуризму.

Клиенты, которые забронировали туры после 31 марта и внесли предоплату, скорее всего, смогут получить свои деньги обратно, полагает руководитель комитета по внутреннему туризму АТОР Илья Уманский. Но число клиентов, которые бронировали туры уже в момент, когда закрылись границы и возможности поездок даже по России были не ясны, минимально, поэтому речь идет о несущественных суммах, отмечает Уманский.

Что в итоге могут получить туристы

Суть особых условий для урегулирования вопроса с проданными, но не осуществленными турами в принятом законопроекте никак не разъясняется. В подзаконных актах будут прописаны правила заключения дополнительных соглашений к уже существующим договорам на оказание туристических услуг, сообщил представитель Ростуризма.

Турист получит от туроператора гарантию, которую сможет использовать для получения услуг в течение срока, который будет оговорен отдельно, а если в течение этого срока он не воспользуется этой услугой, то сможет вернуть деньги, предполагает Уманский. По его оценкам, российским туроператорам для выполнения отложенных обязательств потребуется не менее одного года. Более комфортным, по мнению эксперта, будет срок в полтора года — такой временной период сейчас вводят в ряде стран Европы.

Как планировалось изначально

В первоначальной версии законопроекта говорилось, что правительство в некоторых случаях, например при введении режима повышенной готовности в стране либо когда иностранное государство ограничивает въезд туристов, может приостановить закрепленные в законе обязательства туроператора вернуть клиенту деньги за тур.

Вместо этого турист должен был получить от компании гарантию, что ему предоставят равнозначный тур. Это означает, что программа, маршрут, условия путешествия и проживания, например местонахождение или категория гостиницы, будут равнозначны тем, что были прописаны в договоре при покупке тура.

Если цена равнозначного тура на момент оказания услуги будет выше указанной в договоре, туроператор не вправе требовать с туриста доплату. В случае если турист не воспользовался таким равнозначным туром в оговоренные сроки, то турфирма должна вернуть деньги в течение десяти рабочих дней, указывалось в первой версии законопроекта.

Если законопроект будет окончательно принят и вступит в силу, это позволит отрасли пережить полную остановку мирового туризма и продолжить выполнять свои обязательства перед клиентами, объяснил представитель Ростуризма.

Средства, которые туристы внесли как предоплату по акциям раннего бронирования, туроператоры по большей части уже перечислили контрагентам — гостиницам и авиакомпаниям. Если люди в текущей ситуации начнут одновременно требовать возврата средств, это может привести к краху турфирм и эффекту домино. В этом случае туристы гарантированно останутся без денег и без возможности переноса туров, резюмируют в Ростуризме.

Законопроект направлен на защиту прав туристов, передал через пресс-службу гендиректор российского офиса туристической компании TUI Гарас Демура. Он подтверждает, что в ситуации, когда границы закрыты, туроператоры, авансировавшие средства перед летним сезоном поставщикам, просто не имеют доступа к этим средствам.

Но отели, авиакомпании и транспортные компании признают за операторами оплаченные депозиты и готовы оказывать услуги после того, как в России и за рубежом будет разморожена туристическая деятельность.

<https://www.rbc.ru/business/21/05/2020/5ec4f5669a794706269e8025>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2020.21.05; ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ – ОРИЕНТАЦИЯ НА КЛИЕНТА; КАК РАЗВИТИЕ ИНФОРМТЕХНОЛОГИЙ ВЛИЯЕТ НА РАЗВИТИЕ РЫНКА УСЛУГ

Самым ценным ресурсом современного общества являются отнюдь не углеводороды, а информация. Ее поток, в отличие от нефтегазового, не ограничен. Более того, с каждым годом он увеличивается многократно. Это огромный ком человеческого опыта, из которого извлекаются пока крупницы необходимых знаний.

Эволюция IT

Первоначально человек стал применять технические средства в информационном поле для облегчения простейших математических расчетов. Обычные счеты можно назвать проматерью современной ручной счетной техники.

К концу позапрошлого века появились механические информтехнологии, а в начале прошлого – был изобретен арифмометр. Первая вычислительная машина на электромагнитных реле появилась в середине прошлого столетия, и буквально сразу же (в 1943 году) была придумана ламповая вычислительная машина.

С изобретением в 1948 году транзистора развитие вычислительной техники получило небывалое ускорение. Появились интегральные микросхемы, были разработаны решения по созданию микропроцессоров.

Началом формирования компьютерных технологий можно назвать создание в преддверии 70–х годов прошлого века больших ЭВМ. Тогда же сформировалась концепция автоматизированных систем управления (АСУ). Система значительно облегчила ведение учета, но не обеспечивала важнейшие фазы обработки информации – анализ и принятие решений, то есть отражала только прошлое состояние объекта управления и не позволяла спроектировать прогнозы.

Как результат увеличивался объем бумажных носителей, как, впрочем, и работников, занятых учетными функциями. Сегодня учетно–бухгалтерский персонал составляет шестую часть аппарата управления.

В 1984 году на волне «микропроцессорной революции» появился IBM PC. Это привело к принципиальной модернизации идеи применения технологий – от вычислительных центров и централизации управления к распределенному вычислительному потенциалу. Начался новый этап – персонализация АСУ.

Человек – машина – человек

Российская Федерация встала на путь развития цифровой экономики совсем недавно. Ключевым параметром цифровой экономики выступает прогноз будущего состояния среды. Необходимым условием перехода к цифровой экономике является ее качественное изменение. Среду необходимо перестраивать на цифровой лад. Первостепенная задача – цифровизация в конкретных отраслях экономики, в частности, в сфере транспорта и логистики.

Транспорт в силу своего коммуникационного характера является важнейшей составляющей производственно–экономического модуля, требует иного подхода к управлению, который не только учитывает технологические аспекты, но и ориентирован прежде всего на клиента. Тем самым создаются предпосылки для формирования клиентоориентированного цифрового сервиса в условиях цифровой реальности. В результате инициируются определение основных концепций цифрового транспорта и логистики, выявление трендов цифровизации, характерных для настоящего времени, а также анализ интеллектуальных транспортных систем.

Качественно возросший уровень интеллектуализации информтехнологий выходит на отметку экспертных систем. Тем не менее «человеческий фактор» является определяющим, а система служит в части поддержки принятия решений.

Единая цифровая платформа

Нередко к принятию глобальных, в масштабах страны, решений руководство подталкивает состояние самой среды. Ее консерватизм, а порой архаичность не способствуют развитию отраслей, конкурентоспособности на внешних рынках.

Под занавес минувшего года Правительственная комиссия по цифровому развитию, использованию информационных технологий для улучшения качества жизни и условий ведения предпринимательской деятельности одобрила проект Министерства транспорта РФ «Цифровой транспорт и логистика».

Проект призван обеспечить переход к интенсивному, инновационному и социально ориентированному типу развития транспортного комплекса. Решение этой задачи потребует внедрения информационно–коммуникационных технологий в транспортном комплексе.

Документ нацелен на трансформацию существующих отраслей: воздушного, водного, железнодорожного, автомобильного транспорта, а также объектов транспортной инфраструктуры за счет создания единых стандартов и протоколов работы с данными и открытых данных, появления множества цифровых платформ, единого защищенного цифрового пространства, а также равного доступа к ресурсам, сервисам и данным.

Он включает в себя 35 мероприятий, разделенных на семь основных направлений:

- трансформация грузовых перевозок, включающая мультимодальные грузовые перевозки, электронный документооборот, мониторинг состояния и местонахождения груза и резервирование транспортно–логистических мощностей;
- трансграничное взаимодействие: ускорение таможенных процедур, цифровые транспортные коридоры, обеспечение бесперебойного транзита пассажиров и грузов;
- пассажирские перевозки с разнообразием цифровых сервисов и единым электронным билетом, ставящие своей целью повышение качества услуг для пассажиров;
- цифровая транспортная инфраструктура, которая будет решать задачи цифрового управления транспортным комплексом и перевода на цифровые технологии процессов координации движения и управления потоками разных видов транспорта;
- безопасность, в том числе создание системы прослеживаемости грузов и системы информационного обеспечения безопасного использования воздушного пространства и противодействия несанкционированному применению беспилотных воздушных судов в районах охраняемых объектов, включая объекты транспортной инфраструктуры;
- экология и метеорология: транспортная инфраструктура будет оснащена техническими средствами мониторинга и сбора информации об экологической обстановке;
- беспилотный транспорт: будут внедряться системы управления беспилотными транспортными средствами, разрабатываться способы правового регулирования применения беспилотных систем и искусственного интеллекта.

Как видим, в проекте нашли отражение несколько ключевых направлений, на которых будут сфокусированы усилия в области цифровой трансформации транспорта. Первое – это оптимизация мультимодальных грузовых перевозок, создание платформенных решений для выполнения бесшовных перевозок, быстрое и качественное оформление грузов, в том числе в трансграничном сообщении. Сюда же входит сопровождение грузов на всех этапах перевозки с использованием систем прослеживаемости и электронных товарно–транспортных документов.

Не менее важным направлением, по словам министра транспорта РФ **Евгения Дитриха**, является организация мультимодальных пассажирских перевозок. Для пассажира должны быть стерты границы между разными видами транспорта и обеспечена возможность добраться от двери до двери по оптимальному маршруту с гарантированным уровнем

комфорта и безопасности. «Задача цифровых сервисов на данном направлении заключается в гармонизации расписаний на разных видах транспорта, учете начала и завершения этапа перевозки, сопровождении багажа при использовании пассажиром единого билета. Мы работаем над единой цифровой платформой мультимодальных пассажирских перевозок. Ее задача – мгновенно выбирать для пассажира оптимальные маршруты любыми видами транспорта и в любой комбинации», – пояснил он.

Для формирования доверенного пространства взаимодействия всех участников отрасли предстоит сформировать цифровую платформу транспортного комплекса, которая объединит все перечисленные сервисы и массивы данных и станет своего рода экосистемой для всех участников транспортного процесса, считает **Евгений Дитрих**. Фактически на основе отечественного программного обеспечения будет создано «единое окно» государства и бизнеса при выполнении всех перевозок.

Эта платформа установит единые стандарты, правила и регламенты информационного обмена, в том числе юридически значимые данные о транспортной инфраструктуре и транспортных средствах. Платформа выступит в качестве агрегатора данных о транспорте, который исключает приватизацию этих данных и гарантирует недискриминационный доступ к ним всех заинтересованных участников транспортной отрасли.

Руководитель **Минтранса** подчеркнул, что в транспортном комплексе уже реализуется ряд масштабных проектов по созданию информационных систем нового поколения. В пример он привел работающую с 2013 года Единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Она позволяет контролировать пассажирские перевозки с детальностью до конкретного человека, до конкретного транспортного средства и пассажира. Зарубежными партнерами система признается в качестве лучшей среди своих аналогов.

Создана и функционирует государственная автоматизированная информационная система «ЭРА–ГЛОНАСС», внедрена и используется система «Платон». На их основе развиваются необходимые транспортному комплексу сервисы, которые не связаны напрямую с взиманием платы с большегрузных автомобилей. «Эти системы позволяют собирать и сохранять большие данные. И наша основная задача – научиться работать с этими массивами big data, чтобы на их основе собирать новые сервисы, – отметил министр. – Использование больших данных дает эффекты для всех участников процесса. Пассажир на их основе может получить более качественную услугу, более адресную, более приближенную к его потребностям. Бизнес может получить оптимизацию процессов и экономию, соответственно, своих издержек. А государство, которое обеспечивает процессы инфраструктурой, за счет более оптимального ее использования может получить большую пропускную способность».

Россия, как всегда, уникальна

Задача **Минтранса** понятна. Это создание условий для инициации клиентоориентированной комфортной среды на внутреннем рынке и, по возможности, кратное продвижение транспортных услуг на рынок внешний. Тем самым будет обеспечено экономическое благополучие страны в целом и населения в частности.

Однако практическое воплощение внутри самой среды остается за предприятиями. Те из них, которые оперативнее других воспользуются благоприятным климатом, получают несомненное конкурентное преимущество. К примеру, продуктовый рынок Америки ощутил мощный удар в связи с приобретением компанией Amazon сети супермаркетов Whole Foods, акции которой сразу выросли на 31,2%. Напротив, капитализация конкурентов заметно снизилась: компании Walmart – на 3,7%, Kroger – на 7,6%, Target – на 8,9%, Costco – на 9,4%.

Отметим, что Amazon – это цифровая платформа, выступающая своеобразным электронным посредником между производителями товаров и потребителями, со всеми вытекающими отсюда преимуществами. Как говорится, кто не успел, тот опоздал...

У нас проблемы поважнее. Одна из главных – отсутствие единых стандартов IT-решений, утверждает Алевтина Кириллова, руководитель проекта по развитию экспортной логистики группы компаний «Российский экспортный центр». Словом, бизнес пока не способен договориться и установить единые правила игры. При этом необходимо унифицировать трансграничные стандарты. Как в таком случае решать мультимодальные транспортно-логистические задачи? Надежда на проект «Цифровой транспорт и логистика».

Однако загвоздки с мультимодальностью не только у нас. В Евросоюзе дела не лучше. Напомним: в 2016 году европейский рынок мультимодальных перевозок оценивался в 65,7 млн пассажиров (в основном это авиа + ж.-д.). Ожидаемый ежегодный прирост на протяжении 2016–2030 годов прогнозируется на уровне 2,8%.

Владимир Каляпин, директор по реализации проектов сервисов IT-компании «Сирена», подразделяет проблемы ЕС на:

- коммерческие – отсутствие интеграции тарифов, сложности с доступом к данным, использование разных бизнес-моделей, отсутствие примера успешной мультимодальной бизнес-модели, отказ иметь дело с транспортными операторами;
- технологические – сложности в создании общей технологической платформы с единой системой резервирования;
- правовые – отсутствие правовой базы оказания мультимодальных услуг. Правовая неопределенность в решении сопутствующих юридических вопросов.

Но ахиллесовой пятой Евросоюза является обязательное согласие всех участников. Принцип демократии в данном случае не способствует развитию. Например, как быть с требованием госрегулирования по вопросам доступа к данным и участия в интегрированной системе продажи билетов? Согласны с этим 67% участников. Такие схемы могут не заработать на добровольной основе, считают они. Кроме того, регулирование позволит прояснить некоторые аспекты и заложить правовые основы. Не согласны 19%. Это меньшинство желает довериться рыночному саморегулированию и полагает, что большее регулирование может затормозить интеграцию (стратегия открытого рынка). Остальные предпочитают внести уточнения в действующее законодательство, а не создавать новые законы.

«Ситуация с мультимодальностью в России уникальна, – говорит Владимир Каляпин. – Открыт национальный проект «Цифровая экономика», создана ассоциация «Цифровой транспорт и логистика», имеется практика государственно-частного партнерства, рынок ориентирован на российские ПО и ТО, проглядывается тенденция снятия законодательных ограничений, и, наконец, предполагается запуск в 2024 году цифровой платформы транспортного комплекса России. Но результат на текущий момент не радует – рынок мультимодальных перевозок в РФ пока фрагментирован».

Нужна оптимизация

Надо ли ждать глобальных решений? Опыт зарубежных компаний, в том числе работающих у нас, показывает, что развитие бизнеса возможно и при урегулированной среде. Инноваторы в социальных сетях и сервисах, таких как Uber, показали, что бизнес можно дифференцировать, основываясь на его способности мгновенно реагировать на данные.

Uber знает, где вы находитесь, куда вы идете и как вы будете платить, чтобы добраться туда, потому что он может собирать, анализировать и обрабатывать данные в режиме реального времени.

IT-технологии позволяют экономить не только время, но и производственные площади, штатные единицы, даже, казалось бы, обязательные технологические процессы. Сергей

Золотарев, управляющий партнер компании Arenadata, иллюстрирует это конкретными примерами.

Так, тот же Uber является крупнейшей в мире компанией такси, не имея ни одной машины. «Фейсбук» – самая крупная в мире медиакомпания – не создает ни строчки контента. Alibaba.com – самая дорогая в мире розничная компания – не имеет ни одного магазина. Airbnb – крупнейший в мире провайдер услуг размещения – не имеет ни одного гостиничного номера.

В России бизнес, построенный исключительно на IT-технологиях, пока не практикуется. Во всяком случае широко. Но отдельные комплексные технологические решения, позволяющие снижать затраты на интеграцию данных, реализацию продуктивных аналитических проектов за счет централизованной инфраструктуры и сервисов, повышать эффективность производственных процессов и работы аналитиков, внедряются достаточно активно.

«Благодаря внедрению современных платформ данных обеспечивается поддержка их любых типов и форматов, а также прозрачность, интегрируемость и модульность компонентов», – говорит Сергей Золотарев. Такое решение позволило одной из крупных компаний успешно реализовать более 50% аналитических проектов и инициатив, предоставить участие в проектных процессах аналитикам бизнес-подразделений в 29 регионах России и четырех странах СНГ. Кроме этого, созданное решение является поставщиком данных для различных систем в контуре компании и в целевом виде – для внешних партнеров.

Еще один пример: Новолипецкий металлургический комбинат использует подобное решение для транспорта, консолидации и хранения первичной информации из АСУ ТП, а также в качестве sandbox-сред для внешних подрядчиков. Это позволило реализовать стоявшие перед командой проекта технические задачи в полном объеме.

В сфере транспорта подобные решения, позволяющие оптимизировать технологическо-экономические процессы, активно реализуются в крупных отраслевых компаниях. Станет ли процесс повсеместным и взаимоувязанным, во многом зависит от госрегуляторов.

<http://transportrussia.ru/item/5580-tsifrovoy-transport-orientatsiya-na-klienta.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2020.21.05; РАСКРЫТЬ ПОТЕНЦИАЛ ОТРАСЛИ

О перспективах и проблемах строительства судов для грузовых речных перевозок рассказывает заместитель руководителя **Росморречфлота** Константин Анисимов.

– Константин Олегович, представим себе, что на внутренних водных путях ликвидированы все узкие места. Вперед, грузовой флот! Но спрашивается, достаточно ли его сегодня? Сколько нужно судов и какого назначения?

– Если узкие места будут ликвидированы, то мы, скорее всего, получим возможность обеспечить сквозную осадку для грузового флота 3,8 м. Это очень серьезный шаг, который позволит увеличить реально перевозимое количество груза на новых сериях сухогрузов «Волго–Дон макс» в среднем на 20% (с 4000 до 6000 тонн), а на некоторых участках на 60% (с 2000 до 6000 тонн).

Грузы сейчас перевозятся и «старым» флотом, и вновь построенными новыми судами. Существующий грузовой флот был построен с конца 1950-х годов до 2000 года по проектам тех лет.

Если посмотреть экспертную оценку Морского инженерного бюро, то сейчас «старых» танкеров в работе около 260 единиц со средним возрастом 38,9 года. Прогноз по «старым» судам в эксплуатации: останется 174 судна к 2025 году, 43 судна – к 2030 году. Построенных после 2000 года новых судов на начало 2020 года – 233 танкера, еще 12 строится, то есть в составе сегодняшнего нефтеналивного флота примерно 47% – это уже новые суда.

Существующих сухогрузов фактически работает около 900 ед. со средним возрастом 39,3 года. Прогноз: останется в работе 546 судов к 2025 году, 201 судно – к 2030 году. Построенных после 2000 года новых судов на начало 2020 года – 221 сухогруз, еще 59 строится. То есть в составе сегодняшнего сухогрузного флота новых судов примерно 21%. При сохранении грузопотока требуется как минимум возмещение списания флота. Соответственно – постройка такого же по суммарному дедвейту флота. При этом списание идет в основном судов грузоподъемностью 2–3 тыс. тонн. А постройка происходит в основном судов «Волго–Дон макс», грузоподъемность которых на осадках 3,60–4,20 м в два–три раза превышает грузоподъемность судов, которые они, по сути, заменяют. То есть, как правило, одно новое судно заменяет 2–3 «старых».

Также, по данным Российского речного регистра на 1 января текущего года, сегодня на внутренних водных путях эксплуатируется порядка 9700 транспортных судов, из них несамоходных судов (сухогрузные и нефтеналивные баржи) 4657 единиц общей грузоподъемностью около 9,2 млн тонн. При этом количество судов с грузоподъемностью более 1500 тонн составляет 39%.

Также следует учитывать, что средний возраст транспортного флота составляет 44 года. При сложившихся и перспективных грузопотоках грузовыми судами на Единой глубоководной системе европейской части России возможно перевезти порядка 130 млн тонн, а на всех внутренних водных путях – до 170 млн тонн. Это соответствует прогнозу перевозок грузов внутренним водным транспортом до 2035 года.

Однако в настоящее время уже намечается дефицит сухогрузных мелкосидящих судов. Этот сектор флота требует особого внимания, так как он наиболее востребован для доставки грузов на малые и быстромелеющие реки.

– Строительство флота – дело непростое и требует немалых инвестиций. Покрывают ли нынешние объемы обновления грузового флота масштабы списания старого? Понятно, что надо наращивать мощности судостроительных заводов. Что для этого делается?

– В новом веке российские верфи обеспечили поставку 271 ед. грузовых судов, и еще 56 судов находится на разных стадиях постройки. Это означает, что суда этого типа, в отличие от морских, действительно строились (59%) и строятся (79%) на отечественных верфях. То есть это действительно российское судостроение.

Безусловно, лидером был и остается нижегородский завод «Красное Сормово», построивший 111 судов. Потенциально предприятие может строить до 12 судов «Волго–Дон макс» в год.

Второе место за Навашинской судовой верфью – 52 самоходных грузовых судна.

Отмечу, что у существующих верфей есть еще возможность увеличить выход продукции. Собственно говоря, это сейчас и происходит.

Конечно, есть еще очень важный сегмент – несамоходный флот и буксиры–толкачи. Вот здесь, в силу куда более продолжительной окупаемости таких чисто речных судов, темпы строительства невелики.

В части поддержки государством российского судостроения можно сказать следующее. На современном этапе механизмами государственной поддержки для программы обновления флота являются субсидии, предусмотренные государственной программой «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы», а Правительством РФ утверждаются правила их предоставления и использования.

Здесь необходимо напомнить о ряде таких действующих документов, как:

– постановление Правительства РФ от 22 мая 2008 года

№ 383 «Об утверждении правил предоставления субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» в 2008–2019 годах на закупку гражданских судов, а также лизинговых платежей по договорам лизинга,

заключенным в 2008–2019 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов». Цель постановления – загрузка российских судостроительных предприятий путем компенсирования судоходным компаниям разницы между строительством судна на российской и зарубежной верфи (выравнивание условий финансирования и стоимости строительства судна);

– постановление Правительства РФ от 27 апреля 2017 года № 502 «Об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию». Этот документ призван обеспечить обновление флота судами под Государственным флагом РФ, а также утилизацию и рациональный вывод из эксплуатации технически устаревших судов.

Данный механизм государственной поддержки флота позволил за пять лет построить порядка 370 судов транспортного флота. Общая грузоподъемность новых грузовых судов составила 212 тыс. тонн.

Таким образом, можно резюмировать, что флот обновляется, хотя и не такими темпами, как хотелось бы, но при этом потребность в перевозке грузов полностью обеспечивается.

– В целом за последние годы создана законодательная база, которая стимулирует судовладельцев и судостроительные предприятия строить больше современных судов. Но зримого перелома к лучшему пока не наблюдается. Почему? Может быть, нужны дополнительные законодательные меры, чтобы процесс ускорился?

– Как уже говорилось, главные факторы, стимулирующие развитие судостроения судов водного транспорта (меры господдержки):

1. Компенсация 2/3 процентной ставки по кредитам на закупку гражданских судов и лизинговых платежей по договорам лизинга на приобретение гражданских судов.
2. Использование лизинга на приобретение гражданских судов.
3. Предоставление субсидий организациям на возмещение части затрат на приобретение новых судов взамен судов, сданных на утилизацию (судовой утилизационный грант).

Все эти меры реально работают.

Например, использование механизма лизинга (в первую очередь деятельность ПАО «ГТЛК») активизировало пополнение флота, что отражается на статистике 2019–2020 годов.

3 марта 2020 года Окская судовой верфь спустила на воду свой первый сухогруз, а 5 марта 2020 года завод «Красное Сормово» – свой пятнадцатый сухогруз проекта RSD59.

18 октября 2019 года на производственной территории АО «Порт Коломна» ФГБУ «Морспасслужба» **Росморречфлота** был передан буксир–толкач мощностью 1102 кВт «Сергей Кладько».

15 ноября 2019 года в Навашино сдано восьмое, заключительное в серии многоцелевое сухогрузное судно дедвейтом 6220 тонн проекта RSD32M «Анатолий Николаев». Вся серия построена в 2019 году.

30 декабря 2019 года в Самаре судостроительно–судоремонтный завод «Нефтефлот» сдал две трюмные сухогрузные баржи проекта RDB12 дедвейтом 4885 тонн и завершает строительство третьей баржи.

Но надо признать, что флот обновляется неравномерно. Строительство, например, пассажирского речного флота даже при действующих мерах государственной поддержки остается затруднительным. Существенным фактором, влияющим на экономическую эффективность работы таких типов судов, является период их эксплуатации и срок окупаемости проекта. Средняя продолжительность навигации – 130 суток. Остальные 7–8 месяцев суда вынуждены простаивать. Все это накладывает отпечаток на экономику пассажирских перевозок, в том числе круизного судоходства, и снижает их инвестиционную привлекательность.

При этом многие субъекты Российской Федерации и отдельные судоходные компании рассматривают значительный потенциал в перевозках пассажиров и заинтересованы в обновлении и пополнении флота.

Думается, что необходим тщательный сравнительный анализ эффективности строительства и эксплуатации нового пассажирского судна с использованием лизинга в целях определения оптимального варианта стоимости финансирования лизинга, сроков лизинга и размеров судового утилизационного гранта.

При этом немаловажно использовать для обновления флота не только прямые, но и косвенные меры господдержки. Так, например, 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.

В целях снижения затрат российских организаций при транспортировке продукции АПК Минсельхозом России был подготовлен проект постановления Правительства РФ, который предусматривает возможность получения субсидий не только при перевозке железнодорожным и автомобильным транспортом, но и водным транспортом.

– Какие тенденции преобладают в мире в сфере строительства речных судов и находят ли они воплощение в отечественном судостроении?

– Вообще-то, с точки зрения конструктивных решений отечественное судостроение по грузовым судам смешанного «река–море» плавания как раз эти мировые тенденции и формирует. Наиболее заметным явлением в воднотранспортной отрасли является массовая постройка необычных для всей практики мирового судостроения «сверхполных» танкеров смешанного «река–море» плавания проекта RST27 и созданных на их базе комбинированных судов (танкеров–площадок) проекта RST54, танкеров–химовозов проектов RST27M и RST12 и сухогрузных судов проектов RSD59 и RSD79.

Британское Королевское общество корабельных инженеров RINA в число лучших судов года в мире пять раз включала эти «сверхполные» суда: дважды – проект RST27 (Significant Ships of 2012 и Significant Ships of 2013), что само по себе случается очень редко; в 2014 году – проект RST54 (Significant Ships of 2014), в 2017 году – проект RST27M (Significant Ships of 2017) и в 2018 году – проект RSD59 (Significant Ships of 2018).

Поэтому при ограниченных габаритах судов и глубинах дальнейшее увеличение грузоподъемности возможно только за счет увеличения общей полноты и снижения массы судна порожнем.

Уменьшить массу судна можно уже только за счет более легких материалов – алюминиевых сплавов, композитов – для изготовления люковых закрытий, перемещаемых поперечных переборок, дельных вещей, элементов надстройки.

Судостроительная отрасль в российской промышленности объективно относится к списку отраслей, обладающих большим научно–техническим и производственным потенциалом. На ее динамичное развитие и процветание в настоящее время направлено большое количество усилий и денежных средств.

Государство активно воздействует на различные рычаги поддержания отрасли, призывая предпринимать всевозможные попытки для выведения российской судостроительной отрасли на новые, более высокие места в рейтинге стран всего мира. Как известно, специфическими особенностями отрасли являются высокая капиталоемкость продукции, длительность циклов разработки и постройки, а также высокая наукоемкость судов.

Помимо этого особенностью судостроения является и то, что оно аккумулирует в своей продукции достижения большого числа отраслей промышленности, таких как электроника, машиностроение, металлургия и др.

Исходя из этого развитие судостроительных технологий способствует развитию технологий в смежных отраслях промышленности и стимулирует развитие и

модернизацию данных отраслей в целом. Особенно это важно в рамках развития регионального рынка судостроения.

Для примера: впервые за несколько десятков лет Россия построила собственный речной круизный лайнер. Спущенное на воду в Нижнем Новгороде судно «Мустай Карим» не только задаст новый уровень комфорта на фоне устаревших лайнеров советского времени. Строительство серии подобных судов – важнейший проект для всей российской промышленности.

Ростовский судостроительно–судоремонтный завод ЗАО «РИФ», который входит в состав группы компаний «Ростовский порт», освоил строительство катеров и плавобъектов из полиэтилена высокой плотности (HDPE).

Уже практически десять лет ведущие судовладельцы грузовых судов смешанного плавания прорабатывают их запуск в постройку в версии газоходов.

Разрабатываются речные суда – электроходы, работающие от аккумуляторов в условиях наличия относительно дешевого (например, ночью) электричества, вырабатываемого на гидроэлектростанциях региона. Это актуально, например, для Московского региона или Санкт–Петербурга.

– Какие перспективные проекты сейчас реализуются и какие на подходе?

– Исходя из анализа рынка транспортных услуг, оказываемых на внутренних водных путях, в перспективе необходимо продолжить разработку проектов новых нефтеналивных, сухогрузных, комбинированных, пассажирских, аварийно–спасательных, гидрографических и буксирных судов, железнодорожных, автомобильных и пассажирских паромов, газозовов, наливных и сухогрузных барже–буксирных составов, а также различных судов технического флота в соответствии с требованиями любого классификационного общества.

При этом в спектре грузовых судов наиболее востребованными являются многоцелевые суда, а в сфере пассажирских перевозок на социально значимых маршрутах – скоростные суда как с большой дальностью плавания для таких рек, как Волга, Кама, Енисей, Лена, Амур, и озера Байкал, так и для малых рек с отдаленными населенными пунктами, но с небольшими осадками.

Стратегией развития внутреннего водного транспорта до 2030 года предполагается прежде всего обеспечить перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах, включая обеспечение их ценовой доступности, в том числе в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, Сибири и Дальнего Востока, где такой транспорт является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, в том числе на скоростных линиях.

Сегодня уже серийно строятся скоростные суда на подводных крыльях «Валдай» взамен исторических «Восходов» и «Ракет», заложен на заводе в Чкаловске новый «Метеор» на 120 пассажиров.

Предполагается также развитие перевозок пассажиров внутренним водным транспортом по городским и пригородным маршрутам в крупных городах, имеющих внутренние водные пути.

Выполнение указанной миссии возможно только при строительстве новых, наиболее экономически эффективных и экологических судов. Уже в этом году на Зеленодольском судостроительном заводе будет построено первое пассажирское судно, работающее на газе. Думаю, эта серия будет продолжена для многих городов.

По мере выбывания устаревшего торгового флота в сегменте «река–море» на российском рынке грузоперевозок в ближайшие годы будут востребованы суда класса «Волго–Дон макс» в сухогрузном, нефтеналивном и комбинированном вариантах. Скорее всего, строительство новых танкеров для замены старых – типа «Волгонепфть» будет вновь оправданно к 2024 году, когда планируется построить и ввести в эксплуатацию

Багаевский гидроузел на Нижнем Дону, что позволит снять риск снижения проходной осадки судов в маловодные годы, как в этом например.

Продолжает строиться технический флот. На астраханском заводе «Лотос» совместно с компанией ИНС по заказу ГТЛК в лизинг для **Росморречфлота** запускаются в производство четыре универсальных роторно-ковшовых земснаряда (самоходных). Ожидается, что всего будет заказано двадцать таких машин. Это концептуально новый тип земснарядов, в котором применены самые передовые технологии в области дноуглубления при значительно уменьшенном экипаже.

– Новые риски дня – пандемия. Как скажется коронавирус на судостроении?

– Вероятно, если карантин сейчас будет невелик, то уже скоро темпы работ станут вполне нормальными. А вот если разрыв в силу разных причин будет более значительный, то достижение прежних темпов потребует гораздо больше усилий. По сути, неделя простоя – две недели времени на возврат к прежнему уровню, месяц – уже, вероятно, 3–4 месяца на восстановление.

Экономические потери, безусловно, весьма значительные. Кроме того, мы должны понимать, что, возможно, возникнут сложности с квалифицированным сегментом трудовых ресурсов, где много мастеров старше 60 лет.

Больше всего пострадают те предприятия, которые работают в рамках чисто рублевых контрактов. При этом чем сложнее заказано судно, тем больше будут прямые потери.

– Ваш профессиональный прогноз: что ждет речной грузовой флот – деградация или все-таки возрождение?

– Однозначный ответ на этот вопрос уже был дан Президентом РФ в 2016 году на президиуме Государственного совета по вопросу развития внутреннего водного транспорта. Обновление речного флота глава государства назвал важнейшей задачей. Надо исходить из того, что внутренний водный транспорт – реальный сектор экономики. Внутренние водные пути России – это водные магистрали на территории 64 субъектов Российской Федерации, и наряду с другими путями сообщения они обеспечивают пространственную связь между территориями, развитие транзитного потенциала, водного туризма, а также целого ряда сопутствующих отраслей – судостроения, машиностроения. При этом необходимо отметить, что 78%

водных путей являются безальтернативными для доставки грузов и пассажиров, обеспечивают северный завоз.

С учетом соответствующих поручений Президента РФ были актуализированы все основные стратегические документы, такие как Транспортная стратегия до 2030 года, Стратегия развития внутреннего водного транспорта до 2030 года.

В Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, в том числе в федеральный проект «Внутренние водные пути», включены необходимые мероприятия по увеличению пропускной способности внутренних водных путей. Реализация данных мероприятий однозначно даст импульс развитию и обновлению речного флота, как грузового, так и пассажирского.

Но если говорить о европейской части России, то ключевым мероприятием является строительство Нижегородского низконапорного гидроузла, которое сразу дает прирост 36 млн тонн грузов по реке Волга в коридоре «Север – Юг». Если в ближайшее время этот гидроузел не будет построен, то о планах по ускоренному развитию судоходства и судостроения придется только мечтать.

<http://transportrussia.ru/item/5579-raskryt-potentsial-otrasli.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕВГЕНИЙ УШЕНИН; 2020.21.05; ДОРОГИ К ВЫЗДОРОВЛЕНИЮ; НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ РЕАЛИЗУЕТСЯ ПО ПЛАНУ

По итогам первых двух лет реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на Среднем Урале приведут в порядок 24 улицы, ведущие к

медицинским учреждениям. Это третий показатель среди 83 субъектов Федерации, где реализуется проект.

Для того чтобы привести дороги в нормативное состояние, подрядные организации выполняют устройство дорожного полотна, ремонтируют тротуары, обустривают пешеходные переходы, устанавливают светофоры и барьерные ограждения, наносят разметку.

В Свердловской области при выборе участков для ремонтов обязательно учитывается мнение жителей региона.

«Уральцы являются важной частью проектной команды, работающей над **нацпроектом**. Учитывая мнение общественности, мы можем определить самые сложные места и болевые точки, требующие первоочередного вмешательства. Например, дороги, попавшие в топ–10 «Карты убитых дорог» ОНФ, автоматически попадают в перечень ремонтов на следующий год», – отметил **министр транспорта** и дорожного хозяйства области Василий Старков.

Дорожники Среднего Урала готовы приступить к строительным и ремонтным работам, как только позволит погода. Все необходимые для реализации **нацпроекта** контракты на 2020 год заключены.

Всего на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в области будет направлено 3,48 млрд руб. Уже подписаны все необходимые соглашения о финансировании. Кроме того, предприятия дорожной отрасли не подпадают под ограничения, введенные для противодействия распространению коронавируса. Руководителям компаний направлены все необходимые разъяснения о соблюдении сотрудниками санитарных мер предосторожности, ограничений на производство работ нет, как нет и дефицита кадров.

В рамках национального проекта в этом году будет отремонтировано 83,3 км региональных дорог. В Екатеринбурге – 16 улиц общей протяженностью почти 20 км. Кроме того, будет реконструировано 55 светофорных объектов, в том числе установят так называемые умные светофоры, которые настроены на пропуск общественного транспорта в приоритетном режиме. Система просчитывает, когда к перекрестку подъедет трамвай, троллейбус или автобус, и к этому моменту включает ему зеленый свет. Принцип работы «умных» светофоров строится на взаимодействии двух систем – навигационной, в которую посылаются данные с датчиков ГЛОНАСС, и АСУДД (автоматизированной системы управления дорожным движением). После первого тестирования, по данным мэрии Екатеринбурга, задержки в движении общественного транспорта сократились примерно на 20%.

Напомним: одна из целей национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** – увеличение доли дорог в нормативном состоянии. К концу 2024 года в муниципалитетах должны этому соответствовать 85% дорог. На сегодня в Екатеринбурге этому требованию отвечают 70% улиц, в Нижнем Тагиле – почти 66%.

Хорошие дороги – это безопасные дороги. И здесь еще предстоит многое сделать. В 2019 году на дорогах Свердловской области в ДТП погибли 402 человека. По словам заместителя начальника отдела дорожного надзора Управления ГИБДД ГУ МВД России по Свердловской области Леонида Лиханова, это больше показателя, установленного федеральными властями в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. К сожалению, эта тенденция сохраняется и в 2020 году. С его начала на дорогах области погиб 71 человек.

А тем временем ситуация на дорогах Среднего Урала возвращается в привычную колею. Многие крупные предприятия восстанавливают нормальную производственную деятельность.

Уже в апреле, например, три уральских предприятия планируют увеличить в десять раз – до 250 штук в сутки – производство систем для искусственной вентиляции легких,

аппаратов ингаляционной анестезии и другой медицинской техники, в которой сегодня остро нуждается страна и которую ждут во многих ее регионах. Перед уральскими промышленниками поставлена задача за май увеличить производство подобной продукции в 25 раз, за июнь – в 30 раз.

«Правительство РФ готово поддержать все предприятия в части быстрого развития и импортозамещения комплектующих. Вы – основная надежда сейчас. Каждый регион смотрит на работу ваших предприятий», – заявил **замминистра** промышленности и торговли России Олег Бочаров на заседании научно–технического совета по медтехнике в Екатеринбурге.

Перевозки такой техники требуют хороших дорог. Впрочем, пандемии приходят и уходят, а потребность в качественных и безопасных путях сообщения будет всегда.

<http://transportrussia.ru/item/5582-dorogi-k-vyzdorovleniyu.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.21.05; КТО В ГРУППЕ РИСКА?; В ЭТОМ ГОДУ РОССИЯН ОЖИДАЮТ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ СДАЧИ ЭКЗАМЕНОВ НА ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА

Вы когда–нибудь задумывались о том, почему водители–новички чаще других попадают в аварии? Кто–то, наверное, скажет, что всему виной «продажа водительских прав», которая, чего греха таить, реально существует в нашей стране. Другой обвинит во всем автошкола, качество обучения во многих из которых в последние годы не выдерживает критики. И в этом есть доля истины. Но на самом деле проблема более глубокая.

В советские времена не было конвейерного получения прав, качество подготовки водителей считалось одним из лучших в мире, но в аварии все равно чаще попадали новички, только недавно севшие за руль. Так что роль начальной, базовой подготовки водителей в общей системе обеспечения безопасности дорожного движения, мягко говоря, преувеличена. Так считает президент Национального союза ассоциаций автошкол Елена Зайцева. В развитых странах мира начинающие водители также составляют так называемую группу риска, и уровень аварийности новичков непропорционально высок.

Ежегодная доля дорожно–транспортных происшествий, совершаемых начинающими водителями со стажем до двух лет, примерно одинаковая: 12–16%. Зарубежные исследователи не соотносят это с качеством подготовки кадров, а основной причиной называют завышенную самооценку молодых водителей, их личностную психологическую незрелость и, конечно, недостаток опыта.

Многочисленные соцопросы, проводимые как Госавтоинспекцией, так и общественными организациями, показывают, что большинство начинающих водителей сами признают, что при вождении испытывают стресс, дискомфорт и, увы, страх. Страх допустить ошибку, попасть в ДТП. Безусловно, первое обучение вождению дало немало знаний, подтверждают опрошенные. В теории все понятно, однако, как только оказываешься один на один с дорогой и другими членами дорожного движения, ощущаешь, что теория – это хорошо, а вот практики и опыта, которые придали бы водителю той самой уверенности, увы, нет. Поэтому на этапе подготовки кадров в автошколе важно не только заложить основы технических навыков управления автомобилем, но и постараться сформировать безопасные модели управления и взаимоотношения с другими участниками дорожного движения.

По данным ГИБДД, самой частой причиной аварий, совершенных по вине начинающих водителей, является нарушение правил очередности выезда транспортных средств на перекресток (26% ДТП). На втором месте – несоблюдение дистанции, из–за чего происходит 14% ДТП с участием новичков. Замыкает тройку основных причин ДТП нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части. Это стало причиной 11% аварий.

Люди, не достигшие зрелого возраста, всегда более эмоциональны из-за гормональных всплесков и отсутствия рациональности при оценке рисков в проблемных ситуациях, утверждает психолог Александр Кичаев. Некоторые специалисты уверены, что молодой человек (из-за отсутствия житейского и водительского опыта, а также неустойчивой психики) может в экстремальной ситуации либо впасть в ступор, либо отреагировать неадекватно. И то и другое чревато серьезными рисками для него и для других участников дорожного движения.

Прежде чем говорить о путях совершенствования системы подготовки водителей, отметим, что в настоящее время российские автошколы никак не встроены в систему обеспечения безопасности дорожного движения, отмечает Елена Зайцева. К ним предъявляются те же требования, условия лицензирования и функционирования, как и к остальным образовательным организациям. Тем не менее образовательная деятельность автошкол, целью которой является подготовка учащихся к сдаче экзаменов ГИБДД на право управления транспортным средством, безусловно, имеет ряд специфических отличий и регулируется рядом нормативных документов МВД РФ.

Задача автошкол – пополнить кадровый потенциал транспортной отрасли. Но в том-то и дело, что, находясь на стыке нескольких сфер деятельности, они тем не менее оказались без какого-то единого руководства и места в системе ОБДД. Наиболее оптимальным решением, по мнению Елены Зайцевой, было бы отнесение автошкол к структуре транспортного образования в качестве ступени, осуществляющей базовую подготовку кадров. Произвести такую реформу в регулировании, наверное, непросто. Но она бы повлекла за собой изменение многих законодательных мер и программ подготовки водителей, что, несомненно, повысило бы квалификацию кадров, работающих на транспорте.

Другим существенным фактором, влияющим на качество обучения в автошколах, является квалификация педагогов, готовящих водителей. Ситуация здесь непростая, поскольку система допуска к профессии мастеров производственного обучения и преподавателей автошкол отсутствует. Опыт ряда государств – членов Таможенного союза показывает, что полномочия по допуску и регулированию деятельности по подготовке кадров там взяли на себя профессиональные объединения автошкол. Возможно, такие наработки можно было бы применить и в России.

Очевидно, что в момент сдачи экзамена на право вождения автомобиля нужно уходить от слепого фиксирования нарушений правил дорожного движения в сторону оценки знаний водителя по безопасному управлению автомобилем, взаимодействию с другими участниками дорожного движения, считает президент Национального союза ассоциаций автошкол.

Опытные инструкторы учат начинающих водителей правилам поведения на дороге в случае возникновения аварийной ситуации, экстренному торможению, управлению скоростными режимами, контролю пространства вокруг автомобиля и выбору оптимальной дистанции. В дополнение – блок упражнений, посвященных взаимодействию участников дорожного движения между собой. Это как раз та самая культура вождения, предусматривающая необходимость использования ремней безопасности и учитывающая, к каким последствиям может привести использование мобильного телефона во время управления автомобилем.

Но вернемся к педагогам, обучающим водителей в автошколах. Оценивать качество учебного процесса в них поможет так называемый внутренний контроль, считает президент Московского регионального союза автошкол Лев Бурыкин. В этой организации разработали положение о добровольной аттестации педагогов, осуществляющих образовательную деятельность по подготовке водителей транспортных средств различных категорий.

Первую добровольную аттестацию мастеров производственного обучения там провели в июне 2019 года. Результат: из 10 человек, заявленных на аттестацию, прошли ее и получили удостоверения семеро. Членами аттестационной комиссии были специалисты в области подготовки и допуска водителей к управлению транспортными средствами, чья компетентность не вызывает сомнения.

Аттестация выявила определенные недостатки в подготовке мастеров производственного обучения. Поэтому были проведены занятия по курсу повышения квалификации в рамках добровольной педагогической сертификации. И учебным организациям выдали сертификат повышения квалификации с поименным перечислением всех мастеров производственного обучения, прошедших курс. В аттестации принимали участие 115 мастеров и 14 организаций – членов Московского регионального союза автошкол.

Трудно добиться повышения качества подготовки водителей без повышения квалификации самих преподавателей, продолжает тему исполнительный директор Уральской ассоциации автошкол Владимир Сокирко. Для педагогов обязательно наличие среднего профессионального образования, профиль которого соответствует преподаваемому предмету, курсу. Но если взглянуть глубже, то становится ясно, что нередко обучением специалистов занимаются организации, далекие от автомобильной сферы. Можно привести немало примеров, констатирует Владимир Сокирко, когда образовательная организация готовит одновременно бухгалтеров, поваров и мастеров производственного обучения.

Чему, к примеру, может научить будущего водителя биолог, если сам он ни разу за руль не сажился? Это к вопросу о том, что сегодня на ниве подготовки водителей подвизались учебные заведения разного формата, коммерческой и иной направленности. Немало здесь образовательных учреждений, которые никогда не были связаны с транспортом, поясняет президент Ассоциации юношеских школ России Ольга Никонова. А ведь в пору, когда учебно–курсовые комбинаты вели свою деятельность под эгидой **Минтранса** России, все было по–другому. Качество получаемых знаний и навыков было иным.

Эксперты в области безопасности дорожного движения отмечают, что для кардинального изменения ситуации в этой сфере надо пересмотреть порядок обучения и подход к нему в автошколах. Причина невысокого качества подготовки водителей кроется и в устаревших методиках и программах, которыми руководствуются автошколы (подготавливаются Минобрнауки), однако просьбы учебных организаций оmodernize эти программы игнорируются. Также стоит более серьезно отнестись к ликбезу по вопросам безопасности на дорогах еще в средней школе, добавив еще один обязательный предмет – правила дорожного движения. И, конечно, воспитывать культуру поведения как будущих водителей, так и пешеходов необходимо с детства еще в семье.

Что касается водителей–новичков и их частого попадания в ДТП, то эксперты объясняют это простой неопытностью. Но следует иметь в виду, что понятие «опыт» сугубо индивидуально. Кто–то может всю жизнь проехать за рулем и останется неопытным, а другой в первый же год вождения способен приобрести навыки профессионального водителя. Ведь все зависит от ежегодного пробега автомобиля, за рулем которого сидит новичок, и, конечно, от места эксплуатации транспортного средства. Например, если водитель несколько лет будет ездить по дорогам в сельской местности, а затем окажется в крупном городе, то его опыт не поможет ему в плотном дорожном трафике крупного мегаполиса.

Повысить уровень подготовки будущих автомобилистов призваны новые правила сдачи экзаменов на водительские права, которые будут введены с октября этого года. По словам начальника отделения экзаменационной работы управления надзорной деятельности ГУОБДД МВД России Николая Гилякова, некоторые испытания для сдачи на права вместо площадок будут проводиться на территориях, которые являются закрытыми для движения других транспортных средств, или на участках дорог с малоинтенсивным

движением. Это не создаст аварийных ситуаций. А отработка навыков заезда в бокс, параллельной парковки и разворота в ограниченном пространстве будет проводиться на закрытых территориях. Маршруты экзамена не будут заранее известны кандидатам в водители.

Планируется также отказ от штрафной балльной системы во время практической части. В настоящее время при наборе пяти штрафных баллов экзамен считается несданным. После вступления в силу новых правил кандидаты на получение прав смогут оспаривать результаты экзамена. В ГИБДД рассчитывают, что это повысит качество оценки навыков водителей.

<http://transportrussia.ru/item/5581-kto-v-gruppe-riska.html>

КОММЕРСАНТЬ (ЕКАТЕРИНБУРГ); АНАСТАСИЯ РЕУТОВА; 2020.21.05; «СИНАРА» РАСПОЛАГАЕТСЯ В АВТОБУСАХ; КОРПОРАЦИЯ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ НОВОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

Группа «Синара» Дмитрия Пумпянского выступила с инициативой создания нового автобусного перевозчика в Екатеринбурге. Предполагается, что компания будет работать по схеме брутто-контрактов. Для функционирования системы в 2020–2021 годах областные власти готовы выделить два транша общей суммой 180 млн руб. В мэрии комментировать проект не стали, подчеркнув, что документы пока не поступили. Участники рынка полагают, что выход «Синары» на рынок автобусных перевозок и введение системы брутто-контрактов на пассажирах не отразится, но будет угрожать коммерческим перевозчикам.

Как стало известно “Ъ-Урал”, группа «Синара» Дмитрия Пумпянского планирует создать в Екатеринбурге нового автобусного перевозчика. Согласно проекту, на начальном этапе в автопарке компании будет до 60 работающих на газе автобусов. Предполагается, что они смогут обслуживать автобусные маршруты №5, №19 и №61. По информации ЕАН, власти Свердловской области рекомендовали мэрии Екатеринбурга перенести конкурсы по этим маршрутам на более поздний срок. На данный момент известно, что компания будет работать по новой схеме — брутто-контрактам (муниципальные власти платят перевозчикам за километраж работы, а плата за проезд собирается в пользу городского бюджета). Для функционирования такой схемы в 2020–2021 годах из областного бюджета планируется выделить около 180 млн руб.

Заместитель главы Екатеринбурга по вопросам благоустройства, транспорта и экологии Алексей Бубнов в разговоре с “Ъ-Урал” заявил, что письменной инициативы от группы «Синара» в мэрию пока не поступило. В администрации считают, что брутто-контракты снимут с перевозчиков определенную ответственность: «Перевозчику будет неважно, сколько пассажиров он провез, так как будет получать деньги из муниципального бюджета. Как будет контролироваться этот сбор денег с пассажиров — интересный вопрос».

В «Синаре» подтвердили, что группа рассматривает возможность участия в конкурсах на обслуживание автобусных маршрутов, которые проводит администрация Екатеринбурга. «Группа “Синара” совместно с мэрией разработала проект комплексной модернизации общественного транспорта в Екатеринбурге. Он подразумевает обновление инфраструктуры электрического транспорта, обеспечение пассажиров современным и экологичным подвижным составом, исключение дублирующих маршрутов, перевод на брутто-контракты автобусов в соответствии с требованиями **минтранса**, что позволит обеспечить радикальное повышение качества городских пассажирских перевозок», — отметили в группе. В «Синаре» уверены, что для горожан внедрение проекта — это возможность быстрого передвижения по городу, гибкая тарификация, удобные пересадки, пассажирские сервисы. «Проект также учитывает, что обновление транспортной инфраструктуры невозможно без построения и внедрения сквозной интеллектуальной

транспортной системы, которая должна быть надежной, устойчивой, безопасной, привлекательной и удобной для всех групп населения»,— добавили в пресс-службе.

Напомним, в Екатеринбурге давно ведется работа по созданию концессии по электротранспорту. Группа «Синара» является одним из заинтересованных сторон проекта, однако городские власти утверждают, что окончательного решения по этому поводу еще не принято. «Сейчас вопрос вышел на федеральный уровень, удалось добиться понимания, что в крупных городах без федеральных денег с общественным транспортом ничего сделать не удастся»,— отметил господин Бубнов. По его словам, только Екатеринбургу на обновление парка общественного транспорта потребуется несколько десятков миллиардов рублей. «После того как поймем, за счет каких источников будем все это финансировать, тогда и будет объявлена концессия. Ее первые элементы должны появиться в ближайшее время — **министерство транспорта** должно объявить аукцион по эксплуатации новой трамвайной линии в Верхнюю Пышму»,— добавил вице-мэр.

Участники рынка не сомневаются, что проект группы «Синара» будет успешен. Они полагают, что компании Дмитрия Пумпянского отдадут муниципальные маршруты, что позволит городу «снять головную боль по перевозке пассажиров». «“Синара” от этого выиграет и ничего сильно не изменится на рынке»,— считает директор предприятия «Авто-Ном» Юрий Минин. По его мнению, введение системы брутто-контрактов повсеместно в городе может угрожать существованию коммерческих перевозчиков из-за большой разницы между стоимостью «километража» и самой поездки. «Раньше сколько перевозчик провез пассажиров, столько и получил прибыли. Сейчас деньги поступают на расчетный счет компании при условии исполнения заключенного с муниципалитетом контракта. При брутто-контракте все собранные с пассажиров деньги будут уходить в муниципалитет. Стоимость перевозок будет рассчитывать по километражу — примерно 15 руб. за 1 км»,— пояснил господин Минин.

По мнению собеседника “Ъ-Урал” из транспортной отрасли, в проекте «Синары» есть «политическая составляющая». «У администрации есть обязательства перед Дмитрием Пумпянским, и передача автобусных маршрутов корпорации — это определенная расторожка. Мелкие перевозчики пострадают. Часть лояльных из них оставят, чтобы показать наличие альтернативы. Произойдет чистка бизнеса. Но на пассажирах это никак не отразится — это плюс»,— заявил собеседник. По его словам, концентрация электротранспорта и автобусов в руках «Синары» была бы логична. «Чисто технически корпорации это по плечу. Тогда не скапливались бы на остановках автобусы, повысилась культура общения»,— добавил собеседник “Ъ-Урал”.

<https://www.kommersant.ru/doc/4350669>