



Ежедневный мониторинг СМИ

17 ИЮЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ГТРК ПЕРМЬ; 2020.17.07; В ПЕРМИ ОЖИДАЕТСЯ ВИЗИТ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕВГЕНИЯ ДИТРИХА	3
1 КАНАЛ; НАТАЛИЯ ЮРЬЕВА; 2020.16.07; ГЛАВНЫЕ ЗАДАЧИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ ОБОЗНАЧИЛ ПРЕЗИДЕНТ НА СОВЕЩАНИИ ПО ФЕДЕРАЛЬНОМУ БЮДЖЕТУ	3
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; МАРИНА ГРОМОВА; 2020.15.07; НАД ТУШИНСКИМ ТОННЕЛЕМ ВОЗОБНОВИЛОСЬ СУДОХОДСТВО ПО КАНАЛУ ИМЕНИ МОСКВЫ	5
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; СЕРГЕЙ ЗЫБЛЕВ; 2020.16.07; ИСТОРИЧЕСКИЙ РЕЙС: ЛАЙНЕР «МАКСИМ ГОРЬКИЙ» ОТПРАВЛЯЕТСЯ В ПЕРВЫЙ КРУИЗ ЗА ДЕСЯТИЛЕТИЕ	5
ИНТЕРФАКС; 2020.16.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИТ 3 МЛРД РУБЛЕЙ ДОПСУБСИДИЙ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ	5
РИА НОВОСТИ; 2020.16.07; В РОССИИ СОЗДАДУТ ЕДИНУЮ СИСТЕМУ ЗАЩИТЫ ТРАНСПОРТА ОТ КИБЕРАТАК	6
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.17.07; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НА ПЯТЬ ЛЕТ ОТЛОЖИЛО СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛОВ СТОИМОСТЬЮ \$535 МЛН; СРОКИ ПЕРЕНЕСЕНЫ ИЗ-ЗА ЭПИДЕМИИ КИТАЙСКОГО КОРОНАВИРУСА	7
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.16.07; ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТЛОЖИЛО СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА ЗА \$414 МЛН	8
КОММЕРСАНТЬ; 2020.17.07; ВИРУСУ НАЗЛО; ПОЧЕМУ РОССИЯН ХОТЯТ ПУСТИТЬ В СТРАНЫ, ГДЕ ИХ НЕ ЖДУТ	9
КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.16.07; РОССИЯНЕ ОБРУШИЛИ САЙТЫ ТУРАГЕНТСТВ; ВО СКОЛЬКО ОБОЙДЕТСЯ ОТДЫХ НА ТУРЕЦКИХ КУРОРТАХ	10
КОММЕРСАНТЬ REVIEW ЭКОНОМИКА ГОРОДА; ОЛЬГА МУХИНА; 2020.16.07; ТРАНСПОРТ ДОХОДНОСТИ; КАК ГОРОДСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА МЕНЯЕТ ИХ ЭКОНОМИКУ	11
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.17.07; «СЕЙЧАС ВСЕ ПРИНЯТО СВАЛИВАТЬ НА КОРОНАВИРУС»; ГЛАВА СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ «ТРАНСОЙЛА» ИГОРЬ РОМАШОВ О ПРОФИЦИТЕ ВАГОНОВ И МАССОВЫХ СПИСАНИЯХ	14
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.16.07; НА СЕВМОРПУТЬ ВЫЙДУТ РАНЬШЕ СРОКА; ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ РЕЙС В 2021 ГОДУ НАЧНЕТСЯ В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ; 2020.16.07; СЕВМОРПУТЬ ОСТАВЯТ В ПРЕЖНИХ ГРАНИЦАХ, НО ТРАНЗИТ ПО НЕМУ БУДУТ РАЗВИВАТЬ	22
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; АННА КИРИЕНКО; 2020.16.07; ПЕРВЫЙ СОСТАВ С АВИАТОПЛИВОМ ПРОШЕЛ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ; ЭКОНОМИЯ С КАЖДОГО ВАГОНА СОСТАВИЛА 43,5 ТЫСЯЧИ РУБЛЕЙ	23
РБК; СВЕТАНА БУРМИСТРОВА; 2020.16.07; БИЗНЕС СООБЩИЛ О СБОЯХ ПРИ ВЪЕЗДЕ В РОССИЮ ИНОСТРАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ	24

Министерство транспорта РФ

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2020.16.07; РОССИЙСКИЕ ВЛАСТИ РАЗРЕШИЛИ ТРАНЗИТ САНКЦИОННЫХ ТОВАРОВ.....	25
КОММЕРСАНТЪ Н.НОВГОРОД; АНАСТАСИЯ ЕРЕМИНА; 2020.16.07; НИЖЕГОРОДСКИХ ДОРОЖНИКОВ УЛИЧИЛИ В КАРТЕЛЬНЫХ СОГЛАШЕНИЯХ.....	27
ТАСС; 2020.16.07; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА» УТВЕРДИЛ СТРАТЕГИЮ АВИАКОМПАНИИ ДО 2028 ГОДА	27
ИНТЕРФАКС; 2020.16.07; UTAIR ВИДИТ В НОВОЙ СТРАТЕГИИ «АЭРОФЛОТА» РИСКИ МОНОПОЛИЗАЦИИ АВИАРЫНКА	28
ТАСС; 2020.15.07; АВИАРЕЙСЫ ИЗ ВЕЛИКОГО УСТЮГА НАЧНУТСЯ С 15 НОЯБРЯ.....	28
РИА НОВОСТИ; 2020.16.07; ПРОКУРАТУРА НАЧАЛА ПРОВЕРКУ НИЖЕГОРОДСКИХ АЭРОДРОМОВ ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ АН-2	29

ПУБЛИКАЦИИ

ГТРК ПЕРМЬ; 2020.17.07; В ПЕРМИ ОЖИДАЕТСЯ ВИЗИТ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕВГЕНИЯ ДИТРИХА

Сегодня в Перми ждут министра транспорта России Евгения Дитриха, он намерен посетить столицу Прикамья с рабочим визитом. Программа пребывания пока уточняется, но известно, что главу минтранса интересует реконструкция перрона и рулежных дорожек в международном аэропорту «Пермь», а также вопросы развития железнодорожной инфраструктуры в краевой столице и регионе в целом.

<https://vesti-perm.ru/pages/cf92cf4cb6e74c45adc4134de180e928>

1 КАНАЛ; НАТАЛИЯ ЮРЬЕВА; 2020.16.07; ГЛАВНЫЕ ЗАДАЧИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ ОБОЗНАЧИЛ ПРЕЗИДЕНТ НА СОВЕЩАНИИ ПО ФЕДЕРАЛЬНОМУ БЮДЖЕТУ

Главная задача сейчас – восстановить уровень занятости, то есть дать возможность людям работать и обеспечивать свои семьи. Об этом сегодня, 16 июля, заявил Владимир Путин на совещании по федеральному бюджету на будущий год и плановый период вплоть до 2023 года.

Сейчас без работы в стране остаются примерно три миллиона человек. И чтобы обеспечить их занятость, нужно использовать все инструменты, включая возможности федерального бюджета. А он должен верстаться с учетом тех вывозов, с которыми сталкивается весь мир, и задач, которые теперь стоят перед государством. Ведь пандемия не могла не отразиться на экономических показателях.

Народная мудрость «готовь сани летом» актуальна и для работы над бюджетом на новый год и следующие за ним еще два: по традиции, обсуждение главного финансового документа страны начинается в июле.

«Эпидемия коронавируса и связанные с ней вынужденные ограничения в буквальном смысле заморозили глобальную экономику. В большинстве стран остановились многие производства, стройки, упали обороты торговли и сферы услуг. До критического уровня кое-где выросла и безработица. Уже называл цифру для нашей страны. По оценкам, в апреле, в период объявленных нерабочих дней, ВВП России сократился на 12%. Что касается мая, то снижение составило 10,9%. И потому столь важно, что благодаря в прежние годы проводимой ответственной бюджетной, денежно-кредитной политике, накопленным в предыдущие годы резервам, у нас была возможность для принятия своевременных и точечных решений. Я хочу это подчеркнуть: именно точечных. Судя по всему, мы в нужные точки все-таки попали, не без проблем, не без срывов, но все-таки в нужные точки попали, включая прямые выплаты семьям с детьми, увеличение пособий по безработице, списание налоговых платежей, размещение дополнительных заказов для предприятий ключевых отраслей и целый ряд других мер. Сегодня можно сказать, что эти меры дали свой результат, позволили в значительной мере сгладить остроту кризиса. И сейчас, по мере выхода из режимов ограничений, экономическая активность в России постепенно восстанавливается», – сообщил глава государства.

Один из индикаторов восстановления – потребление электроэнергии – выходит на докризисные значения. Сфера услуг даже улучшила показатели: объем покупок сейчас превышает февральский уровень. Однако, по словам президента, глубина кризиса оказалось очень серьезной и, конечно же, не все вопросы еще решены.

«Уже обращал на это внимание коллег из правительства, на рынке труда все еще сохраняются сложности. Да, конечно, у нас безработица подросла в гораздо меньшем

объеме, чем в некоторых других странах, но все-таки она подросла. Многие предприятия, компании вернулись уже к нормальному режиму работы: отменяют неполный рабочий день, возвращают сотрудников из вынужденных отпусков. Однако численность безработных, еще раз это подчеркну, пока остается высокой. На сегодняшний день в службах занятости зарегистрировано около трех миллионов человек. И сейчас самая главная наша задача экономической политики – восстановить уровень занятости, дать людям возможность работать, зарабатывать, обеспечивать свои семьи. Вновь подчеркну, задача полного восстановления рынка труда в 2021 году должна быть выполнена», – сказал президент.

Также **Владимир Путин** подчеркнул важность полученного за прошедшие месяцы опыта – его необходимо учитывать, формируя бюджет на следующий год. Дополнительные ресурсы необходимо направить на развитие здравоохранения, образования, обороноспособности и инфраструктуры.

«Решения, о которых я сейчас сказал, не просто должны быть где-то у нас там зафиксированы и забыты в связи с теми проблемами, которые произошли. Эти решения должны исполняться. И мы должны иметь в виду, что в связи с принятием Конституции, конечно, граждане приняли эти решения по Конституции нашей страны, мы должны учитывать их настроения, учитывать в конкретном преломлении на трехлетний бюджетный период. Он должен соответствовать духу и букве обновленной Конституции, запросам людей», – отметил **Владимир Путин**.

Сегодня же правительство приступило к реализации поставленной ранее президентом задачи – проведения налогового маневра в IT-сфере. На заседании кабмина были рассмотрены поправки в законы, которые необходимы для снижения ставки налога на прибыль с 20% до 3%, а также страховых взносов с 14% до 7,6%.

«Такие преференции получит бизнес, 90% доходов которого сформированы от продажи программного обеспечения и услуг по его разработке и внедрению. Это будут одни из самых низких ставок в мире, что открывает огромные возможности для предпринимателей и специалистов. Развивать проекты в России станет выгоднее, чем за рубежом», – сказал председатель правительства **Михаил Мишустин**.

«В результате появятся новые рабочие места, бизнес будет замотивирован работать в «белую», снизится стоимость цифровых разработок для потребителей. И рассчитываем, что IT-отрасль будет драйвером развития экономики», – сказал министр финансов **Антон Силуанов**.

Еще одна отрасль, которой окажут господдержку – гражданская авиация.

«Выделим три миллиарда рублей на субсидии авиаперевозчикам. Это позволит увеличить количество маршрутов субсидированных перевозок и осуществлять региональные воздушные перевозки пассажиров по специальным тарифам. А значит – дополнительно перевезти не менее 450 тысяч людей», – рассказал **Михаил Мишустин**.

Также, по поручению президента, правительство подготовило законопроект, оказывающий поддержку печатным СМИ и книгоиздательствам. Согласно документу, не 10%, как было раньше, а 30% нераспроданных газет, журналов и книг можно будет списывать на расходы и снизить таким образом сумму, с которой придется выплачивать налог на прибыль. Мера, о которой давно просили в отрасли, и которая оказалась крайне актуальна в кризисное время.

https://www.1tv.ru/news/2020-07-16/389577-glavnye_zadachi_ekonomicheskoy_politiki_rossii_oboznachil_prezident_na_soveschanii_po_federalnomu_byudzhetu

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; МАРИНА ГРОМОВА; 2020.15.07; НАД ТУШИНСКИМ ТОННЕЛЕМ ВОЗОБНОВИЛОСЬ СУДОХОДСТВО ПО КАНАЛУ ИМЕНИ МОСКВЫ

После очередного ремонта, над Тушинским тоннелем возобновилось судоходство по каналу имени Москвы. Проблемы на участке подземной дороги, проложенной рядом со шлюзом, начались полтора года назад, когда произошел прорыв дамбы. С тех пор было предпринято несколько попыток устранить повреждения.

<https://www.vesti.ru/video/2206217>

НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; СЕРГЕЙ ЗЫБЛЕВ; 2020.16.07; ИСТОРИЧЕСКИЙ РЕЙС: ЛАЙНЕР «МАКСИМ ГОРЬКИЙ» ОТПРАВЛЯЕТСЯ В ПЕРВЫЙ КРУИЗ ЗА ДЕСЯТИЛЕТИЕ

Первый более чем за 10 лет круиз на теплоходе по Енисею стартует сегодня в Красноярском крае. Маршрут длиной почти 2 тысячи километров. Для туристов подготовили уникальную программу с посещением музея вечной мерзлоты. Все билеты раскуплены.

<https://www.vesti.ru/video/2206261>

ИНТЕРФАКС; 2020.16.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИТ 3 МЛРД РУБЛЕЙ ДОПСУБСИДИЙ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ

Правительство РФ выделит 3 млрд руб. дополнительных субсидий в этом году на авиаперевозки между регионами страны, заявил **премьер-министр Михаил Мишустин**.

«Сегодня мы выделим 3 млрд рублей на субсидии авиаперевозчикам. Это позволит увеличить количество маршрутов субсидированных перевозок и осуществлять региональные воздушные перевозки пассажиров по специальным тарифам. А значит (позволит – ИФ) дополнительно перевезти не менее 450 тыс. людей», – сказал **Мишустин** на заседании правительства в четверг.

Средства предполагается выделить из резервного фонда правительства, сообщили в **пресс-службе** правительства. Распорядителем субсидий будет **Росавиация**.

В РФ две федеральные программы поддержки внутренних авиаперевозок. Рейсы между регионами без промежуточной посадки в Москве субсидируются в рамках постановления №1242. В бюджете на 2020 год на эти цели было заложено 8,3 млрд руб. (на 500 млн руб. больше чем годом ранее). Также действует постановление №215, по которому субсидируются полеты из европейской части страны на Дальний Восток, в Крым и Калининград. В 2020 году бюджет выделил на них 5,8 млрд руб., из которых 5 млрд руб. предназначались только дальневосточной программе.

Президент **Владимир Путин** на совещании по поддержке авиаотрасли в условиях пандемии в мае призвал подумать над увеличением субсидирования рейсов между регионами без пересадки в Москве. При этом он предложил отдавать приоритет тем перевозчикам, которые используют на таких маршрутах отечественную авиатехнику.

Газета «Коммерсантъ» сообщала в июне, что правительство собирается дополнительно выделить в этом году 3 млрд руб. на рейсы в обход Москвы, 1,7 млрд руб. – на полеты по 215-му постановлению. В первом случае деньги смогут получить только эксплуатанты новых российских самолетов, говорилось в письме первого **замминистра транспорта** **Иннокентия Алафинова** в адрес Минэкономразвития, на которое ссылалось издание.

В РФ серийно выпускаются региональные самолеты Sukhoi Superjet 100 производства ПАО «Корпорация «Иркут» (входит в «Ростех») и локализованные на «Уральском заводе гражданской авиации» чешские L-410. Стоместные «суперджеты» имеются в парках «Аэрофлота», «Ямала», «Азимута», «Газпром авиа», «ИрАэро», «Якутии», «Северстали», несколько самолетов в этом году планируется передать подконтрольной «Ростеху» авиакомпании Red Wings. 19-местные L-410 эксплуатируют маленькие региональные

перевозчики, в том числе «СКОЛ», «Хабаровские авиалинии», «Комиавиатранс», «КрасАвиа». В 2021 году ожидается запуск производства среднемагистральных МС-21. Параллельно предприятия «Ростеха» работают над созданием региональных Ил-114-300, дальнемагистральных Ил-96-400М.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/71987>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8980609>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/misustin-na-subsidii-dla-razvitiya-regionalnyh-aviaperevozok-budet-vydeleno-3-mlrd-rublej>

<https://www.mskagency.ru/materials/3023091>

<https://www.kommersant.ru/doc/4417767>

<https://www.pnp.ru/economics/kabmin-vydelit-3-mlrd-rublej-na-subsidii-dlya-razvitiya-regionalnykh-aviaperevozok.html>

<https://rg.ru/2020/07/16/aviakompaniiam-vydeliat-dopolnitelnye-sredstva-na-mezhregionalnye-perelety.html>

<https://otr-online.ru/news/pravitelstvo-vydelilo-3-mlrd-rublej-dlya-razvitiya-regionalnyh-aviaperevozok-159590.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.16.07; В РОССИИ СОЗДАДУТ ЕДИНУЮ СИСТЕМУ ЗАЩИТЫ ТРАНСПОРТА ОТ КИБЕРАТАК

Единая система мониторинга и защиты транспорта от кибератак появится в России, – техническое задание на разработку такой системы одобрила рабочая группа «Информационная безопасность» АНО «Цифровая экономика», сообщили РИА Новости в организации.

Система будет собирать и накапливать информацию об инцидентах в сфере информационной безопасности на транспортной инфраструктуре, выявлять компьютерные атаки и своевременно информировать органы власти о незаконном вмешательстве в деятельность транспортного комплекса. На текущем этапе запланирована разработка технических решений и проведение пилотного проекта, по результатам которых будет уточнена стоимость создания и эксплуатации системы.

«Система будет создана на федеральном уровне для выявления в онлайн-режиме возможных кибератак и сбоев в работе оборудования транспортной инфраструктуры. Тендер на разработку пилотного проекта **Минтранс России** проведет в начале третьего квартала 2020 года», – говорится в сообщении.

В будущем к системе мониторинга и защиты планируется подключить значимые объекты транспортной инфраструктуры, сбой в работе которых может нанести большой ущерб. Это системы управления информационной инфраструктурой международных транспортных коридоров; системы идентификации «цифровых двойников», транспортных средств и грузов; а также системы управления сетями связи, обеспечивающими транспорт голосовой связью и доступом к интернету.

«В связи с переходом к «умной» транспортной инфраструктуре на базе интернета вещей, работающей с минимальным участием человека как оператора, возникает необходимость в инструменте мониторинга состояния таких систем на федеральном уровне», – прокомментировал директор направления «Информационная безопасность» организации «Цифровая экономика» Николай Зубарев.

«Планируемая к созданию система и является таким инструментом. Она предполагает обмен данными, с одной стороны, с ведомственными системами **Минтранса России**, обрабатывающими сведения о состоянии защищенности транспортного комплекса в целом, с другой – с государственной системой обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак, направленных на информационные ресурсы РФ», – пояснил он.

<https://ria.ru/20200716/1574420552.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.17.07; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НА ПЯТЬ ЛЕТ ОТЛОЖИЛО СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛОВ СТОИМОСТЬЮ \$535 МЛН; СРОКИ ПЕРЕНЕСЕНЫ ИЗ-ЗА ЭПИДЕМИИ КИТАЙСКОГО КОРОНАВИРУСА

Строительство терминала С-2 ожидается в 2030-е гг., инвестиции в него составят \$414,5 млн собственных средств, говорится в годовом отчете «Шереметьево», крупнейшего российского аэропорта. А реконструкция терминала F стоимостью \$120 млн ожидается в 2031 г., говорится в отчете. Еще в январе 2020 г. аэропорт планировал запустить С-2 в 2026 г. и сразу после этого начать реконструкцию F – об этом в интервью «Ведомостям» рассказывал председатель совета директоров «Шереметьево» Александр Пономаренко. Пропускная способность С-2 составит 15 млн человек в год, вместе с терминалами В и С-1 он выстроится в единый северный терминальный комплекс длиной 1 км, рассказывал Пономаренко.

F возведен к московской Олимпиаде 1980 г. – это единственный терминал, сохранившийся в «Шереметьево» со времен СССР, остальные четыре пассажирских терминала построены в новейшее время: D – в 2009 г., E – в 2010 г., В – в 2018 г., С-1 – в январе 2020 г. Получается, крупнейшие инвестпроекты аэропорта отложены на пять лет или больше.

Перенос проектов, естественно, связан с эпидемией коронавируса. Пропускная способность «Шереметьево» составляет 80 млн пассажиров в год, начинать строить новые мощности надо, когда трафик достигнет 70 млн человек, объяснил человек, близкий к «Шереметьево».

Теперь 1,05% «Международного аэропорта «Шереметьево» принадлежит самому аэропорту, говорится в его годовом отчете. Ранее такой пакет принадлежал ВЭБу. Аэропорт действительно выкупил собственные акции у ВЭБа, это произошло еще в 2019 г., рассказали два человека, близкие к акционерам аэропорта. Размер сделки они не называют. 66,06% «Шереметьево» принадлежит ООО «Шереметьево холдинг» (принадлежит, в свою очередь, компании TPS Avia, в которой 65,22% у траста семей Александра Пономаренко и Александра Скоробогатко, 34,78% – у Аркадия Ротенберга), 30,46% – у Росимущества, 2,46% – у «Аэрофлота».

В 2019 г. «Шереметьево» обслужило 49,9 млн пассажиров – это лучший результат в России и восьмой в Европе. «На этот год прогнозы делать тяжело, итоги будут зависеть от эпидемической ситуации, а также от скорости восстановления базовых авиакомпаний, в первую очередь «Аэрофлота» и его «дочки» «России», – продолжает источник «Ведомостей». Но сейчас аэропорт исходит из того, что трафик в 2020 г. составит около 20–25 млн пассажиров, т. е. упадет по сравнению с прошлым годом в 2–2,5 раза, добавил он.

В январе – мае «Шереметьево» приняло 9,1 млн пассажиров – это вдвое меньше, чем за аналогичный период прошлого года. А в апреле и мае (на эти месяцы в России пришлось наибольшее сокращение перевозок) крупнейший российский аэропорт обслужил соответственно 161 000 и 227 000 пассажиров – в 24 и 18 раз меньше, чем в прошлом году. Озвученные сроки строительства – примерные и могут сдвигаться как вправо, так и влево, продолжает источник в «Шереметьево». На этой неделе гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев представил премьер-министру Михаилу Мишустину новую стратегию группы «Аэрофлот», по которой «Аэрофлот» и «Россия» к 2028 г. будут перевозить в сумме 65–70 млн пассажиров. В 2019 г. они вместе перевезли 47,5 млн человек. Если эти планы будут выполняться и другие наши перевозчики будут расти быстро, то новые терминалы могут понадобиться и раньше, чем в 2030-е, добавляет человек, близкий к «Шереметьево». «Аэрофлот» и «Россия» в 2019 г. обеспечили

«Шереметьево» около 80% всех пассажиров. «Аэрофлот» летает только из «Шереметьево», «Россия» примерно половину самолетов базирует в «Пулково», соответственно, примерно половина ее трафика минует Москву.

«Ввод новых терминалов в 2030-е означает, что «Шереметьево» консервативно прогнозирует как восстановительный рост рынка, так и его долгосрочное развитие. Хотя новая стратегия «Аэрофлота» подразумевает именно взрывной рост показателей. Если она окажется выполнимой, то аэропорту может понадобиться расширять мощности быстрее», – говорит гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. «По моим оценкам, российский авиарынок будет восстанавливаться два года и выйдет на докризисные показатели 2019 г. где-то летом 2022 г.», – добавляет Рыбак.

«Ведомости» направили запрос представителю «Шереметьево».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/07/16/834757-sheremetev-na-pyat-let-otlozhit-stroitelstvo-terminalov>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.16.07; ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТЛОЖИЛО СТРОИТЕЛЬСТВО ТЕРМИНАЛА ЗА \$414 МЛН

Аэропорт Шереметьево перенес строительство терминала С-2 стоимостью \$414 млн на 2030-е годы. Изначально планировалось, что этот терминал откроется в 2023 году

Строительство второй очереди терминала С (его название – С-2) отложено до «2030-х годов», – говорится в годовом отчете Шереметьево, опубликованном на сайте аэропорта.

Реконструкция терминала F также отложена – до 2031 года, говорится в документе.

Еще в январе 2020 года аэропорт заявлял, что планирует запустить терминал С-2 в 2026 году. Но уже тогда председатель совета директоров Шереметьево Александр Пономаренко предупреждал, что сроки начала строительства могут быть сдвинуты в зависимости от пассажиропотока. По оценкам Пономаренко, терминал за год может принимать 10 млн пассажиров.

РБК направил запрос представителю Шереметьево.

Сразу после запуска С-2 Шереметьево должно было приступить к реконструкции терминала F. По данным отчета, инвестиции в строительство С-2 составят \$414,5 млн, а в реконструкцию F – еще \$120 млн.

Это не первый перенос сроков строительства крупных объектов аэропорта. Ранее С-2 планировали сдать к началу 2023 года, а к реконструкции терминала F, построенного к московской Олимпиаде 1980 года, Шереметьево планировало приступить в 2021 году. Терминал С-1 (его пропускная способность – 20 млн пассажиров) открыли 17 января 2020 года.

По данным отчета, Шереметьево также сдвигает сроки строительства второй очереди грузового комплекса, которым управляет его «дочка» – «Москва Карго». Сроки стройки первой очереди терминала запланированы на 2022 год, второй – после 2032 года. В январе Пономаренко в интервью «Ведомостям» говорил, что вторая очередь будет возведена в 2024 году.

Шереметьево – крупнейший аэропорт в России. Основная базовая авиакомпания – «Аэрофлот». Сейчас у аэропорта пять пассажирских терминалов: В и С, составляющие северный комплекс, а также D, E, F, которые располагаются в южной части. Их общая пропускная способность – 80 млн пассажиров в год. В 2019 году Шереметьево обслужило почти 50 млн человек. Но после пандемии COVID-19 пассажиропоток сильно упал: за первые пять месяцев 2020 года аэропорт обслужил 9,1 млн пассажиров.

Основной акционер Шереметьево – «Шереметьево холдинг» (66%), полностью принадлежащий кипрской TPS Avia Holding. В ней 65,22% у траста, действующего в интересах семей Пономаренко и Александра Скоробогатько, 34,78% – у Аркадия Ротенберга. Еще 30,43% акций Шереметьево владеет Росимущество.

<https://www.rbc.ru/business/16/07/2020/5f1088d19a7947edba255dd9?from=newsfeed>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.17.07; ВИРУСУ НАЗЛО; ПОЧЕМУ РОССИЯН ХОТЯТ ПУСТИТЬ В СТРАНЫ, ГДЕ ИХ НЕ ЖДУТ

Роспотребнадзор составил список из 13 стран, куда он предлагает возобновить перелеты. Российский союз туриндустрии (РСТ) перечислил восемь стран, которые готовы нас принять. У **Минтранса** свой список. Все они разные.

Границы России еще закрыты, но движение ощущается. Роспотребнадзор отобрал страны, с которыми надо восстановить авиасообщение в первую очередь. **Вице-премьер Татьяна Голикова** рассказала, какие требования к ним предъявляет Россия, и обещала начать переговоры с Турцией. Восемь стран сами выразили готовность принимать российских граждан. Сведения обнадеживают, но противоречат друг другу.

Страны из списка Роспотребнадзора – Германия, Италия, Великобритания, Польша, Дания, Финляндия, Норвегия, Венгрия, Нидерланды, Китай, Шри-Ланка, Вьетнам и Монголия. Ведомство свой выбор не комментирует: на запрос Русфонда не ответило, в РСТ мне пожаловались, что тоже не могут с ним связаться. А вопрос простой: какой смысл в списке, если в нем страны, которые сами не готовы нас принять. При этом есть список стран, которые как раз готовы принимать россиян: Турция, Куба, Доминиканская Республика, Мексика, Мальдивы, Хорватия, Египет, ОАЭ. Пересечений нет. Про третий список, **Минтранса**, известно только, что в нем 15 стран.

COVID-19 загадочен. Но не настолько, чтобы связанные с ним действия вообще невозможно было понять. Самое простое объяснение – Роспотребнадзор хочет пустить нас туда, где безопаснее. Для этого надо, объяснила Голикова, чтобы за последние две недели в той стране заболело не больше 40 человек на 100 тыс. И чтобы количество ежедневно болеющих не превышало 1% от числа уже болеющих: так мы исключаем страны, где эпидемия только начинается. Все 13 стран этим критериям соответствуют. Но не только они, а почти вся Европа и много других государств. А вот Россия не соответствует. У нас для этого должно быть 4 тыс. заболевших в день, а их пока 6500.

Может, рейсы хотят открыть туда, где граждане больше всего любят отдыхать? Турции, самой популярной у русских страны, в списке нет. Хотя она выразила готовность принимать россиян: 15 июля появилась и исчезла новость, что авиасообщение возобновляется. Нет в списке и Эстонии, четвертой по популярности, там заболевших в сутки единицы. Зато есть Венгрия.

Последнее предположение: Россия борется за страны, куда чаще всего раньше летали наши перевозчики, прежде всего «Аэрофлот». Авиационные эксперты, с которыми я говорил, как ни напрягались, ничего похожего на это в списке не нашли. Особенно их удивила Шри-Ланка, куда «наши вообще не летали».

Так вышло, что основным ведомством в борьбе с коронавирусом стал Роспотребнадзор. До того он выступал защитником пассажиров, а тут стал регулировать. Учиться приходится на ходу.

– После запрета пассажирских перелетов во всем мире стали пассажирскими самолетами перевозить грузы, – рассказывает эксперт отрасли, попросивший себя не называть. – Это просто. Но Роспотребнадзор сказал: «Нецелесообразно». Только через месяц одумался и разрешил.

Возможно, для своего списка ведомство черпало данные из СМИ? Когда он готовился, появилась информация, что Венгрия готова пускать к себе россиян. Позже выяснилось, что это ошибка переводчика. Но список к тому времени уже был готов.

Алексей Каменский, специальный корреспондент Русфонда

<https://www.kommersant.ru/doc/4418109>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.16.07; РОССИЯНЕ ОБРУШИЛИ САЙТЫ ТУРАГЕНТСТВ; ВО СКОЛЬКО ОБОЙДЕТСЯ ОТДЫХ НА ТУРЕЦКИХ КУРОРТАХ

Россия и Турция еще не объявили о возобновлении авиасообщения, а туристы уже обрушили сайты турагентств. Накануне Анкара преждевременно заявила, что полеты стартуют 15 июля и, по информации сервисов поиска билетов, россияне сразу же начали интересоваться возможными рейсами. Позднее выяснилось, что стороны пока лишь начали переговоры. Между тем собеседники “Ъ FM” в туркомпаниях сообщают, что полеты между Россией и Турцией начнутся 24-25 июля. Некоторые из них уже начали предварительную продажу путевок на эти даты. Стоит ли уже сейчас планировать отпуск на турецких курортах? И во сколько это обойдется? Разбирался Владислав Викторов.

Участники туротрасли рассказывают, что последний месяц любые упоминания в СМИ о возможном открытии авиасообщения с Турцией провоцировали всплеск интереса к курортам страны. То, что произошло в среду после новостей о начале обсуждения возобновления авиасообщения, сооснователь и технический директор Level Travel Эллин Толстов называет взрывом. И хотя официально дату еще не называли, компании уже начали предварительное бронирование путевок с вылетами на 24-25 июля. И как отмечает Эллин Толстов, желающим уехать в ближайшее время в Турцию стоит торопиться: «Мы после публикации новостей о том, что Турция открывается, увидели 35% рост в трафике на нашей платформе и рост поиска по данному направлению. По той информации, которая есть у нас, вопрос, действительно, решенный и ждет просто оформления. Турция – это самое ожидаемое направление, поэтому здесь будет повальный спрос. Цены будут на этом этапе очень привлекательными, они могут возрасти через две недели, когда массовая аудитория присоединится к этой гонке за отдыхом».

О том, что авиасообщение может возобновиться с 24-25 июля, заявляют и другие опрошенные “Ъ FM” участники рынка. Уже сейчас недельный отдых в Анталье на двоих в трехзвездочном отеле на первой линии обойдется в 37 тыс. руб. В пятизвездочном с системой «все включено» – в 90 тыс. руб. со скидкой в 36%. Правда, это все равно выше, чем прошлым летом, отмечает директор по развитию сети туристических агентств OnlineTur.ru Игорь Блинов. Но туристов это, похоже, не пугает. По его словам, официально об открытии авиасообщения, скорее всего, объявят в ближайшее время, и компании к этому уже готовы: «Туры появились с вылетом из Москвы с 24 июля.

Стоимость подросла в зависимости от варианта проживания, ну, это минимум 12-13%, идет рост по сравнению с прошлым годом.

Большое количество потенциальных туристов на Турцию уже определилось в пользу отечественных курортов, Турция сейчас пойдет по остаточному принципу, но это, конечно, не будет 5-7%, но и не 54%, как в прошлом году. Спрос на нее восстановится достаточно быстро, думаю, что август будет очень хорошо продаваем».

Авиабилеты появились в продаже, например, у лоукостера «Победа», в начале августа самостоятельный турист может улететь в Стамбул минимум за 9 тыс. руб. Впрочем, на фоне вероятного открытия Турции для россиян в ближайшее время, забывать о коронавирусе не стоит. В ВОЗ предупреждают, что пандемия сейчас в самом разгаре. Но чтобы обезопасить туристов, турецкие власти предлагают купить дополнительную страховку с покрытием до €7 тыс. Она обойдется в сумму до €23. Хотя гендиректор сети турагентств «Розовый слон» Алексан Мкртчян говорит, что достаточно будет и базового полиса: «Вопрос со страховкой от COVID со страховой компанией решен. Отели, естественно, отправят на карантин, просто человек будет выведен из отеля, каким-то образом изолирован, а дальше будет решаться транспортно-таможенный он или нетранспортно-таможенный в Россию. Если нет, то до момента излечения он будет находиться по страховке в турецкой клинике».

Впрочем, в вопросе открытия авиасообщения с другими странами, решающее слово остается за Роспотребнадзором. Служба подготовила для **Минтранса** список из 13 государств, куда туристы могли бы отправиться в ближайшее время. И Турции там нет. Хотя страна, по заявлениям Ассоциации туроператоров России, готова принимать путешественников «хоть завтра».

К слову, Турция еще с июня решила не требовать от туристов справку об отсутствии коронавируса. Вместо этого по прилете у людей будут измерять температуру, и если она выше 38 градусов, отправят в больницу для тестирования.

<https://www.kommersant.ru/doc/4417587>

КОММЕРСАНТЪ REVIEW ЭКОНОМИКА ГОРОДА; ОЛЬГА МУХИНА; 2020.16.07; ТРАНСПОРТ ДОХОДНОСТИ; КАК ГОРОДСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА МЕНЯЕТ ИХ ЭКОНОМИКУ

Непрекращающийся процесс миграции в крупные города ставит перед их экономиками новый вызов по модернизации и развитию транспортной инфраструктуры. Но для российских населенных пунктов в условиях недостатка средств и необходимости реализации социальных обязательств этот процесс может быть непростым. Помочь им может комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях, которую правительство разрабатывает совместно с ВЭБ.РФ по поручению президента. В дальнейшем эти меры будут способствовать мультипликативному росту региональных экономик.

По прогнозам ООН, к 2050 году более двух третей населения планеты будет жить в мегаполисах и городах. При этом в России доля городского населения уже достигает 75%. «Города будут меняться, трансформироваться, но такой формат организации жизни в настоящий момент выглядит безальтернативным для большинства людей», – объясняет партнер компании «НЭО Центр» Алексей Волостнов. Россия здесь вряд ли станет исключением. При этом на протяжении всей истории рост города сопровождался активным развитием транспортной инфраструктуры. Каналы в Венеции и Брюгге в свое время были основой процветания этих городов, а мегаполисы XIX века потребовали железных дорог, трамваев и метро, напоминает доцент МАДИ (ГТУ) Сергей Зега. Наличие развитой и удобной системы общественного транспорта для городов и сейчас выглядит безальтернативным путем развития. Но пока во многих российских регионах с этим есть сложности.

Проблема роста

Гендиректор фонда «Институт экономики города» (ИЭГ) Александр Пузанов объясняет, что система общественного транспорта в России развивалась по отличному от европейского сценария: со времен СССР города унаследовали сравнительно высокую долю пользования общественным транспортом, но в 1990-х и 2000-х они столкнулись с бурным и стихийным ростом использования личного транспорта, в то время как на Западе ситуация в этот период развивалась в обратном направлении.

В определенный момент города столкнулись с перегруженностью, решить которую просто за счет расширения улично-дорожной сети стало невозможно – ответом на проблему стало введение мер, стимулирующих сокращение количества поездок на собственном автомобиле, например платные парковки. «Но этого недостаточно, езда на общественном транспорте сама по себе должна быть привлекательна и удобна для пассажира», – рассуждает господин Пузанов.

С удобством общественного транспорта для пассажиров во многих городах сейчас действительно есть проблемы. Директор департамента объектов железнодорожного транспорта института «Гипрогор Проект» Валерий Гайдуков отмечает, что во многих регионах пока не выработан системный подход к организации движения: «Городской транспорт движется не в соответствии с потребностями пассажиров и с расписанием, а как

удобно водителю». Господин Пузанов соглашается, что сеть маршрутов в большинстве городов сложилась еще в индустриальный период: «Тогда ситуация была другой: большие массы людей перемещались с завода и на него, сейчас структура занятости существенно изменилась, у людей вырос объем свободного времени, перемещения по городу стали гораздо более разнообразными и разветвленными».

Необходимые перемены

В ИЭГ указывают, что в современном понимании маршруты должны делиться на магистральные и районные. Первые – более быстрые, соединяют собой разные части города. Предполагается, что пассажир добирается до него на районном транспорте, делает пересадку, быстро перемещается в другую часть города, где опять же может воспользоваться районным маршрутом.

Именно такой подход предполагают проекты комплексного развития общественного транспорта в российских городах. Комплексность заключается в обновлении маршрутной сети общественного транспорта, переводе перевозчиков на брутто-контракты, введении единого электронного билета на все виды транспорта, обновлении подвижного состава, модернизации и расширении трамвайных и троллейбусных систем.

В текущем году **Минтранс России** в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** начал оказывать содействие регионам в обновлении городского пассажирского транспорта. На 2020 год отобраны 12 городских агломераций: Белгородская, Екатеринбургская, Воронежская, Омская, Казанская, Нижегородская, Череповецкая, Ивановская, Кемеровская, Липецкая, Пермская и Самарско-Тольяттинская. Их заявки получили наивысшую оценку при отборе.

Автобусный парк сейчас обновляется в Перми. Это первый проект развития общественного транспорта, в котором **Минтранс России**, ВЭБ и ГТЛК объединили свои усилия. Здесь профинансировано приобретение 111 низкопольных автобусов отечественного производства в объеме 1,3 млрд руб. Из них 42 автобуса, работающих на компримированном природном газе, поставляются со скидкой 60% от их стоимости в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. Проект в Перми начался с нового электронного билета, затем была обновлена маршрутная сеть, на текущем этапе идет обновление парка трамваев и автобусов, заключаются брутто-контракты. Далее – строительство новых трамвайных линий.

Урбанисты называют такой подход созданием мультимодальной системы с удобными транспортно-пересадочными узлами, в которую интегрирован весь городской общественный транспорт. По словам Александра Пузанова, сюда же относятся и электронные табло на остановочных пунктах, которые позволяют пассажиру планировать свое транспортное поведение: он четко понимает, когда придет автобус, и может решить, ждать его или выбрать другой путь.

Проекты в регионах существенно отличаются. Валерий Гайдуков объясняет, что универсальной схемы развития общественного транспорта для городов быть не может. «У Новошахтинска в Ростовской области, территория которого состоит из поселков, бывших когда-то шахтоуправлениями, и подмосковного Михнево, где пассажиропоток и действующие маршруты меняются сезонно, принципы организации движения будут совершенно разными», – приводит он пример.

Еще один проект реализован в текущем году в Твери, где создан единый оператор пассажирских перевозок, внедрены брутто-контракты и обновлен парк почти в полтысячи современных автобусов. ВЭБ.РФ профинансировала поставку 438 автобусов группы ГАЗ, выделив на них более 3 млрд руб. Дополнительно госкорпорация и банк ДОМ.РФ предоставили тверскому перевозчику гарантийную поддержку на 2 млрд руб. в рамках госконтрактов на перевозку пассажиров.

Дополнительные доходы

Президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин объясняет, что развивать собственные транспортные системы самостоятельно регионам в большинстве случаев мешает недостаток финансирования. «Это в первую очередь обусловлено социальным фактором, необходимостью сдерживать рост тарифов, кроме того, многие регионы выступают дотационными сами по себе», – рассуждает он. Господин Иванкин добавляет, что коммерческим банкам за счет невысокой доходности и длительной окупаемости участие в обновлении общественного транспорта обычно не интересно.

Прежде всего это касается создания и модернизации инфраструктуры под электротранспорт. Именно эту проблему должна решить комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях, которая позволяет реализовать, в частности, троллейбусные и трамвайные концессии, требующие наибольшего объема финансирования.

При этом в приоритете остается социальная составляющая: планируется, что время в пути в общественном транспорте сократится на 20% не менее чем для трети всех пассажиров, на 25% упадет объем выбросов в атмосферу вредных веществ, на 15% снизится число ДТП с участием городского пассажирского транспорта.

В то же время появление качественной системы общественного транспорта может обеспечить мультипликативный рост экономики регионов. Кроме того, такой подход позволяет значительно увеличить налоговые поступления в муниципальный бюджет.

Сам по себе общественный транспорт – крупный источник дохода. Господин Пузанов объясняет, что маршрутная сеть, остановочные пункты, улично-дорожная сеть, по сути, выступают собственностью города, которой нужно грамотно распорядиться. «Плохо, если на маршрутах возникает конкуренция между муниципальными и частными перевозчиками – например, не должно складываться ситуаций, когда перед автобусом к остановке подъезжает маршрутка, забирая всех платежеспособных пассажиров», – рассуждает он.

Непрямая поддержка

Но речь идет не только о прямых доходах. «Экономика города требует постоянного совершенствования систем обмена деятельностью между людьми: именно они создают предпосылки для развития новых технологий и производств, улучшения быта жителей, а без совершенствования транспортных связей достичь в этом хороших результатов проблематично», – объясняет Сергей Зега. Господин Пузанов добавляет, что эффективная городская система позволяет сократить издержки населения при перемещении по городу, оказывая эффект снижения транспортной усталости.

Одновременно развивается человеческий капитал: у горожан больше времени для самореализации, общения с семьей. «Кроме того, эффективная транспортная система позволяет планировать более компактное развитие городов, а значит, более эффективно использовать имеющиеся земельные ресурсы», – рассуждает эксперт. Алексей Волостнов соглашается, что наличие развитой транспортной инфраструктуры повышает стоимость земельных участков и недвижимости в городе. В качестве примера эксперт приводит Москву, где программы повышения транспортной доступности промзон позволили значительно увеличить капитализацию этих участков и провести программу их редевелопмента, инвестиции в принадлежащие городу территории заметно выросли.

Кроме того, по словам эксперта, за счет увеличения мобильности жителей обеспечивается сбалансированное развитие агломерации. «В мире много примеров изменений городской среды за счет развития транспортной инфраструктуры: развитие промышленных агломераций вокруг Лондона, отдельных районов большого Нью-Йорка или формирование большого Шанхая – мегагорода, состоящего из нескольких агломераций, связанных друг с другом различными видами транспорта», – рассуждает господин Волостнов.

Отдельно он отмечает потенциальный экономический эффект от внедрения «зеленых» технологий, которые могут позволить сократить выбросы CO₂ и затраты на улучшение экологической обстановки. Согласно оценкам эксперта, вместе с внедрением «умной» системы управления дорожным движением, которая может обеспечить снижение смертности от аварий на 10%, перевод общественного транспорта на электричество в перспективе до 2025 года позволит среднему городу-миллионнику экономить не менее \$5 млрд (из расчета \$2,5 тыс. на жителя) в год за счет снижения выбросов и сохранения жизней.

<https://www.kommersant.ru/doc/4416498>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.17.07; «СЕЙЧАС ВСЕ ПРИНЯТО СВАЛИВАТЬ НА КОРОНАВИРУС»; ГЛАВА СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ «ТРАНСОЙЛА» ИГОРЬ РОМАШОВ О ПРОФИЦИТЕ ВАГОНОВ И МАССОВЫХ СПИСАНИЯХ

Железнодорожные операторы продолжают нести десятки миллиардов рублей убытков из-за сокращения грузовой базы и профицита вагонов. О том, что не так делают госбанки и вагоностроители, в чем причина кризиса на рынке железнодорожных перевозок и какой будет судьба нефтеналивного сегмента, “Ъ” рассказал председатель совета директоров «Трансойла», глава Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Игорь Ромашов.

– Сейчас на рынке оперирования вагонами наблюдается спад, ставки кратно снизились относительно 2019 года. Какой фактор, на ваш взгляд, в этом кризисе сыграл главную роль: промышленный спад, профицит вагонов, коронавирус?

– Сейчас все принято сваливать на коронавирус, и все в это поверят. На самом деле кризис потребления наиболее массового груза железных дорог – угля – начался давно, его стоимость очень существенно упала. Ставки, в том числе на предоставление подвижного состава, не могли остаться недвижимыми. На них давит огромный профицит вагонов – грузовая база снижается, а количество подвижного состава неуклонно растет. И все это выливается в конкуренцию, которая отражается на стоимости подвижного состава. Для грузоотправителей это хорошо. Но ведь ставка – это инструмент, который позволяет финансировать и закупку новых вагонов, и их содержание, оплату труда, тот же лизинг.

Если говорить о лизинге, то здесь есть комплексная проблема, когда банки через лизинговые структуры вкладывают государственные деньги в покупку вагонов. Такое финансирование закупок подвижного состава под эгидой спасения вагоностроительной отрасли создает проблему выпуска вагонов, не обеспеченных грузовой базой. Потом эти банки за те же государственные деньги пытаются решить проблему профицита, субсидируя выпускаемый по trade-in или иной подвижной состав.

В стоимости вагона должен быть баланс, который позволяет покрывать расходы. Разумеется, сбалансировать рынок угля невозможно, потому что мировая экономика развивается точно не в привязке к железнодорожным тарифам. Ситуация на металлургическом рынке и в нефтянке, то же соглашение со странами ОПЕК – это макроэкономические факторы. Коронавирус только усугубил, ускорил кризисные явления. Но сегодня нужно смотреть чуть вперед и регулировать избыточный подвижной состав.

– Что вы думаете о программе trade-in вагонов, предлагаемой ОАО РЖД?

– Это предложение вообще-то изначально было направлено в СОЖТ от «Уралвагонзавода», который обратился к нам с вопросом о том, как мы оцениваем такую возможность. Мы рассмотрели этот вопрос и сказали, что главное – чтобы это было добровольно, а не добровольно-принудительно. Если trade-in носит добровольный характер и может рассматриваться через призму экономики покупателя, если ему выгодно

списать три вагона и получить компенсацию, взяв один новый, – пожалуйста. Никто не будет возражать.

Однако опять же почему только полувагоны, по которым и так большой профицит? Давайте распространим на весь подвижной состав. Почему не распространить эту программу на зерновозы, рефрижераторы, цистерны, фитинговые платформы, другой подвижной состав, который действительно востребован, и не субсидировать государственными деньгами тот подвижной состав, который и так в избытке?

– Что вам ответили?

– Пока ничего.

– Планируется ли дальнейшее обсуждение trade-in в рамках СОЖТ?

– Есть соответствующее письмо замгендиректора ОАО РЖД Алексея Шило в **Минтранс**. **Минтранс**, скорее всего, запросит позицию СОЖТ, и далее она будет вырабатываться.

– Возможны ли, на ваш взгляд, новые принудительные массовые списания вагонов, как в 2015–2016 годах?

– Я уже ничему не удивлюсь. Я хотел бы быть оптимистом, но с железобетонной уверенностью не могу сказать, что такого не будет. Ведь с этим в том числе связаны наши просьбы, обращения и то, что закреплено в поручениях **президента РФ** по итогам совещания по развитию транспортной отрасли: мораторий на внесение изменений, влияющих на удорожание содержания и стоимости вагона, в конструкцию существующего подвижного состава.

Мы проходили историю с кассетными подшипниками, третьим клапаном и множеством других новшеств, которые, может быть, существенно и не влияют на качество подвижного состава, но как минимум не изучены. СОЖТ совершенно не против инноваций, от которых зависит безопасность движения. Но мы против спонтанных неотшлифованных решений. Кому-то где-то показалось, что кассетные подшипники лучше. Но ни нормальных испытаний, ни оценки экономической эффективности или влияния на стоимость не производилось. Причем речь идет даже не о новых вагонах. Мы всегда заявляли, что не против, когда в новом подвижном составе производитель закладывает в конструкцию новые технологии. Пожалуйста, покупатель проголосует рублем и либо будет его брать, либо не будет. Но это предлагалось в отношении вагонов, которые уже эксплуатируются на сети, да еще и в конкретные сроки, и за деньги владельцев вагонов, притом что локализация этой продукции – далеко не стопроцентная.

– Вы полагаете, что вопрос с подшипниками удалось закрыть?

– Мы в СОЖТ представляем интересы инвесторов. Регуляторные решения принимают государство в лице **Минтранса** и иногда ОАО РЖД, а деньги тратим мы. Мы покупаем вагон по тем техническим характеристикам, которые продавец нам заявлял и на которые давал гарантии. Поэтому позиция СОЖТ была наиболее обоснованной с точки зрения последствий такого решения, и мы ее последовательно отстаиваем. Нам удалось это как минимум приостановить, но поручение правительства по отзыву соответствующего извещения из Совета по железнодорожному транспорту до сих пор не исполнено. Поэтому определенный риск остается. Потому что на законодательном уровне правил игры, которые позволили бы исключить обязательное внедрение разного рода дорогостоящих новшеств, нет. Мы пытаемся и над этим работать.

– Оценены ли потери операторов от вынужденного простоя вагонов в кризис?

– Мы как СОЖТ обращались к президенту, это есть в поручениях. Мы же как самолет, только самолет на земле, а мы на рельсах стоим. Да, есть определенный профицит, но есть и вагоны, которые реально остановились из-за ситуации в промышленности вследствие пандемии. И на них в начале месяца была заявка, а потом из-за конъюнктуры, пока вагон шел, он стал невостребованным. А нагрузка на вагон идет: штрафы, ремонты и далее по списку. Штрафы за простой, в том числе на путях общего пользования, вводились для стимулирования эффективной работы подвижного состава. Но есть и объективные форс-

мажорные обстоятельства. При этом следует помнить, что есть и мелкие операторы, с 1–2 тыс. вагонов, у которых вообще никаких финансовых резервов нет. Поэтому, с учетом того что по авиации были приняты решения субсидировать затраты за простой, мы попросили сделать так же и с вагонами. Но не со всеми – не оплачивать за счет ОАО РЖД весь профицит, а поддерживать только те вагоны, которые встали в определенные сроки и месяцы. И мы тогда оценивали стоимость этой меры в 6–8 млрд руб. Сейчас в рамках этого поручения мы пытаемся работать.

– А с ОАО РЖД не удалось договориться о снижении платы за простой?

– К сожалению, пока нет.

– То есть пока речь идет о субсидировании государством части платежа, который в полном объеме взимает ОАО РЖД?

– Далее вопрос только в механизме: через ОАО РЖД, напрямую собственникам или как-то иначе. Сейчас он обсуждается. Если речь идет о перечислении напрямую собственнику, то вопрос, как это все будет регламентироваться, какой пакет документов необходим. Мы считали, что через ОАО РЖД это делать более правильно: это как минимум сократит объем администрирования. В таком варианте ОАО РЖД снизит ставку и получит от государства компенсацию выпадающих доходов как госмонополия.

– На какой период предлагается распространить субсидии?

– Мы просили до конца 2020 года.

– Если говорить о маленьких операторах, они, по вашему мнению, переживут нынешний кризис или будут вынуждены уйти с рынка?

– Я не провидец, не знаю ни их финансового состояния, ни контрактной базы. Здесь много факторов. Кто-то наверняка уйдет с рынка. Будут и банкротства, и финансовые сложности, и слияния, и поглощения.

– Сообщают, что сейчас лизинговые платежи уже превысили ставку предоставления полувагона.

– Проблема лизинговых платежей – проблема сектора в целом. Когда ты что-то покупаешь, ты должен сделать все расчеты, все стресс-тесты. Самое главное – это наличие контракта и грузовой базы. Если этого нет, а ты все равно идешь, это твой бизнес-риск и когда-то он может реализоваться. И после этого субсидировать собственника, который принимал опрометчивые бизнес-решения, за счет государства очень странно. Зачем вы покупали вагоны, не обеспеченные грузовой базой? Потому что вас банки просили? Потому что в тот период можно было поиграть на разнице ставок, которые были высокими? Если собственник не принял правильно бизнес-решение, это его проблема и государство здесь ни при чем. А если он принял правильное решение, но случился форс-мажор, тогда нужна поддержка.

– То есть вы полагаете, что глобально отрасли субсидирование лизинговых платежей нужно только в исключительных случаях?

– Я считаю, что да. А глобально нет необходимости поддерживать тех, кто вел рискованную финансовую политику.

– Но дальше они вернут вагоны банкам, и мы опять получим ситуацию, как в 2015 году...

– Так, давайте вернемся к началу. Я же и говорю: банки за счет государственных средств создают такую ситуацию, стимулируя выпуск полувагонов, не обеспеченных грузовой базой. При этом достаточно много другого подвижного состава, который востребован на рынке. И он будет вот-вот массово списываться. Так, может быть, сейчас заняться этим подвижным составом?

Промышленности сегодня стоит работать над тем новым вагоном, который позволил бы в сегодняшней экономической ситуации снизить расходы – как по ремонтам, так и по тарифной стоимости, и по другим факторам. К сожалению, этого нет. А название «инновационный вагон» – это просто название: используются технологии 20–30-летней давности. В чем его инновационность тогда?

– Вы об этом говорите в контексте действующих скидок на порожний пробег для инновационных вагонов?

– В том числе. На уровне СОЖТ мы это также обсуждали. Эти скидки превратили полувагон в специализированный подвижной состав для перевозки угля и в том числе усугубили и проблемы по Восточному полигону, образовав большой поток порожняка, который идет только для того, чтобы получить скидку. Он не заходит за попутным грузом, проходит мимо грузовой базы. И это в условиях дефицита пропускной способности! В результате полувагон ушел от универсальности. Мы же все устремились в осевую нагрузку в 25, 27 тонн на ось, притом что вся инфраструктура, все 85 тыс. км, в принципе рассчитана только на 23,5 тонны на ось. Никто не занимается уменьшением тары вагона с сохранением нагрузки 23,5 тонны. Вот это была бы инновационность! Так давайте этим заниматься. Я уж не говорю о потребительских свойствах с точки зрения тарифообразования, взаимозаменяемости запасных частей. У нас проблема с ремонтом инновационных вагонов: они простаивают, и длительное время, в отсутствие сервисной базы, запчастей. У них вскоре заканчиваются гарантийные пробеги, которые выдавались заводами на 500 тыс. км, и мы встанем с этими вагонами. Поэтому есть много вопросов.

– Как сегодня в целом складывается ситуация на рынке ремонтов, комплектующих и так далее? Снизились ли цены?

– Цена ремонтов не снизилась. Повышение цен прошло в начале года, когда все те услуги, которые нам предлагают и частные компании, и структуры ОАО РЖД, были проиндексированы. Запчасти стоят дорого. Что касается колес, то эта ситуация хорошо известна, есть разбирательство в ФАС, которое на прошлой неделе завершилось, и было признано злоупотребление доминирующим положением поставщика. И если по сравнению с 2019 годом, когда колесо стоило 100–120 тыс. руб., сегодня цена снизилась, она все равно вдвое превышает уровень 2016 года, притом что экономических оснований для этого нет. Наверно, дефицита колес сегодня нет, но и большого профицита тоже.

В том и проблема, что ставки идут вниз, а цены на услуги по содержанию и ремонту – вверх. Плюс антидемпинговая пошлина в отношении украинского «Интерпайпа». Нас долго критиковал **Минтранс** за то, что по этому вопросу мы занимаем проукраинскую позицию и лоббируем отмену пошлины. Но мы не лоббировали украинские колеса – мы лоббировали интересы российского рынка перевозок: в нашем понимании, если конкуренция на рынке есть, она является фактором, сдерживающим цены. А в конечном итоге мы имеем совершенно другое: пошлины для Украины восстановили, цена не снизилась, и еще мы получили проблемы с Украиной, которая сегодня не пускает к себе вагоны с китайским колесом. Друг друга отлупили, и никто ничего хорошего не получил. По нашему мнению, нет ничего плохого в том, чтобы на рынке были российские, китайские, украинские производители, а потребитель от этого получал качественный товар по рыночной стоимости.

– Если говорить об общей без поправки на COVID ситуации на рынке транспортировки нефтегрузов, то как удастся его участникам выживать в условиях постоянного оттока грузов в трубу?

– Проблемы рынка перевозок нефтяных грузов родились не сегодня и не в связи с пандемией. Они начались очень давно, когда принимались стратегия развития нефтяной отрасли, технический регламент, когда российские НПЗ начали реконструкцию и увеличение глубины переработки, что в целом поменяло структуру железнодорожных перевозок. Если ранее костяк железнодорожных перевозок составляла мазутовая часть (около 60–70%), то с выходом заводов из модернизации доля резко упала и сегодня составляет 20%, максимум 30%. Остальное – это светлые нефтепродукты, где и идет конкуренция с трубопроводным транспортом за дизтопливо. А остальное – высокооктановые бензины, нефтехимия, – это отдельные рынки, не глобальные с точки зрения объемов перевозок.

Еще одна проблема – это нескоординированность государственных монополий. Инвестпрограммы как ОАО РЖД, так и «Транснефти» не согласованы с точки зрения реализации. И возникает конкуренция двух госмонополий, трубопроводной и железнодорожной, когда ОАО РЖД строит пути, а тут же рядом строится труба. С точки зрения государства это, в моем понимании, не очень эффективно. А с учетом того, что тариф «Транснефти» – 75% от железнодорожного, здесь образуется не самая здоровая конкуренция.

Все эти факторы влияют на состояние и объем рынка железнодорожных перевозок нефтегрузов. Сказать, что для нас они стали новостью, вряд ли можно. Конечно, сокращение объемов никого не радует. Но помимо объемных показателей есть много других элементов перевозки: это качество, технологические услуги, которые мы предлагаем, и т. п. Я неоднократно говорил, что закончился рынок предоставления вагона. Сегодня оператор, особенно в нефтяных перевозках, предоставляет услугу. Это все: от согласования заявок с ОАО РЖД до выгрузки в порту или логистики подхода судов. Это позволяет при всех известных инфраструктурных ограничениях перевозить объемы, которые сегодня есть, а порой по некоторым позициям и увеличиваются.

– Заходила же речь о создании транспортного баланса, в котором объемы будут расписаны между разными видами транспорта: трубопроводным, железнодорожным, речным...

– Да, я был одним из инициаторов подготовки такого баланса. Но, насколько я знаю, пока эта работа в **Минтрансе** как минимум не закончена, и я не уверен, что она вообще продолжается.

– Каким вы видите развитие рынка в ближайшие годы? Объемы продолжают уходить в трубу?

– Это многовекторный и многофакторный вопрос. Есть состояние мирового рынка добычи и переработки, есть финансовые условия, то есть тариф, который будет позволять поддерживать качество подвижного состава и всей логистики. Понятно, что для движения вперед или хотя бы сохранения имеющегося все эти факторы очень важны. Подвижной состав, наверно, будет требовать замены на более современный. Должны быть новые логистические возможности и схемы, которые позволяют, сокращая порожний пробег и за счет других технологических функций, поддерживать для клиента ценовой диапазон, чтобы он не уходил на другой вид транспорта. Это долгосрочность контрактов, в том числе со стороны ОАО РЖД, что позволяет нефтяным компаниям ориентироваться на долгосрочный период. Поэтому лишь комплексное развитие позволит удерживать ситуацию с объемами перевозки на плаву.

Если говорить точнее, то мы не видим глобального понижения объемов. Колебания будут как сезонные, так и экономические. Но предполагать, что нефтегрузы уйдут с сети ОАО РЖД, – беспочвенно. Наша цель – удерживать те объемы, которые есть. Честно сказать, я не говорю о росте, но цель рынка нефтеперевозок – это планка сегодняшнего дня.

– Ранее говорилось, что точкой роста для железнодорожного сегмента может быть перевозка той нефти, качество которой слишком высокое для того, чтобы допускать ее смешение в трубе.

– Такой момент существует. Есть несколько сортов нефти, из российской наиболее премиальная – западносибирская легкая нефть. Чтобы поддержать высокое качество этой нефти, как раз и предлагается схема по перевозке ее в цистернах. Но о том, чтобы этой схемой пользовались, я не слышал. Пока нефтяники более привержены трубе, это связано с множеством факторов, в том числе и с квотированием (добычи по сделке ОПЕК+ – “Ъ”). Но работа ведется.

– Насколько вопрос дефицита мощностей Восточного полигона затрагивает интересы нефтеналивного сегмента?

– У нас нет отдельной инфраструктуры для угля, отдельной – для нефтегрузов. И для нас проблема Восточного полигона так же актуальна, как и для угольщиков, в том числе по той же причине: большой поток нефти и нефтепродуктов идет на экспорт на восточные рынки. Грузовая база на Восточном полигоне растет быстрее, чем расширяются пропускные способности. Но на днях президент **Владимир Путин** на совещании об этом сказал, что нам нужно быть впереди процесса, чтобы не получилось так, что мощности мы разовьем, а грузовой базы не будет.

– Заходила речь о субсидировании перевозок нефтепродуктов, поставляемых на внутренний рынок Дальнего Востока.

– Я не скажу, что это были глобальные вопросы – скорее локальные, связанные с обеспечением нормального уровня цен для потребителей Дальнего Востока. Этим вопросом занималась ФАС, предлагавшая определенные тарифные решения, которые позволяли за счет некоторых скидок удержать транспортную составляющую на уровне, позволяющем продавать нефтепродукты на розничном рынке Дальнего Востока по цене, сложившейся в европейской части России и Западной Сибири. Сегодня, насколько я понимаю, проблемы с дефицитом нефтепродуктов на Дальнем Востоке пока нет.

– Что происходит сегодня на рынке цистерн? Как ведет себя ставка, есть ли профицит?

– Рынок цикличен. Парк сегодня избыточен, общий профицит оценивается в 200–220 тыс. вагонов. Основной объем профицита приходится на полувагоны, с цистернами ситуация с этой точки зрения получше – около 50 тыс. Но вскоре мы можем получить дефицит цистерн. Если посмотреть на статистику, в последние несколько лет новые цистерны не закупались. Понятно, что наступит окончание срока их эксплуатации, период массовых списаний недалеко. И удивляет позиция вагоностроителей: все говорят только о полувагонах. А из-за того, что они не выпускают новые цистерны, у них в том числе теряется квалификация.

– Когда предстоят массовые списания цистерн?

– Думаю, в 2023–2026 годах.

– Каковы планы «Трансойла» по списанию и закупке парка в этом году?

– Мы практически единственная компания, которая в последние годы заключила контракт на новые цистерны. Сейчас мы его заканчиваем.

– В результате парк увеличится или закупка уравнивается списанием?

– Нет, закупка позволит нам поддерживать средний возраст парка компании. Но сегодняшняя рыночная ситуация вынуждает нас с осторожностью смотреть на новые закупки. В том, что обновлять надо, мы не сомневаемся. Но те цены, которые предлагают производители, пока отталкивают от приобретения. Здесь производителям тоже следует учитывать ситуацию на рынке и сложившуюся доходность.

– На вторичном рынке собираетесь что-то покупать?

– У нас нет цели обязательно купить. Мы, безусловно, смотрим на вторичный рынок, и, если там будут адекватные предложения, мы будем покупать. Но нельзя сказать, что это закреплено каким-то решением.

– Планируете ли покупку каких-то компаний?

– Ситуационно. Мы смотрим на вторичный рынок. Но с учетом того, что цистерны много лет не производились, стоимость цистерны на вторичном рынке уже сближается с новой.

– Есть ли у вас интерес к терминалам?

– С точки зрения логистики это правильное развитие, ищем комплексные решения, которые включают и перевозку, и перевалку.

– Собираетесь ли входить в капитал терминалов ОТЭКО?

– Если речь идет об угольном терминале, то, если говорить о «Трансойле», интереса нет.

– Есть ли у вас планы по диверсификации парка?

– У нас есть полувагоны. Но пока мы специализируемся на нефтеналиве. В этом плане мы монооператор.

- Автопарк вам интересен?
 - С точки зрения развития определенных направлений логистики, возможно, да. Но точно не в ближайшей перспективе. Мы все же больше оптовая компания, чем региональный поставщик на розничный рынок.
 - Считаете ли вы, что сейчас следует возобновить диалог по либерализации локомотивной тяги? Или сейчас не время?
 - В вопросе либерализации «Трансойл» всегда придерживался позиции «за». Вопрос, как это реализовывать. Известно, что есть проблема дефицита финансирования инвестпрограммы ОАО РЖД, а туда, куда может прийти частный бизнес, его всегда надо привлекать. Нужны понятные условия, сроки возврата инвестиций, правила игры. Но пока достаточных обсуждений и подвижек в этом вопросе нет.
 - Сформировал ли СОЖТ позицию по перевозкам контейнеров в полувагонах?
 - У СОЖТ единой позиции нет, поскольку в него входят различные операторские компании. К тому же из-за окончания полномочий президиума мы просто не успели обсудить этот вопрос в рамках СОЖТ. Отдельные операторы–члены СОЖТ высказывали свою позицию в письмах, но официальной позиции пока нет. 20 июля будет избран новый состав президиума, который далее и будет эту тему рассматривать.
 - Вы два года возглавляли президиум СОЖТ. Что-то за это время изменилось в работе СОЖТ или его статусе? Как вы сегодня оцениваете положение операторского сегмента в железнодорожной отрасли?
 - У нас очень непростая ситуация: железная дорога, наверно, единственный вид транспорта, который остался в формате «монополия – рынок». Авиация – рынок, автотранспорт, речной транспорт – рынок... Там нигде нет монополии. У нас же, поскольку реформа началась очень давно и так и не была завершена, операторы зависли в промежуточном состоянии, когда главенствующая роль осталась за монополией, а частный сектор живет в состоянии половинчатого рынка, что очень напряженно сказывается на его развитии. Монополия претендует на главенствующую роль – операторы пытаются выжить. И это притом, что в отрасль были вложены крупные инвестиции: государство в свое время сделало объявление, инвестор пошел, поверил... За последние два года в работе СОЖТ произошли значительные изменения качественного характера: союз нарастил авторитет на различных площадках, в том числе на самом высоком уровне. Роль СОЖТ в качестве объединения, реализующего конструктивную политику учета интересов развития отрасли и частных инвесторов, стала понятна для многих участников, которые активно присоединялись к нам в эти два года.
- <https://www.kommersant.ru/doc/4417875>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.16.07; НА СЕВМОРПУТЬ ВЫЙДУТ РАНЬШЕ СРОКА; ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ РЕЙС В 2021 ГОДУ НАЧНЕТСЯ В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ

После успешных ледокольных проводок газовозов с грузом НОВАТЭКа в мае–июне на Севморпути будут предприняты новые экспериментальные рейсы. «Росатом», «Совкомфлот» и НОВАТЭК планируют новое плавание в январе–феврале 2021 года, когда и ледовая, и световая обстановка будет сложнее. Освоение восточного маршрута позволит сократить время перевозки грузов в направлении Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), а расширение навигации до девяти–десяти месяцев – удвоить перевозки СПГ по Севморпути в восточном направлении.

Экспериментальные рейсы по расширению навигации на Севморпути в восточном направлении продолжатся в 2021 году, сообщил в рамках заседания общественного совета Северного морского пути глава совета директоров «Совкомфлота» Сергей Франк. По его словам, «Совкомфлот», «Росатом» и НОВАТЭК обсуждают подготовку позднего февральского рейса. Информацию, выступая на совете, подтвердил и капитан атомного

ледокола «50 лет Победы» Дмитрий Лобусов. «Планируем в 2021 году еще больше расширить сроки навигации, рейсы в январе-феврале будут тоже экспериментальные, – уточнил он, – это будет уже ночь, будет другое освещение, другие льды».

В конце мая–начале июня два газовоза с грузом НОВАТЭКа вместе с атомными ледоколами завершили самую раннюю в истории проводку в восточном секторе Севморпути (см. “Ъ” от 29 мая). Первым путь из Сабетты в Китай начал 18 мая ледовый танкер «Кристоф де Маржери», его сопровождал атомный ледокол «Ямал». Вслед за ним 24 мая из порта вышел танкер «Владимир Воронин» (принадлежит канадской Teekay и China LNG Shipment) в сопровождении атомного ледокола «50 лет Победы». До этого суда класса Yamalmax ходили в этом направлении только с июля по начало января. «Сегодня мы гарантированно можем продлить навигацию в восточном направлении до девяноста месяцев и обеспечить нашим партнерам выход на рынки АТР», – отмечал глава ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка.

Активное использование Севморпути в восточном направлении может значительно сократить время поставки грузов в регионы АТР. Как писал “Ъ”, увеличение сроков навигации по восточному маршруту позволит только в этом году увеличить перевозки СПГ через восточную часть Севморпути вдвое – до 2,4 млн тонн.

Как уточнил первый замгендиректора «Совкомфлота» Евгений Амбросов, помимо необходимости расширения периода регулярной навигации целью экспериментальных рейсов были исследование и отработка тактик взаимодействия ледокола и газовоза, а также исследование ледопроеходимости газовозов в Восточной Арктике при различных режимах движения.

Помимо этого ставилась задача оценить качество, достоверность и оперативность ледовых прогнозов, определить предел усталости экипажа и оптимального штатного состава, а также протестировать онлайн-мониторинг за работой систем и механизмов судна для выявления неисправностей и их устранения. Пример рейса показал, резюмировал господин Кашка, что судно могло везде пройти следом за ледоколом и не застрять.

Всего переход «Кристофа де Маржери» по Севморпути занял 12,5 суток, из них 11,2 суток – под ледокольной проводкой, было пройдено 2,5 тыс. морских миль (2,1 тыс. с ледоколом), средняя скорость составила 8,5 узла (7,9 узла в караване), рассказал Евгений Амбросов. Собранные в ходе рейса данные свидетельствуют о необходимости восстановления эффективной системы ледовой разведки, прежде всего с использованием спутников, добавил он. При этом господин Амбросов подчеркнул, что мощность двигателя свыше 40 МВт использовалась лишь 12% времени при движении газовоза. По итогам рейса «Совкомфлот» подготовил ряд предложений, в частности сформировать единую ледокольно-транспортную систему в акватории Севморпути, наделить штаб морских операций «Росатома» функциями национальной службы ледовой разведки и мониторинга, создать современную космическую арктическую спутниковую группировку и обеспечить устойчивую бесперебойную спутниковую связь на Севморпути.

Дмитрий Лобусов также согласился, что во время обоих рейсов ледовая обстановка была «достаточно комфортная, в это время погода нам благоприятствовала». При этом скорость движения второго каравана была выше, следовательно, время в пути – меньше. Как следует из презентации капитана, «Владимир Воронин» проделал путь за 9,4 суток со средней скоростью 11,3 узла, при этом пройденное им расстояние было немного больше, чем у «Кристофа де Маржери». Значительную часть пути «Владимир Воронин» шел самостоятельно под дистанционной проводкой, с обеспечением информации о ледовых условиях от штаба морских операций «Атомфлота», добавил он.

Вторым идти легче, пояснил капитан, так как уже известны сложности и тяжелые места, с которыми столкнулся первый караван. Кроме того, изменилась погода и «ветер помог», добавил господин Лобусов. На пути «Кристофа де Маржери» было несколько тяжелых участков – в районе пролива Вилькицкого и на выходе в Чукотском море, в обоих случаях

была сильная заторошенность, тяжелые условия, атомному ледоколу «Ямал» приходилось ударами прокладывать канал. Из-за ледовых условий первый караван не смог пройти через пролив Лонга, а когда шел второй караван, там уже образовалась полынья.

Проблема плавания в Восточно-Сибирском море в том, что маршрут мало изучен, подчеркнул Дмитрий Лобусов, большую часть времени он покрыт ледовым массивом – произвести достаточно подробные замеры глубин было невозможно. Сейчас, летом, этот район открывается, становится доступной все больше новой информации о рельефе дна, что помогает выбирать маршрут, отмечает господин Лобусов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4417933?tg>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ; 2020.16.07; СЕВМОРПУТЬ ОСТАВЯТ В ПРЕЖНИХ ГРАНИЦАХ, НО ТРАНЗИТ ПО НЕМУ БУДУТ РАЗВИВАТЬ

Два известия из разных источников сошлись в один день, и оба – о перспективах Севморпути. Уже к концу нынешнего года будут готовы результаты маркетинговой стратегии проекта «Северный морской транзитный коридор» (СМТК). Однако расширять на запад и восток установленные ныне границы Северного морского пути признано нецелесообразным.

Концепция СМТК была презентована сегодня на заседании Международного общественного совета Северного морского пути генеральным директором «Русатом Карго» Александром Неклюдовым. Возглавляемая им структура исполняет функции логистического оператора ГК «Росатом», а сама госкорпорация наделена, как известно, полномочиями единого инфраструктурного оператора Севморпути.

«Северный морской транзитный коридор» видится инициаторам этого проекта как морской арктический маршрут между Северной Европой и Восточной Азией. Его намереваются сформировать за счет предоставления услуг по транзиту грузов по Севморпути через специально созданные перевалочные порты-хабы на западе и востоке этой морской транспортной артерии. Начало транзитных перевозок в рамках СМТК планируют на горизонте 2027-2028 годов. В эти же примерно сроки ожидается ввод в строй головного и последующих серийных суперледоколов проекта «Лидер», которые могут обеспечить гарантированную и коммерчески приемлемую скорость проводки крупнотоннажных судов в восточном секторе Арктики.

Сейчас, на этапе предынвестиционной оценки проекта контейнерной линии в рамках СМТК, важно не ошибиться в базовых параметрах – коммерческой скорости, длительности навигации, потребности в ледокольной проводке, требуемом объеме береговых терминалов и т.п.

Ранее сообщалось, что уже к 2024 году планируется создать на крайнем севере России два крупных транспортно-перевалочных узла, необходимых для реализации проекта «Северный морской транзитный коридор». Сегодня Александр Неклюдов подтвердил эти намерения, выступая на онлайн-заседании международного Общественного совета Севморпути.

«В качестве инфраструктуры в период с 2020 по 2024 год мы планируем построить два перевалочных хаба на северо-западе и северо-востоке страны для того, чтобы обеспечить быструю и эффективную перегрузку контейнерных грузов с фидерных судов на суда ледового класса, – заявил глава логистической компании. И добавил, что видит этот проект безусловно международным? – В настоящее время мы ведем переговоры о создании совместного предприятия. Цель такого СП – интегрировать проект в международную систему товарообмена, гарантировать грузовую базу на пилотной стадии, обеспечить привлечение в проект необходимых компетенций наших партнеров».

Не менее важное заявление о границах Севморпути сегодня же сделал замглавы Минвостокразвития Александр Крутиков на подведении итогов конкурса «Команда

Арктики». По его словам, расширение Северного морского пути путем включения в его акваторию Мурманска и Петропавловска-Камчатского «несет больше рисков, чем возможностей». Поэтому от ранее внесенного предложения решено отказаться.

Предыстория этого вопроса такова. В том же Минвостокразвития было сформировано понимание, что для организации международных перевозок по Севморпути необходимо создать незамерзающие порты-хабы на западе (Мурманск) и востоке страны (Камчатка или Сахалин). То есть за пределами нынешних административных границ СМП, они – от Карских Ворот до мыса Дежнева и бухты Провидения на Чукотке. При этом инфраструктура на присоединяемых западном и восточном участках должна развиваться синхронно с инфраструктурой Севморпути. С этой целью предлагалось ввести даже новый объект госуправления – Северный морской транспортный коридор, а в его ведение передать весь транзитный путь от Мурманска до Камчатки или Сахалина, включая акватории, которые не входят в СМП.

Предложение было рассмотрено на госкомиссии по вопросам развития Арктики в мае 2020 года, но поддержки не получило. Вместо этого родилось другое – проработать вопрос о расширении границ СМП на запад и восток. Сейчас эти административные границы определены в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву и полномочиями РФ устанавливать в акваториях, которые покрыты льдом более шести месяцев в году, особые правила судоходства с целью обеспечения безопасности и охраны окружающей среды.

По итогам заседания госкомиссии по Арктике было дано поручение трем министерствам (Минвостокразвития, **Минтранс**, МИД) и госкорпорации «Росатом» представить в правительство согласованные предложения по изменениям Кодекса торгового мореплавания и включению в акваторию Севморпути внутренних морских вод, территориального моря и исключительной экономической зоны РФ в Баренцевом, Белом, Печорском, Беринговом и Охотском морях.

Чем в итоге дело закончилось?

«Мы пришли к выводу о том, что расширение формальных границ Севморпути несет больше рисков, чем возможностей. То есть минусов больше, чем плюсов, поэтому мы от этой идеи отказались, – приводит РИА Новости дословное заявление замглавы Минвостокразвития Александра Крутикова. – Но при этом, хочу подчеркнуть, мы в любом случае продолжаем работу по развитию Северного морского пути – как глобального Северного морского пути: всей трассы с востока на северо-запад».

<https://rg.ru/2020/07/16/reg-szfo/sevmorput-ostaviat-v-prezhnih-granichah-no-tranzit-po-nemu-budut-razvivat.html>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; АННА КИРИЕНКО; 2020.16.07; ПЕРВЫЙ СОСТАВ С АВИАТОПЛИВОМ ПРОШЕЛ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ; ЭКОНОМИЯ С КАЖДОГО ВАГОНА СОСТАВИЛА 43,5 ТЫСЯЧИ РУБЛЕЙ

По Крымскому мосту прошел первый состав из 25 вагонов с авиатопливом. В сравнении с паромной переправой экономия на транспортировке составила по 43,5 тысячи рублей на каждый вагон.

– Прямое железнодорожное сообщение позволило отправителю груза отказаться от оплаты морского участка пути и за счет изменения схемы тарифообразования снизить стоимость перевозки на 23% за каждый вагон, – уточнили в «Крымской железной дороге», добавив, что анализ проведен сопоставлением стоимости перевозки нефтепродуктов со станции Новоярославская до станции Симферополь-Грузовой через мостовой переход и через паромную переправу.

Напомним, с сегодняшнего дня по договоренности между местным правительством и нефтетрейдерами Крыма цена марки бензина АИ-95 и АИ-92 должна подешеветь на 1 рубль, дизельного топлива – на 50 копеек. Такое обещание жителям и гостям полуострова

дал глава региона Сергей Аксенов. По его словам, подорожание бензина и дизтоплива было вызвано повышением цен на Санкт-Петербургской Международной товарно-сырьевой бирже в мае-июне на 27%.

Кроме того, негативное влияние на цену оказывали трудности с доставкой топлива на полуостров. До начала лета цена на бензин марки АИ-95 в среднем составляла 48,65 рубля. С началом курортного сезона стоимость топлива стала расти, и уже составляет около 52,8 рубля.

При этом с 30 июня через Крымский мост пошли первые товарные поезда. В первую очередь, грузовые составы будут возить в республику топливо и строительные материалы. Это, как обещал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, должно оказать позитивное влияние на экономику региона. Более того, в **Министерстве транспорта** рассчитывают, что запуск грузовых поездов по мосту сможет снизить цену на перевозку товаров в Крым и обратно примерно на 30-50%. Отдельно подчеркнем, что 15 июля стало известно о возбуждении уголовного дела против одной из крупнейших сетей автозаправок в Крыму за нарушение антимонопольного законодательства и монополично завышенные цены.

<https://www.crimea.kp.ru/daily/27156/4254302/>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.16.07; БИЗНЕС СООБЩИЛ О СБОЯХ ПРИ ВЪЕЗДЕ В РОССИЮ ИНОСТРАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

Компании столкнулись с проблемами при согласовании въезда в Россию иностранных специалистов, необходимых для крупных инвестпроектов. Глава РСПП Александр Шохин попросил правительство определить сроки и порядок получения разрешений

Президент Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) Александр Шохин заявил о задержке в выдаче разрешений на въезд для иностранных специалистов, которые готовит Федеральная служба безопасности (ФСБ) и МВД, а также согласований для прилета чартеров (их выдает **Росавиация**). Все это несет высокие риски срыва крупных инвестиционных проектов, указывает глава РСПП в своем письме **премьер-министру Михаилу Мишустину** (обращение направлено в четверг, 16 июля, копия есть в распоряжении РБК, его подлинность подтвердил представитель союза).

Шохин попросил премьера поручить ведомствам выпустить разъяснения по порядку въезда зарубежных специалистов в Россию с регламентацией сроков прохождения всех процедур, в том числе направления списков в ФСБ, пограничную службу и МВД и получения разрешения на перелет чартерными бортами.

Источник РБК в одной из крупных компаний рассказал, что сбои с пропуском иностранных специалистов могут иметь тяжелые последствия для бизнеса. «Пандемия и так заставила всех срочно подстраиваться под новую реальность, а непрогнозируемые накладки с въездом технических специалистов добавляют к факторам неопределенности еще один, вовсе необязательный», – сказал собеседник РБК. «Сохранение статус-кво в лучшем случае грозит срывом сроков обслуживания оборудования, а затем его одновременными выводами в ремонт, в плохом сценарии – несет риск вынужденных переносов сроков реализации проектов развития», – добавил он.

В **пресс-службе** правительства, ФСБ, МВД и **Росавиации** не ответили на запросы РБК на момент публикации.

Глава РСПП еще в марте просил правительство разрешить иностранным специалистам приезжать в Россию для реализации крупнейших инвестпроектов после того, как въезд всем иностранцам был запрещен из-за пандемии коронавируса. При строительстве сложных технических объектов, монтаже необходимого дорогостоящего оборудования зачастую требуется личное присутствие высококвалифицированных и особым образом сертифицированных иностранных специалистов, в том числе для сохранения гарантийных обязательств производителя оборудования, объяснял тогда Шохин. В качестве решения он

предлагал предусмотреть разработку механизма ускоренной выдачи исключительных разрешений для таких кадров.

В конце июня **Мишустин** снял ограничения на въезд в Россию «высококвалифицированным иностранным специалистам», имеющим разрешение на работу. Согласно его распоряжению, специалистам разрешается однократный въезд на основании особого списка. Его составляют сотрудники ФСБ и МВД на основе данных федеральных органов исполнительной власти, в ведении которых находится работодатель или заказчик услуг иностранного специалиста. Но с этой процедурой возникли сложности, следует из нового письма Шохина:

Для того чтобы иностранные специалисты попали в специальные списки, компании направляют данные в ФСБ и МВД, а также в Росавиацию и правительство для получения разрешения использования воздушного пространства. Но из-за отсутствия регламентированных процедур оформления въездных разрешений сроки обработки документов увеличились, списки не поддаются отслеживанию, почти невозможно предсказать, есть ли у иностранного гражданина право пересечь границу России, а также дату, когда потенциально возможен въезд.

Ввоз специалистов из-за рубежа для российских компаний сопряжен с рисками и плохо предсказуем, подтвердил РБК источник в одной из таких компаний: «Постоянно приходится отслеживать, прошли ли списки, постоянный риск, что специалисты не пройдут». Он добавил, что недавно были случаи отказов во въезде приглашенных компанией специалистов, несмотря на то что их списки подавались заранее – за две недели.

Сбои коммуникаций различных ведомств приводят к просрочкам, дополнительным расходам, связанным с простоем чартеров и отказами иностранных граждан приезжать из-за отсутствия гарантии на въезд, пишет Шохин.

В июле ситуация обострилась, так как с наступлением периода плановых и отложенных ремонтов усилилась потребность российских компаний в иностранных специалистах, что привело к резкому увеличению числа граждан, которых необходимо включить в специальные списки, говорится в письме главы РСПП.

РБК направил запросы в **пресс-службы** НОВАТЭКа, «Сибура» и «Росатома», которые активно привлекают иностранных специалистов для своих проектов.

<https://www.rbc.ru/business/16/07/2020/5f0ee6ab9a79472554f6d693>

ГРУЗОВИКИ И ДОРОГИ; 2020.16.07; РОССИЙСКИЕ ВЛАСТИ РАЗРЕШИЛИ ТРАНЗИТ САНКЦИОННЫХ ТОВАРОВ

Российские власти разрешили с 15 июля ранее запрещенный транзит санкционных товаров через территорию России на автомобильном и железнодорожном транспорте. Как сообщили в **Минтрансе**, это стало возможным благодаря запуску государственной системы отслеживания грузоперевозок с использованием электронных навигационных пломб на основе ГЛОНАСС.

Заместитель министра транспорта России Алексей Семёнов отметил, что открытие транзита санкционных товаров станет возможностью для российских логистических компаний в период пандемии коронавируса получить дополнительную загрузку и новых крупных грузоотправителей в Азии и Европе.

В министерстве прогнозируют, что объем транзита санкционных групп товаров превышает 82 тыс. перевозок на автомобильном и железнодорожном транспорте в год. При этом путь через Россию имеет меньшую протяженность, что дает более быстрые сроки доставки по сравнению с традиционными морскими маршрутами. По расчетам международных автомобильных грузоперевозчиков, каждый рейс в обход России получается дороже более чем на 5 тыс. долл., указали в **Минтрансе**.

Система отслеживания грузоперевозок с использованием электронных навигационных пломб создана в рамках реализации Указа **Президента РФ** от 24 июня 2019 года № 290; требования к операторам и порядок наложения электронных пломб определены приказом **Минтранса России** от 14 января 2020 года № 13.

Оператором пломбирования назначена компания «Центр развития цифровых платформ» (ЦРЦП) – 100%-ная дочерняя фирма компании «РТ-Инвест – транспортные системы», оператора государственной системы взимания платы «Платон». Навешивание и снятие электронных пломб организовано на 20 автомобильных и на 10 железнодорожных **пунктах пропуска** через государственную границу России. Их перечень определен Постановлением Правительства РФ от 27 декабря 2019 года № 1877.

Данные о маршруте следования груза с электронной пломбой в режиме онлайн доступны перевозчикам и грузоотправителям в личном кабинете на сайте оператора – strp.ru. Контрольно-надзорные органы получают данные о соблюдении режима перевозки санкционных товаров в режиме онлайн. Для мониторинга также используется контрольная инфраструктура госсистемы «Платон», охватывающая все федеральные трассы.

«Сейчас отработаем технологию и стандарты информационного обмена между участниками грузоперевозок на санкционных товарах, затем будем развивать их для формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров и единого доверенного пространства ЕАЭС», – рассказал **Алексей Семёнов**.

Перечень **пунктов пропуска** через госграницу, где осуществляется наложение и снятие электронных навигационных пломб

Автомобильные:

Торфяновка (Ленинградская обл., Выборгский р-н, п. Торфяновка)

Брусничное (Ленинградская обл., Выборгский р-н, Селезневская волость, 71-й км а/д **Зверев**-Малиновка, д. б/н)

Бурачки (Псковская обл., Себежский р-н, ГП «Сосновый бор», дер. Бурачки, 300 м северо-западнее, д. б/н)

Убылинка (Псковская обл., Пыталовский р-н, СП «Гавровская волость», дер. Уболенка, д. б/н)

Крупец (Курская обл., Рыльский р-н, в границах муниципального образования «Козинский сельсовет»)

Суджа (Курская обл., Суджанский р-н, с/с Заолешенский)

Троебортное (Брянская обл., Севский р-н, 518-й км (+580 м) а/д «Украина»)

Нехотеевка (Белгородская обл., Белгородский р-н, 705-й км федеральной автодороги Москва – Симферополь)

Новые Юрковичи (Брянская обл., **Климовский** р-н)

Ивангород (Ленинградская обл., г. Ивангород, Кингисеппское ш., д. 4)

Красное (автодорога М-1 «Беларусь» – от Москвы до границы с Республикой Беларусь, 456-й км)

Рудня (автодорога А-141 (Р-120) Орел – Брянск – Смоленск – граница с Республикой Беларусь, 448-й км)

Красный Камень (автодорога А-240 (М13) Брянск – Новозыбков – граница с Республикой Беларусь, 220-й км)

Маштаково (Оренбургская обл., Первомайский р-н, 194-й км автодороги А-300 Самара – Большая Черниговка – граница с Республикой Казахстан)

Бугристое (Челябинская обл., Троицкий р-н, п. Бугристое, автодорога А-310 Екатеринбург – Алма-Ата, 147-й км)

Петухово (Курганская обл., Петуховский р-н, 464-й км автодороги Р-254 «Иртыш», МАПП Петухово, здание эксплуатационных служб, номер здания по плану – 30, пом. 18)

Веселоярск (автодорога А-322 «Барнаул – Рубцовск – граница с Республикой Казахстан, 404-й км)

Кяхта (Республика Бурятия, Кяхтинский р-н, г. Кяхта, ул. Таможенная, д. 1)

Верхний Ларс (Республика Северная Осетия – Алания, г. Владикавказ, с. Верхний Ларс)

Яраг-Казмаляр (Республика Дагестан, Магарамкентский р-н, с. Яраг-Казмаляр, корп. 3)

Железнодорожные:

Бусловская (Ленинградская обл., Выборгский р-н, ст. Бусловская)

Печоры-Псковские (Псковская обл., г. Печоры, ул. Железнодорожная, д. 5)

Себеж (Псковская обл., г. Себеж, ул. Вокзальная, д. 1)

Смоленск-Сортировочный (г. Смоленск, ул. Центральная, д. 7б)

Белгород (Белгородская обл., г. Белгород, ст. Белгород)

Озинки (Саратовская обл., Озинский р-н, р. п. Озинки)

Илецк-1 (Оренбургская обл., г. Соль-Илецк, ст. Илецк-1, ул. Вокзальная, д. 95а)

Орск (Оренбургская обл., г. Орск, ст. Гудрон)

Карталы (Челябинская обл., г. Карталы, ул. Ленина, д. 26а)

Забайкальск (Забайкальский край, Забайкальский р-н, пгт. Забайкальск, ул.

Железнодорожная, д. 1, 6658-й км, 6660-й км, 6661-й км, парк А, П)

<http://truckandroad.ru/politics/rossijskie-vlasti-razreshili-tranzit-sankcionnyh-tovarov.html>

КОММЕРСАНТЬ Н.НОВГОРОД; АНАСТАСИЯ ЕРЕМИНА; 2020.16.07; НИЖЕГОРОДСКИХ ДОРОЖНИКОВ УЛИЧИЛИ В КАРТЕЛЬНЫХ СОГЛАШЕНИЯХ

ФАС РФ уличила дорожные компании из Нижегородской и Челябинской областей в заключении картельных соглашений на торгах, часть из которых проходила в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. Как сообщили в **пресс-службе** ведомства, на этом фирмы заработали 3,8 млрд руб.

Участниками трех картельных соглашений стали ООО «Нижавтодорстрой», ООО «Фирма “Магистраль”», ООО «Мегаполис», ООО «Нижегородавтодор» и ООО «Уралдорстрой» (ранее ООО ТПК ЯКК). Компании поддерживали цены на торгах или отказывались от участия в них в пользу определенной фирмы. Организациям грозят штрафы в размере до 50% от начальной (максимальной) стоимости контрактов.

ФАС передал материалы дела в правоохранительные органы для решения вопроса о возбуждении уголовного дела по ст. 178 УК РФ («Ограничение конкуренции»).

<https://www.kommersant.ru/doc/4417840>

ТАСС; 2020.16.07; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА» УТВЕРДИЛ СТРАТЕГИЮ АВИАКОМПАНИИ ДО 2028 ГОДА

Совет директоров «Аэрофлота» утвердил стратегию развития группы до 2028 года. Согласно сообщению компании, пассажиропоток группы к 2028 году будет насчитывать 130 млн пассажиров в год, а флот вырастет до 600 самолетов.

«Сегодня состоялось очередное заседание совета директоров ПАО «Аэрофлот». На заседании совета генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев представил стратегию развития группы на период до 2028 года», – отмечается в сообщении.

При этом головной перевозчик, «Аэрофлот», сосредоточится на дальнемагистральных рейсах, «Россия» – на региональных перевозках внутри страны, а «Победа» – на развитии бюджетных перелетов. Предполагается, что пассажиропоток лоукостера к 2028 году составит 55-65 млн пассажиров в год.

«Основные положения стратегии разрабатывались в конце 2019 года. Изменения последнего времени, связанные с пандемией, только укрепили нас в уверенности: найдены правильные направления трансформации группы. Реализация стратегии позволит снизить стоимость перевозок, вырастет мобильность населения, что, в свою очередь, придаст

новый импульс развитию группы «Аэрофлот». Мы назвали стратегию «30/30», она предполагает рост пассажиропотока на 30 миллионов и снижение цены в экономклассе по России до 30%. Это сложная задача, однако, уверен, что группа ее выполнит, мы войдем в десятку крупнейших авиационных холдингов мира», – отметил гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

Ранее на этой неделе он презентовал эту стратегию премьер-министру РФ Михаилу Мишустину.

<https://tass.ru/ekonomika/8985595>

ИНТЕРФАКС; 2020.16.07; UTAIR ВИДИТ В НОВОЙ СТРАТЕГИИ «АЭРОФЛОТА» РИСКИ МОНОПОЛИЗАЦИИ АВИАРЫНКА

Реализация новой стратегии развития группы «Аэрофлот» может привести к монополизации рынка, считает вице-президент по управлению сетью и парком Utair Дмитрий Белоконь.

«Вопрос в агрессивности роста. Если объявленная стратегия случится, то, наверное, вся отрасль станет монополистической. Только группа «Аэрофлот» будет летать», – сказал Белоконь на онлайн-конференции «Перезапуск воздушного транспорта».

Вместе с тем он выразил неуверенность, что «это хорошо для государства, и что этому дадут произойти». «Поэтому думаю, в скором будущем – это лично мое мнение, не хочу никого задеть или обидеть – мне кажется, стратегия «Аэрофлота» еще разочек поменяется на нашем веку, в горизонте пяти лет», – добавил Белоконь.

Новую стратегию развития «Аэрофлота» глава компании Виталий Савельев представил премьеру Михаилу Мишустину в минувший вторник. Ожидается, что к 2028 году группа доведет свой пассажиропоток до 130 млн человек – в прошлом году он был на уровне 60,7 млн, а все российские авиакомпании перевезли 128 млн пассажиров.

Стратегия также предполагает трансформацию бизнеса трех из четырех компаний группы – «Аэрофлота», «России» и «Победы». Головной «Аэрофлот» продолжит работать в премиальном сегменте и планирует стать пятизвездочной компанией по стандартам агентства Skytrax (сейчас у него 4 «звезды»). Он при этом хочет сосредоточиться на дальних маршрутах, передав почти весь среднемагистральный флот низкобюджетной «Победе». У обеих компаний к 2028 году будет по 170 самолетов, но «Аэрофлот» планирует перевозить 35-40 млн человек, а «Победа» – 55-65 млн, став, таким образом, крупнейшей авиакомпанией страны (в 2019 г. была четвертой). За счет этого, по оценке руководства «Аэрофлота», цены на билеты в эконом-классе упадут на 30%. «Россия» должна будет сосредоточиться на социальных направлениях, в частности, «плоских» тарифах, и на эксплуатации отечественной авиатехники (235 из 250 самолетов).

По мнению Белоконоя, при реализации стратегии «Победа» будет вынуждена перейти из Внуково в Шереметьево, где базируется «Аэрофлот».

«Иначе «Аэрофлот» с моделью пятизвездочной компании, которая будет возить на больших самолетах в Европу и страны всего мира, иначе кто же ему будет подвозить (пассажиров – ИФ) в «Шереметьево»? Или наоборот – мы тогда вынуждены будем перейти в «Шереметьево», чтобы помогать «Аэрофлоту» возить этих самых пассажиров по всей стране», – сказал вице-президент Utair.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/71995>

ТАСС; 2020.15.07; АВИАРЕЙСЫ ИЗ ВЕЛИКОГО УСТЮГА НАЧНУТСЯ С 15 НОЯБРЯ

Реконструкцию взлетно-посадочной полосы аэропорта Великого Устюга Вологодской области, объекта комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, завершат в ближайшее время. С 15 ноября планируется запустить чартерные рейсы из Великого Устюга в Москву, Санкт-Петербург и Череповец,

сообщается в среду на сайте **Росавиации** по итогам рабочей поездки в область первого заместителя **министра транспорта РФ**, руководителя **Росавиации** Александра **Нерадько**.

«Председатель правительства области Антон Кольцов подтвердил, что реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта будет завершена в ближайшее время. 15 августа планируется приступить к облету навигационного оборудования управления воздушным движением. С 15 ноября – в планах осуществление чартерных рейсов в Москву, Санкт-Петербург и Череповец. Летом 2021 года появится возможность запустить чартерные рейсы и в другие регионы страны, а впоследствии, возможно, и за ее пределы», – говорится в сообщении.

В настоящее время в Великом Устюге завершаются работы по удлинению взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием до 1 800 метров. Ведется реконструкция перрона, установка мачты прожекторного освещения, установка светосигнального оборудования и автоматического радиопеленгатора. Планируется, что строительно-монтажные работы будут завершены в начале августа этого года.

«Несколько лет назад **президент РФ Владимир Путин** принял решение о том, что на родине Деда Мороза должен быть современный аэропорт. Он дает сильнейший импульс развитию региона, различных секторов его экономики и туризма. Модернизированная инфраструктура и новое оборудование позволят принимать современные региональные самолеты, такие, как Sukhoi Superjet-100, вместимостью до 90 человек. Именно под него аэропорт Великого Устюга фактически строится заново», – привела **пресс-служба** слова **Нерадько**.

По его мнению, Вологодская область на сегодня – один из ярких примеров развития региональной авиации. «Открыт новый терминал аэровокзального комплекса в Череповце. Осталось совсем немного времени до того, как самолеты снова начнут летать в Великий Устюг. В дальнейших планах – модернизация аэропорта в Вологде», – сказал **Нерадько**.

После завершения первого этапа реконструкции, удлинения взлетно-посадочной полосы, аэропорт Великого Устюга сможет принимать среднемагистральные самолеты с туристами напрямую из Москвы, Санкт-Петербурга и других крупных городов, минуя стыковочные пересадки в Вологде и Череповце. Это увеличит транспортную доступность региона и станет дополнительным стимулом для развития туристического кластера области.

<https://tass.ru/ekonomika/8969709>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/zapusk-aviarejsov-iz-velikogo-ustuga-zaplanirovan-s-15-noabra>

РИА НОВОСТИ; 2020.16.07; ПРОКУРАТУРА НАЧАЛА ПРОВЕРКУ НИЖЕГОРОДСКИХ АЭРОДРОМОВ ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ АН-2

Транспортная прокуратура начала проверку всех посадочных площадок и аэродромов Нижегородской области после крушения самолёта Ан-2 в Большеболдинском районе, в результате которого погибли два человека, сообщает Приволжская транспортная прокуратура.

По информации МЧС, в 4.10 мск понедельника поступило сообщение о падении самолета Ан-2 с последующим горением в районе деревни Кистеневка Большеболдинского района Нижегородской области. В результате ЧП пострадали два человека, один из них погиб на месте, второй скончался через несколько дней в больнице.

По факту крушения возбуждено уголовное дело по статье «нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека».

«В связи с авиапроисшествием в Большеболдинском районе Нижегородской области транспортная прокуратура начала проверку всех посадочных площадок и аэродромов региона... Нижегородская транспортная прокуратура проводит дополнительные проверочные мероприятия соблюдения законности при использовании легкой авиации с целью осуществления химических работ для сельхозпредприятий», – говорится в сообщении.

Отмечается, что по результатам проверки при наличии оснований будет принят весь комплекс необходимых мер прокурорского реагирования с целью устранения нарушений и предотвращения подобных трагедий в дальнейшем.

По предварительным данным, разбившийся самолёт принадлежал ООО «Зевс-Авиа», воздушное судно использовалось для обработки сельхозугодий: 54-летний индивидуальный предприниматель арендовал самолет для выполнения авиационно-химических работ и управлял самолетом во время полета. По информации Приволжского следственного управления, крушение Ан-2 могло произойти из-за того, что самолет задел провода линии электропередачи, после чего упал и загорелся. Однако следствие рассматривает все версии произошедшего, в том числе техническое состояние самолёта и действия пилота.

<https://ria.ru/20200716/1574462764.html>

[Вернуться в оглавление](#)