



Ежедневный мониторинг СМИ

20 ИЮЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.21.07; ЧТО ЕЩЕ ОБСУЖДАЛОСЬ НА ЗАСЕДАНИИ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПО ИНВЕСТИЦИЯМ МИНТРАНСА	3
РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; РОССИЯ И УЗБЕКИСТАН ОБСУДИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ СОВМЕСТНОГО ЛОУКОСТЕРА.....	3
РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ПОРЯДКЕ ВЗВЕШИВАНИЯ ВЕСОГАБАРИТНОГО ТРАНСПОРТА	4
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.21.07; ТРАНСПОРТ ПОДНИМУТ САМОВЫВОЗОМ; В АВИАЦИИ И ВОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ МОГУТ ВВЕСТИ СБОРЫ НА ИНФРАСТРУКТУРУ	5
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.21.07; ВРЕМЕННО ПЕРВЫЕ: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ РАЗРЕШАТ ТОЛЬКО ИЗ ШЕСТИ ГОРОДОВ; НА НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ВОЗОБНОВИТЬ РЕЙСЫ МЕНЕЕ ЧЕМ ИЗ ДЕСЯТКА КРУПНЫХ АЭРОПОРТОВ	7
ВЕДОМОСТИ; ДМИТРИЙ БЕЛОУСОВ; 2020.21.07; НАЦИОНАЛЬНЫМ ПРОЕКТАМ НУЖНА ПЕРЕСБОРКА; ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ЕЕ НЕОБХОДИМО В ЛОГИКЕ ЦЕЛОСТНОГО «ПАКЕТА ПРОЕКТОВ»	9
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.21.07; КОНЦЕССИЯМ ХОТЯТ ДОБАВИТЬ МЯГКОСТИ; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ МИНЭКОНОМИКИ ПОПРАВИТЬ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПЛАТЕЖНЫХ МЕХАНИЗМАХ ГЧП.....	10
РБК; ИВАН ТКАЧЁВ, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2020.21.07; МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ ПРОГРАММУ СОКРАЩЕНИЯ РАСХОДОВ БЮДЖЕТА	11
FORBES.RU; БОРИС РЫБАК; 2020.20.07; АРИФМЕТИКА «АЭРОФЛОТА»: КАК СТРАТЕГИЯ «30/30» ИЗМЕНИТ КОМПАНИЮ И ОТРАСЛЬ	13
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.20.07; АФРИКАНСКОЕ КОЛЬЦО: КАК РОССИЯНЕ ВОЗВРАЩАЛИСЬ ДОМОЙ С ЧЕРНОГО КОНТИНЕНТА; «ИЗВЕСТИЯ» ПООБЩАЛИСЬ В ШЕРЕМЕТЬЕВО С ПАССАЖИРАМИ, ОКАЗАВШИМИСЯ НА РОДИНЕ СПУСТЯ МЕСЯЦЫ.....	15
КОММЕРСАНТЪ; МАРИАННА БЕЛЕНЬКАЯ; 2020.20.07; ЧЕТВЕРО СУТОК НАД ЗЕМЛЕЙ; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС, ЭВАКУИРОВАВШИЙ РОССИЯН ИЗ АФРИКИ, ПОБИЛ РЕКОРД ПО ДЛИТЕЛЬНОСТИ НАХОЖДЕНИЯ В ВОЗДУХЕ.....	17
КОММЕРСАНТЪ FM; АЛЕКСАНДР МЕЗЕНЦЕВ; 2020.20.07; ДТП ПОДБИРАЮТ НОРМАТИВЫ; УДАСТСЯ ЛИ ВЛАСТЯМ СНИЗИТЬ СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ	20
КОММЕРСАНТЪ ВОРОНЕЖ; МАРИЯ СТАРИКОВА; 2020.21.07; ЧЕРНОЗЕМЬЕ ГРУЗЯТ БЕЗ РОЗНИЦЫ; ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРОВ В МАКРОРЕГИОНЕ РАСТУТ ПРИ ПАДЕНИИ ПРОДАЖ	21
КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.21.07; ПАССАЖИРОПОТОК ЗАПРОСИЛ ВНЕПЛАНОВУЮ ПОСАДКУ; ИТОГИ ПЕРВОГО ПОЛУГОДИЯ МОГУТ ЗАСТАВИТЬ ОПЕРАТОРА ПУЛКОВО ОТЛОЖИТЬ ИНВЕСТПЛАНЫ ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА	22

КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.20.07; ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ ЗА ПОЛГОДА СНИЗИЛСЯ.....	24
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.20.07; НОВЫЙ ВЛАДЕЛЕЦ ЭЛЬГИ ПРИСТУПИЛ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ТЕРМИНАЛА В ПОРТУ ВАНИНО С КАКИМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ ОН МОЖЕТ СТОЛКНУТЬСЯ	25
ГУДОК; ЯНА ПОЗОЛОТЧИКОВА; 2020.21.07; БИЛЕТ ДЛЯ КОЛИ.....	26
ТАСС; 2020.20.07; ДОРОГА В ВОЛОГОДСКИЙ ГОРОД-МУЗЕЙ БЕЛОЗЕРСК БУДЕТ СДАНА ПОСЛЕ КАПРЕМОНТА НА ГОД РАНЬШЕ	29
ИА REGNUM; 2020.20.07; ДОРОГА ДЛЯ ЛЕСНОГО КЛАСТЕРА: НА ТОМСКУЮ ТРАССУ ПОТРАТЯТ ПОЧТИ 3 МЛРД РУБЛЕЙ	30
РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; ОЛЕГ КУВШИННИКОВ: ПАНДЕМИЯ ПОДТОЛКНЕТ РАЗВИТИЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ТУРИЗМА.....	30
РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ ОТМЕНИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ	32
РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; БОЛЕЕ 90 РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ АРМЕНИИ	32
РБК; 2020.20.07; В РОССИИ ЗАРАБОТАЛА ПРОГРАММА ГОСПОДДЕРЖКИ ПЕРЕВОДА МАШИНЫ НА ГАЗ	33
ИНТЕРФАКС; 2020.20.07; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ТРАССЫ «ТАВРИДА» УВЕЛИЧЕНА НА УЧАСТКЕ ОТ КЕРЧИ ДО СИМФЕРОПОЛЯ.....	33
ГУДОК; 2020.20.07; РУКОВОДИТЕЛИ РОСЖЕЛДОРА И НАЧАЛЬНИК СВЖД ПРОЕХАЛИ ПО ПРЕДЛАГАЕМЫМ МАРШРУТАМ «ЛАСТОЧЕК» КРАСНОКАМСК – ПЕРМЬ И ЗАКАМСК – ПЕРМЬ	34
ИНТЕРФАКС; 2020.20.07; ДЕСЯТЬ ФИРМЕННЫХ ПОЕЗДОВ РЖД ВОЗОБНОВЛЯЮТ КУРСИРОВАНИЕ ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ ИЗ-ЗА COVID-19	34
ТАСС; 2020.21.07; АВИАКОМПАНИЯ "СЕВЕРНЫЙ ВЕТЕР" ОТМЕНИЛА СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ В МОСКВУ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2020.20.07; ЧАРТЕРНАЯ ПРОГРАММА НА БАЙКАЛ МОЖЕТ БЫТЬ ПРОДЛЕНА НА ЗИМУ	35
ИНТЕРФАКС; 2020.20.07; РОСТУРИЗМ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С ТУРОПЕРАТОРАМИ О ЗАПУСКЕ ЧАРТЕРОВ НА Д.ВОСТОК В АВГУСТЕ	36
ИНТЕРФАКС; 2020.20.07; ОПЕРАТОР «ПУЛКОВО» ЗАЯВЛЯЕТ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ВНУТРИРОССИЙСКОГО ТРАФИКА НА 100%.....	37
РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАПУСТИЛИ ПРОЕКТ ПО ЭКСПРЕСС-ТЕСТИРОВАНИЮ НА COVID-19.....	37
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2020.20.07; РОСТРАНСНАДЗОР ПРОВЕРЯЕТ АЭРОПОРТ ПУЛКОВО ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА С ДВУМЯ САМОЛЁТАМИ.....	38

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.21.07; ЧТО ЕЩЕ ОБСУЖДАЛОСЬ НА ЗАСЕДАНИИ КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПО ИНВЕСТИЦИЯМ МИНТРАНСА

В документе замглавы Минтранса Андрею Костюку и директору департамента госполитики в области дорожного хозяйства Минтранса Григорию Волкову совместно с заинтересованными организациями поручается проработать ряд мер, касающихся автотранспорта. Так, предлагается изучить возможность субсидирования из Федерального дорожного фонда ставок по кредитам, привлекаемым инвесторами для строительства федеральных автотрасс. Также поручено проработать вопрос о распространении системы взимания платы с тяжелых грузовиков «Платон» на региональные трассы. Сейчас он работает только на федеральных, но вопрос о введении его для региональных муссируется с самого запуска в ноябре 2015 года (см., например, “Ъ” от 21 декабря 2015 года). Год назад глава Минтранса Евгений Дитрих рассказывал, что с таким предложением выступили некоторые регионы, его первый зам **Иннокентий Алафинов** пояснял, что за такое решение вопроса с региональными дорогами выступили 60 регионов. Вместе с тем на заседании Госсовета вопрос не был поднят, а господин Волков уточнил, что решения по этому вопросу «сегодня нет». «И говорить, что когда-то оно будет, я не могу», – добавил он. В Минтрансе “Ъ” сообщили, что данный вопрос сейчас не обсуждается.

Что касается железных дорог, то поручено представить предложения по применению опыта ОАО РЖД по выпуску вечных облигаций компаниями транспортной отрасли. Выпуск вечных облигаций на 370 млрд руб. ОАО РЖД рассматривало как способ закрытия дыры на 500 млрд руб. в инвестпрограмме (см. “Ъ” от 24 апреля), на совещании по развитию транспортной отрасли эту инициативу поддержал **Владимир Путин** (см. “Ъ” от 8 мая). В конце июня монополия разместила первый выпуск вечных бондов на 30 млрд руб., зарегистрирован второй. Прорабатываются вечные облигации ГК «Автодор», об интересе к аналогичному выпуску объявляли «Почта России» и другие компании.

<https://www.kommersant.ru/doc/4424916>

РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; РОССИЯ И УЗБЕКИСТАН ОБСУДИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ СОВМЕСТНОГО ЛОУКОСТЕРА

РФ и Узбекистан обсудили возможность создания российско-узбекского лоукостера для авиаперевозок пассажиров и грузов, сообщает **Минтранс РФ**.

Ведомство отмечает, что сегодня в режиме видеоконференцсвязи состоялось второе заседание подкомиссии по сотрудничеству в сфере транспорта Межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству между РФ и Республикой Узбекистан. Российскую сторону возглавил **заместитель министра транспорта – руководитель Росавиации Александр Нерадько**, узбекскую – **министр транспорта Республики Узбекистан Эльер Ганиев**.

«Стороны рассмотрели актуальные вопросы двустороннего сотрудничества, уделив особое внимание взаимодействию в сфере воздушного транспорта. В частности, была обсуждена подготовка к подписанию соглашения между **Федеральным агентством воздушного транспорта** и Агентством гражданской авиации о сотрудничестве в области летной годности. Кроме того, говорилось о возможности увеличения количества рейсов между двумя странами и создания российско-узбекского лоукост-авиаперевозчика для перевозки пассажиров и грузов», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20200720/1574615755.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9009735>

<https://rns.online/transport/Rossiya-i-Uzbekistan-mogut-sozdat-sovmestnii-loukoster-2020-07-20/>

<https://regnum.ru/news/3015095.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ПОРЯДКЕ ВЗВЕШИВАНИЯ ВЕСОГАБАРИТНОГО ТРАНСПОРТА

Президент России Владимир Путин подписал закон, касающийся взвешивания весогабаритного транспорта. Соответствующий документ опубликован на официальном портале правовой информации.

Госдума в прошлом году приняла закон, расширяющий полномочия **министерства транспорта** в части регулирования порядка весогабаритного контроля транспортных средств на дорогах РФ. Однако Совфед отклонил закон с последующим созданием согласительной комиссии, поскольку отдельные его положения не были согласованы с **Минтрансом**. В Госдуме согласились законопроект доработать.

В новой редакции закон устанавливает требования к площадкам для размещения стационарных и передвижных пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств, а также к участкам автомобильных дорог, в границах которых будут устанавливаться автоматические и передвижные пункты весового и габаритного контроля. В случае, если после проезда через автоматический пункт контроля будет выявлено превышение допустимых весовых или габаритных параметров транспорта, на оборудовании, обеспечивающем визуальное информирование водителя, будет отображаться государственный регистрационный номер транспортного средства и информация о факте превышения им допустимых параметров.

При отсутствии спецразрешения водитель обязан будет принять меры по устранению выявленного превышения, остановив транспортное средство с соблюдением правил дорожного движения в ближайшем месте за пределами проезжей части автомобильной дороги. Финансирование расходов, связанных с обработкой и рассылкой постановлений о нарушении правил дорожного движения тяжеловесного и крупногабаритного транспорта, зафиксированных на автоматических пунктах контроля, ляжет на госкомпанию «Российские автомобильные дороги» или владельца автодороги.

Ространнадзор наделяется полномочиями по выдаче специальных разрешений, при наличии которых допускается движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов, относящихся согласно Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) к грузам повышенной опасности. **Федеральное дорожное агентство** наделяется полномочиями по выдаче спецразрешений, при наличии которых допускается движение по автомобильным дорогам крупногабаритного и тяжеловесного транспорта, за исключением движения самоходных транспортных средств и военной техники.

Закон вступает в силу спустя 180 дней со дня его официального опубликования, а с 1 января 2023 года в силу вступит положение, которым с органов местного самоуправления будет снята обязанность устанавливать перечни постоянных маршрутов и размещать их на официальных сайтах.

<https://ria.ru/20200720/1574608013.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9007917>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.21.07; ТРАНСПОРТ ПОДНИМУТ САМОВЫВОЗОМ; В АВИАЦИИ И ВОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ МОГУТ ВВЕСТИ СБОРЫ НА ИНФРАСТРУКТУРУ

Как стало известно “Ъ”, **Минтранс** хочет создать фонды развития авиационной и водной инфраструктуры. Они будут финансироваться из различных источников, но в первую очередь за счет бизнеса. Так, в авиационный фонд предполагается собирать процент от выручки авиакомпаний и аэропортов или долю с продаж билетов, а в водный – плату с дополнительных объемов груза, проходящих через реконструированные участки. Участники рынка возмущены появлением этой идеи на фоне масштабного кризиса в транспортной отрасли, вызванного пандемией.

Минтранс прорабатывает возможность создания специализированных фондов развития инфраструктуры, следует из протокола заседания координационного совета по инвестициям **Минтранса** от 3 июля (есть у “Ъ”).

Так, согласно документу, **Росавиация** должна предоставить предложения о формировании в федеральном бюджете Фонда развития авиаинфраструктуры. Его источником могут стать проценты от выручки авиакомпаний и аэропортов, а также от продажи билетов.

Кроме того, на инвестнужды под создание авиаинфраструктуры предполагается использовать средства госкорпорации по ОрВД. Также предлагается проработать ряд других мер, среди которых – налоговый вычет операторам аэропортов при инвестициях в инфраструктуру и замена договоров аренды с операторами аэропортов на концессии с включением в них обязательств по ремонту и реконструкции.

В S7 “Ъ” сказали, что авиакомпании уже сейчас платят за всю инфраструктуру посредством регулируемых и нерегулируемых тарифов за обслуживание в аэропортах, а также за счет аэронавигационных сборов. Введение любых дополнительных платежей противоречит наиболее важной задаче – обеспечению доступности перевозок, считают в компании. В Домодедово говорят, что решение о переходе к концессионной модели принципиально уже согласовано, основные параметры соглашения обсуждаются с **Росавиацией**. С деталями предложения о создании нового фонда там пока не знакомы.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий отмечает, что процент от продаж билетов – фактически не прямой дополнительный налог, который существует во многих странах и расходуется на различные цели. В основном, поясняет он, налог идет на содержание инфраструктуры в широком смысле, включая дотации за полеты в региональные аэропорты. Но эксперт отмечает, что изъятие процентов от общей выручки не практикуется.

Идею введения налогового вычета господин Ланецкий называет правильной, отмечая, что такая система действует в США. В то же время господин Ланецкий подчеркивает, что сейчас авиаотрасль находится «на грани пропасти»: на фоне и так низкого спроса логично компенсировать потери авиакомпаниям, а не создавать дополнительные издержки для них и пассажиров. «Мы видим глубочайший в истории кризис авиатранспортной отрасли», – говорит один из участников рынка, отмечая, что в такой ситуации вводить скрытый налог в виде сборов в фонд нерационально.

Вопрос поиска инвестиций коснется и внутренних водных путей.

Обсуждается возможность привлечения средств посредством акционирования ФГУП «Росморпорт». Также заместителю министра Юрию **Цветкову** поручено проанализировать эффективность и возможные варианты введения платности на внутренних водных путях, в том числе пилотный проект платного пользования объектами канала имени Москвы.

Как рассказывают источники “Ъ”, 17 июля на совещании в **Росморречфлоте** обсуждался как этот вопрос, так и возможность создания по аналогии с дорожным водного фонда, средства из которого будут идти на поддержание инфраструктуры водных путей. В

качестве пилота на канале имени Москвы обсуждался гидроузел Белоомут, рассказывают собеседники “Ъ”: его пропускная способность после реконструкции должна вырасти на 0,9 млн тонн, и с этого дополнительного грузопотока и планируют взимать дополнительную плату в водный фонд. Аналогичная схема может применяться при строительстве Багаевского и Нижегородского гидроузлов, добавляют они.

Также, по словам собеседников “Ъ”, обсуждалась идея частично перенаправить в фонд акциз с дизтоплива, который идет в дорожный фонд, или брать деньги с возвратного акциза, который сейчас получают судоходные компании.

Но источники “Ъ” в отрасли утверждают, что у перевозчиков на реке и так самое дорогое топливо, лишать их возвратного акциза – это «сразу убить всю конкурентоспособность». Аналогия с автодорогами опасна, говорит один из собеседников “Ъ”. В отличие от дорог, требующих крупных инвестиций, поясняет он, основная часть ВВП – дар природы, а за пользование гидротехническими сооружениями и навигационными средствами уже уплачиваются сборы.

Официально в отрасли новую концепцию не комментируют, но источники “Ъ” среди судоходных компаний возмущены тем, что отрасль, которая в кризис почти не получила поддержки, вынуждена платить за то, что должно строить государство.

В Минфине “Ъ” перенаправили в **Минтранс**, где сообщили, что эти вопросы еще прорабатываются и комментировать их преждевременно. В Минэкономике на запрос не ответили.

Другой источник “Ъ” в отрасли отмечает, что для корректной оценки ситуации следует сравнить удельные затраты на поддержание ВВП (по нормативам, установленным правительством) и автомобильных дорог, в расчете на единицу пропускной способности этих двух видов транспортных путей. Опасность введения «платы за пользование водными дорогами» заключается в кардинальных отличиях водного от автомобильного транспорта: при высокой капиталоемкости судов, несравнимой с инвестициями в грузовики, ограниченной грузовой базе привязанной к реке, жесткой тарифной конкуренции со стороны естественной монополии ОАО РЖД обременение судовладельцев новым видом обязательных платежей с высокой вероятностью приведет к дальнейшей деградации отрасли, прекращению инвестиций в обновление флота и вымиранию сохранившегося благодаря заказам судов класса «река» и «река-море» гражданского судостроения, подчеркивает собеседник. Уже сегодня экономика перевозок речной грузовой базы с трудом окупает инвестиции в строительство нового речного флота, даже с учетом субсидирования государством части процентной ставки, заключает он.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что в условиях, когда объемы господдержки очень ограничены, рост нагрузки на транспортные компании «даже на уровне первичного обсуждения вызывает серьезные опасения». В первую очередь, отмечает эксперт, это касается водного транспорта, который из-за системного недофинансирования инфраструктуры и бесконечного откладывания ключевых объектов ежегодно теряет миллиарды рублей.

В документе замглавы **Минтранса Андрею Костюку** и директору департамента госполитики в области дорожного хозяйства **Минтранса Григорию Волкову** совместно с заинтересованными организациями поручается проработать ряд мер, касающихся автотранспорта. Так, предлагается изучить возможность субсидирования из Федерального дорожного фонда ставок по кредитам, привлекаемым инвесторами для строительства федеральных автотрасс. Также поручено проработать вопрос о распространении системы взимания платы с тяжелых грузовиков «Платон» на региональные трассы. Сейчас он работает только на федеральных, но вопрос о введении его для региональных муссируется с самого запуска в ноябре 2015 года (см., например, “Ъ” от 21 декабря 2015 года). Год назад глава **Минтранса Евгений Дитрих** рассказывал,

что с таким предложением выступили некоторые регионы, его первый зам **Иннокентий Алафинов** пояснял, что за такое решение вопроса с региональными дорогами выступили 60 регионов. Вместе с тем на заседании Госсовета вопрос не был поднят, а господин Волков уточнил, что решения по этому вопросу «сегодня нет». «И говорить, что когда-то оно будет, я не могу», – добавил он. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что данный вопрос сейчас не обсуждается.

Что касается железных дорог, то поручено представить предложения по применению опыта ОАО РЖД по выпуску вечных облигаций компаниями транспортной отрасли. Выпуск вечных облигаций на 370 млрд руб. ОАО РЖД рассматривало как способ закрытия дыры на 500 млрд руб. в инвестпрограмме (см. “Ъ” от 24 апреля), на совещании по развитию транспортной отрасли эту инициативу поддержал **Владимир Путин** (см. “Ъ” от 8 мая). В конце июня монополия разместила первый выпуск вечных бондов на 30 млрд руб., зарегистрирован второй. Прорабатываются вечные облигации ГК «Автодор», об интересе к аналогичному выпуску объявляли «Почта России» и другие компании.

<https://www.kommersant.ru/doc/4424872>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.21.07; ВРЕМЕННО ПЕРВЫЕ: МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ РАЗРЕШАТ ТОЛЬКО ИЗ ШЕСТИ ГОРОДОВ; НА НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ВОЗОБНОВИТЬ РЕЙСЫ МЕНЕЕ ЧЕМ ИЗ ДЕСЯТКА КРУПНЫХ АЭРОПОРТОВ

На первом этапе возобновления международного авиасообщения полеты могут разрешить лишь из шести крупных российских городов. Это Москва, Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Новосибирск и Владивосток. Такое предложение направил в правительство первый заместитель министра транспорта – глава **Росавиации Александр Нерадько**. Аэропорты выбраны по географическому принципу – в каждом макрорегионе определена крупная воздушная гавань, через которую за рубеж смогут летать жители соседних городов. По словам экспертов, от этого решения могут пострадать чартерные авиакомпании. При этом требования по соблюдению эпидемиологического режима должны быть одинаковыми для всех аэропортов, независимо от наличия международных рейсов в их расписании.

Рейсы не для всех

Роспотребнадзор, **Росавиация** и МИД России будут согласовывать список стран для возобновления международного авиасообщения с территориальными подразделениями Роспотребнадзора Москвы, Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Екатеринбурга, Новосибирска и Владивостока. Об этом говорится в проекте алгоритма восстановления международного авиасообщения, направленном **Александром Нерадько** в правительство 8 июля.

Источник «Известий» в крупном российском аэропортовом холдинге объяснил, что на первом этапе международные полеты будут выполняться именно из этих городов, которые до полного возобновления авиасообщения станут внутригосударственными хабами. Улететь за границу можно будет пока только из них.

На втором этапе Роспотребнадзор будет отслеживать эпидемиологическую ситуацию и каждые две недели совместно с **Росавиацией** и МИДом направлять в правительство перечень стран, полеты в которые будут возможны из любого международного аэропорта страны. Таким образом, если авиасообщение с другими странами будет восстановлено 1 августа, российские аэропорты, не отнесенные к внутригосударственным хамам, смогут принимать рейсы из-за границы не ранее середины августа.

Источник «Известий» в крупной российской воздушной гавани говорит, что идея ограничить число аэропортов принадлежит Роспотребнадзору.

– Сегодня все международные аэропорты готовы обслуживать международные рейсы. Но Роспотребнадзор считает правильным ограничить их число, чтобы минимизировать риски распространения в России коронавирусной инфекции, – объясняет он.

Собеседник «Известий» в одном из аэропортовых холдингов говорит, что воздушные гавани выбирались по географическому принципу: в каждом макрорегионе выбран один крупный аэропорт, чтобы жителям близлежащих городов не пришлось лететь за границу через Москву или, например, Екатеринбург. Что касается столицы, по словам источника, все три аэропорта московского авиаузла получают возможность обслуживать международные рейсы. В противном случае будут нарушены интересы крупных перевозчиков, базирующихся в разных воздушных гаванях столицы. Так, рейсы из Шереметьево выполняет «Аэрофлот», из Домодедово летают S7 и «Уральские авиалинии», из Внуково – «Победа» и UTAir.

Дата начала международных полетов до сих пор не определена, в алгоритме возобновления международных полетов она отсутствует.

Всем холдингам по серьгам

Из числа региональных в список попали воздушные гавани, имеющие отношение ко всем трем крупным российским аэропортовым холдингам. Так, аэропорт Новосибирска входит в «Новпорт» (группа AEON Романа Троценко) и является базовым для компании S7. Аэропорты Ростова-на-Дону, а также Екатеринбурга (базовый для «Уральских авиалиний») входят в холдинг «Аэропорты регионов» (группа «Ренова» Виктора Вексельберга), а воздушная гавань Владивостока контролируется холдингом «Базэл Аэро» Олега Дерипаски.

В **Росавиации** не стали комментировать «Известиям» вопрос возобновления международного авиасообщения. В **пресс-службах Минтранса** и правительства отметили, что он находится в стадии проработки, и обо всех принятых решениях будет сообщено дополнительно. А в Роспотребнадзоре на запрос «Известий» на момент публикации не ответили.

По состоянию на 8 июля Роспотребнадзор был готов на первом этапе возобновить международное авиасообщение с Китаем, Монголией, Вьетнамом, Шри-Ланкой, Великобританией, Германией, Италией, Финляндией, Норвегией, Данией, Нидерландами, Венгрией и Польшей. Пока ЕС не готов пускать на свою территорию граждан РФ.

В «Аэропортах регионов» и «Базэл Аэро» не предоставили «Известиям» комментарий.

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий говорит, что от этого решения пострадают в первую очередь чартерные авиакомпании, которые имеют разветвленную сеть зарубежных рейсов из российских региональных городов. Кроме того, фидерные рейсы (позволяющие добраться до крупного аэропорта) из регионов, скорее всего, будут организованы не везде.

– Фидерные рейсы зачастую бывают убыточными. Авиакомпании компенсируют их за счет стыковочных рейсов по востребованным международным направлениям. Например, «Аэрофлот» может в убыток везти пассажиров из Самары, чтобы покрыть этот рейс за счет последующего полета в Париж, – объясняет эксперт.

Глава Infomost Борис Рыбак считает, что требования по соблюдению эпидемиологического режима сегодня должны быть одинаковыми для всех аэропортов, независимо от наличия международных рейсов в их расписании.

– Россия находится в числе стран, наиболее пострадавших от коронавируса. В этом смысле непонятно, чем прилет пассажира из Турции в Шереметьево отличается от прилета пассажира из Владивостока, – сказал он.

По данным проекта Университета Джонса Хопкинса, Россия входит в четверку стран мира с максимальным количеством заражений, впереди только США, Бразилия и Индия. По данным на 20 июля, в РФ насчитывается 771,5 тыс. случаев заболевания COVID-19.

<https://iz.ru/1037819/german-kostrinskii/vremenno-pervye-mezhdunarodnye-polety-razreshat-tolko-iz-shesti-gorodov>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/21/07/2020/5f1671e19a7947068134b5a6>

ВЕДОМОСТИ; ДМИТРИЙ БЕЛОУСОВ; 2020.21.07; НАЦИОНАЛЬНЫМ ПРОЕКТАМ НУЖНА ПЕРЕСБОРКА; ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ЕЕ НЕОБХОДИМО В ЛОГИКЕ ЦЕЛОСТНОГО «ПАКЕТА ПРОЕКТОВ»

В 2004 г. в России создали стабилизационный фонд, чтобы аккумулировать нефтяные доходы при высоких ценах на сырье и расходовать их, когда цены падают. Формула успеха такова: поддержание стабильности испытанным кейнсианским методом, плюс сохранение экономической свободы и привлечение инвестиций, плюс осторожное расширение государственных расходов (в основном социальных). Этот подход обеспечил мягкий выход из кризисов 2008–2010 и 2014–2016 гг., но чем дальше, тем более жесткими оказывались его ограничения, не дающие выходить за пределы рынков углеводородов, металлов, отдельных видов химической продукции, вооружений.

Богатые нефтегазовый комплекс, металлургия, финансы, торговля, экспортный сегмент химического комплекса и некоторые компании хайтека формировали спрос на услуги образования, глобальную технологическую кооперацию и привлечение капитала исключительно под себя. И главное – эти отрасли создают нужные им институты. Так система начала воспроизводиться в кадровом, технологическом, финансовом и институциональном смысле. Она преуспевает до сих пор, это вещь в себе.

Но вот возник кризис самой идеи экономического глобализма, «плоского мира эффективности». Добавились санкционные войны против России, американо-китайский экономический конфликт, односторонние действия крупных игроков во время коронакризиса. Уже сама цель «включения в мировые кооперационные цепочки» становится то ли требующей запределно высоких и непонятных политических уступок, то ли недостижимой – трансграничные поставки жизненно важных средств и оборудования пресекались во время пандемии даже в отношении союзников. А что будет в случае чего-то более опасного, чем вирус?

Надо сказать, что пересмотр базовой экономической идеи начался еще в 2016–2018 гг., во время подготовки Центром стратегических разработок «Стратегии-2030». Тогда был предложен рост, основанный на повышении производительности, структурном маневре и стимулировании отдельных «производительных» «эффективных» расходов бюджета – на человеческий капитал и инфраструктуру, в ущерб «непроизводительным» – оборонным и поддержке госкорпораций.

Сомнительна сама идея таких локальных «точечных» расходов. Образование само по себе не создает человеческого капитала (в чем убедились ученые, инженеры и врачи, пережившие 90-е). За счет его формируется лишь потенциал роста, а превратится ли он в капитал, позволяющий человеку наращивать доходы, улучшать квалификацию, здоровье и культурный уровень, зависит от наличия высокопроизводительных рабочих мест для тех самых инженеров, айтишников, ученых, врачей. Без этого ситуация с человеческим капиталом лишь повысит конкуренцию на рынке квалифицированного труда и снизит его оплату. Или приведет к эмиграции. А за поспешной и прямолинейной «структурной реформой», если она сведется лишь к частичной приватизации и очередной оптимизации госкорпораций технологического профиля, последует потеря рабочих мест.

«Точечные» дороги ради дорог и даже технологии ради технологий бесперспективны. И назревшая «пересборка» системы национальных проектов под их продление до 2030 г. может вестись только в логике целостного «пакета проектов».

Вот его контуры.

В ядре – повышение производительности труда, это база для роста реальной заработной платы. Чтобы рост эффективности не привел к безработице, нужен проект по экспансии российской продукции на внутренние и внешние рынки. Это предполагает кратное расширение поддержки экспорта по всем имеющимся направлениям (в России экспортируется всего 10–12% производимых машин и оборудования).

Следующий слой обеспечивающих мероприятий – обновление производственного аппарата, собственно и создающего пространство для воспроизводства человеческого капитала. Проблема здесь в качестве инвестиций. Чтобы капиталовложения не приводили к консервации технологической отсталости, нужна параллельная технологическая модернизация: прорывы на новые рынки, где еще нет жестких стандартов продукции и есть шанс стать «царем горы» в отсутствие пока других сильных игроков; развитие уже сложившихся компаний – технологических лидеров (включая госкорпорации; здесь ключевой задачей становится повышение их эффективности); наконец, создание условий для модернизации основной массы компаний.

В связи с неизбежными увольнениями потребуется обеспечить масштабный переток людей из сжимающихся секторов экономики в растущие. А значит, профессиональное переобучение и территориальный маневр рабочей силы, т. е. широкое жилищное строительство. Кроме того, необходим отдельный **нацпроект** по малому бизнесу – важнейшему акцептору увольняемых из крупных и средних компаний. Условие для этого лежит «в стороне» – это сбалансированность местных и региональных бюджетов, позволяющая исключить их налоговое и неналоговое (через аренду) давление на малый бизнес.

И наконец, общее обеспечение «операции развития» по линии наращивания социального капитала (образование, здравоохранение, культура, экология, городская среда и т. д.), инфраструктурного разблокирования территорий (создание взаимосвязанных магистральных и местных коммуникаций, интермодальных узлов и т. д.) и воспроизводства технологического потенциала (цифровизация экономики, наука).

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/07/20/835011-natsionalnim-proektam>

КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.21.07; КОНЦЕССИЯМ ХОТЯТ ДОБАВИТЬ МЯГКОСТИ; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ МИНЭКОНОМИКИ ПОПРАВИТЬ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПЛАТЕЖНЫХ МЕХАНИЗМАХ ГЧП

Национальный центр государственно-частного партнерства (ГЧП) подготовил свои предложения к законопроекту Минэкономки о разграничении институтов концессий и госзаказа. Эксперты предлагают смягчить предложенное ведомством требование о выплате платы концедента лишь после ввода объекта в эксплуатацию, разрешив получать часть этих средств на обслуживание кредитов. Сам срок, в течение которого власти будут возмещать расходы инвесторов в рамках этого платежного механизма, в центре ГЧП предлагают сократить с пяти до трех лет с момента ввода объекта в эксплуатацию.

Пока Минэкономки согласовывает с ведомствами и обсуждает с бизнесом свой законопроект, разграничивающий институты концессии и госзаказа, экспертное сообщество предлагает свои корректировки к этому документу. Так, свои предложения (есть у “Ъ”) в Минэкономки направил центр ГЧП – в министерстве сообщили, что пока не их получали, но при поступлении замечания будут рассмотрены «в установленном порядке».

Напомним, готовящийся законопроект является следствием спора ведомства с Федеральной антимонопольной службой (ФАС). ФАС выступала за то, что при стопроцентном бюджетном финансировании возмещение затрат инвестора возможно только после ввода объекта и по истечении определенного времени. Более того, служба предлагала запретить совместное использование платы концедента (возмещение из бюджета затрат инвестора после ввода объекта) и капитального гранта (финансирование

части расходов инвестора на этапе строительства). Минэкономики же занимало менее жесткую позицию, настаивая на возможности одновременного использования этих инструментов (см. “Ъ” от 28 ноября 2019 года).

Предложенный ведомством законопроект предполагает использование капитального гранта на покрытие до 75% расходов инвестора на создание объекта, при этом плату концедента он сможет получать в течение минимум пяти лет после его завершения.

Кроме того, предусматривается и новый инструмент – минимальный гарантированный доход – средства, которые будут выплачены инвестору, если доходы от эксплуатации объекта окажутся ниже запланированного минимума. Как пояснили “Ъ” в Минэкономики, там рассчитывают, что документ будет принят до конца этого года.

Само появление законопроекта в центре ГЧП приветствуют – он охватывает вопросы, «которые позволят улучшить практику реализации ГЧП-проектов и снизить риски оспаривания проектов», указано в заключении экспертов.

Вместе с тем ряд положений они предлагают смягчить. В центре ГЧП полагают, что получение платы концедента только после завершения создания объекта может негативно отразиться на проектах, предусматривающих плату за доступность (государство направляет инвестору платеж за возможность эксплуатации объекта), – при задержке сроков ввода объекта инвестор не сможет погасить свои займы в силу отсутствия денежного потока от государства. Вместо этого предлагается предусмотреть возможность выплаты части этой суммы – на обслуживание кредитов – до ввода объекта, а сам минимально возможный срок выплаты концедента сократить с пяти до трех лет.

Размер же гранта в центре предлагают увеличить с 75% расходов на создание объекта до 85%.

Особенно актуально это для социальных проектов, в которых будущие доходы инвестора не позволяют окупить понесенные расходы, а финансовое участие государства составляет более 80%. Отметим, сейчас, по данным платформы «Росинфра», реализуется 217 проектов в социальной сфере, инвестиции в них оцениваются в 136,8 млрд руб.

Всего, по данным «Росинфра», в рамках концессий реализуется 2,7 тыс. проектов с общим объемом инвестиций не менее 2,15 трлн руб., из которых на частные приходится 1,5 трлн руб. Однако сейчас, отмечает исполнительный директор центра ГЧП Максим Ткаченко, во всех регионах снижается инвестиционная активность и идет работа по оптимизации инфраструктурных программ (впрочем, большинство все же рассматривает концессии как антикризисный механизм). В центре ГЧП прогнозируют, что рынок концессий восстановится в 2021–2022 годах, но объемы инвестиций сократятся, поскольку большинство «мегапроектов» будут реализовываться либо за госсчет, либо будут отложены на два-три года. Власти полагают, что пока концессии развиты недостаточно – в начале года Минэкономики отмечало, что Россия продолжает испытывать нехватку инвестиций в инфраструктуру. По оценкам ведомства, в 2020–2040 годах дефицит будет ежегодно составлять около 1,9% ВВП, что больше даже текущего объема инвестиций (их ведомство оценивает примерно в 1,6% ВВП).

<https://www.kommersant.ru/doc/4424903>

РБК; ИВАН ТКАЧЁВ, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2020.21.07; МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ ПРОГРАММУ СОКРАЩЕНИЯ РАСХОДОВ БЮДЖЕТА

Финансовое ведомство предложило сократить на 10% часть расходов бюджета на следующие три года, отказаться от индексации зарплат госслужащим и поощрений регионам за выполнение КРІ. В 2021 году ассигнования снизятся на 1,4 трлн руб.

Минфин предложил сократить на 10% незащищенную часть ассигнований федерального бюджета в 2021–2023 годах, отказаться от индексации зарплат чиновников, а также перенести реформу оплаты труда федеральных госслужащих за пределы 2023-го, следует из опубликованной 20 июля методики расчета предельных базовых бюджетных

ассигнований на ближайшие три года. Эти меры вместе с сокращением ассигнований на госпрограмму вооружений (ГПВ) на 5% призваны обеспечить в следующую трехлетку сбалансированность федерального бюджета, который из-за пандемии COVID-19 и обвала цен на нефть будет дефицитным.

Суммарное сокращение бюджетных ассигнований в 2021 году составит 1,428 трлн руб. (включая 856,4 млрд руб. экономии за счет оптимизации бюджетных расходов и 365,3 млрд руб. за счет их переноса на текущий год). В 2022-м уменьшение объема ассигнований бюджета оценивается в 1,892 трлн руб., а в 2023 году – в 1,364 трлн руб., следует из документа Минфина.

Подход к трехлетнему расчету бюджетных ассигнований, который предполагает программу их оптимизации, был рассмотрен на совещании у **премьер-министра Михаила Мишустина** 7 июля, следует из письма министра финансов Антона Силуанова ведомствам – распорядителям бюджетных средств.

Дефицит федерального бюджета по итогам 2020 года составит около 5% ВВП, ожидают в Минфине.

Сокращение «незащищенных» статей бюджета

Минфин предлагает провести «оптимизацию» расходов федерального бюджета в 2021–2023 годах. По сути, речь идет о сокращении расходов «незащищенной» части бюджета. На 10% они будут снижены по более чем 50 статьям, за исключением дотаций региональным бюджетам, расходов на исполнение так называемых публичных нормативных обязательств (социальные пособия, пенсии военнослужащим, которые в отличие от гражданских пенсий платятся из федерального бюджета, а не из бюджета ПФР, и т.д.), на содержание судебной системы, обслуживание госдолга и межбюджетные трансферты внебюджетным фондам. Но на те же 10% Минфин предлагает и «оптимизировать» расходы на «обеспечение деятельности органов управления внебюджетных фондов», то есть административные расходы руководства фондов.

Последний раз подобное сокращение бюджета проводилось в 2016 году, после падения цен на нефть и сокращения нефтегазовых доходов. Но теперь Минфин пошел на беспрецедентный для недавней истории шаг – сокращение оборонных расходов. Расходы на реализацию государственной программы вооружений будут урезаны на 5% в 2021–2023 годах.

Всего за счет оптимизации расходных статей (включая сокращение программы вооружений на 5%) бюджетные ассигнования сократятся на 856,4 млрд руб. в 2021 году, на 846,7 млрд руб. в 2022-м и на 833,2 млрд руб. в 2023 году. Денежный объем сокращения госпрограммы вооружений в методике Минфина не указывается. Суммарное снижение нерасписанных расходов составляет 258,2 млрд руб. в 2021 году, 192 млрд руб. в 2022-м и 198,2 млрд руб. в 2023 году, следует из документов ведомства.

Сокращение бюджетных ассигнований будет осуществляться относительно базы действующего закона о бюджете на 2020–2022 годы. Так, в 2021-м текущим законом предусмотрены общие бюджетные расходы на 21,2 трлн руб., в 2022 году – на 22,4 трлн руб.

В этом году Минфин планирует потратить около 23 трлн руб., что превышает объем расходов, предусмотренный бюджетным правилом. Отклонение от правила обусловлено необходимостью стимулирования экономики на фоне пандемии коронавируса. По крайней мере в 2021 году Минфин собирается сократить расходы даже в номинальном выражении относительно высокой базы 2020-го. Отступление от бюджетного правила будет временным – это контрциклическая бюджетная политика в период циклического спада экономики, подчеркивали в Минфине. С 2022 года министерство намерено вернуться к действующему бюджетному правилу.

Отказ от увеличения зарплат чиновников

Одновременно с десятипроцентным сокращением бюджетных ассигнований Минфин предлагает отказаться от индексации окладов госслужащих в 2021 году, следует из его документа. Ведомство Антона Силуанова не в первый раз прибегает к пропуску ежегодного повышения зарплат чиновников в качестве меры обеспечения сбалансированности бюджета: индексация для госслужащих приостанавливалась во время кризиса 2014–2017 годов. Затем в течение трех лет с 1 октября зарплаты чиновников ежегодно увеличивали на уровень инфляции за предыдущий год.

Средняя зарплата госслужащих в федеральных органах власти в 2018 году достигла 126,6 тыс. руб. (данные за 2019-й Росстат пока не представил), а самыми высокооплачиваемыми федеральными чиновниками стали сотрудники аппарата правительства (240,4 тыс. руб. в 2018-м) и администрации президента (236,7 тыс. руб.). В документе Минфин не проводит общую оценку экономии бюджетных средств от пропуска индексации зарплат чиновников в 2021 году. Отказ же от повышения зарплат госслужащих, занятых в сфере обеспечения обороноспособности страны, сэкономит госбюджету 15,2 млрд руб. в 2021–2022 годах.

Минфин также предлагает сэкономить 118,5 млрд руб. в 2021–2022 годах за счет переноса реформы денежного содержания федеральных чиновников за пределы ближайшей трехлетки. Эта реформа предполагала, с одной стороны, увеличение постоянной части оклада госслужащих, а с другой – «оптимизацию бизнес-процессов» и сокращение числа чиновников, объяснял Силуанов.

Еще 150 млрд руб. Минфин предлагает сохранить в бюджете за счет отказа от выплаты дотаций региональным бюджетам за выполнение губернаторами КРП. Система оценки работы глав регионов, утвержденная президентским указом «Об эффективности деятельности высших должностных лиц субъектов России», предполагает 15 критериев, среди которых, например, уровень доверия к власти, естественный прирост населения, доступность жилья, уровень бедности и др. По словам экс-министра экономического развития, а ныне помощника президента Максима Орешкина, «система рассчитана на поощрение, а не на наказание», а мотивацией для губернаторов должна была бы стать прибавка к региональному бюджету.

<https://www.rbc.ru/economics/21/07/2020/5f15ab829a7947382f5ec57e>

FORBES.RU; БОРИС РЫБАК; 2020.20.07; АРИФМЕТИКА «АЭРОФЛОТА»: КАК СТРАТЕГИЯ «30/30» ИЗМЕНИТ КОМПАНИЮ И ОТРАСЛЬ

Новая стратегия «Аэрофлота», представленная на прошлой неделе правительству, означает существенное перераспределение ролей на рынке авиаперевозок – теперь уже без попыток закамуфлировать доминирование лидера, считает **заместитель председателя Общественного совета ПАО «Аэрофлот» Борис Рыбак**.

Новая стратегия группы компаний «Аэрофлот» до 2028 года, представленная генеральным директором авиакомпании Виталием Савельевым **премьер-министру Михаилу Мишустину** 14 июля и утвержденная советом директоров два дня спустя, поражает своим размахом, особенно с учетом сегодняшней ситуации и тревожных перспектив мировой трэвел-индустрии в ближайшие год-два.

В стратегии, получившей название «30/30», предполагается увеличить объем пассажиропотока на 30 млн человек в год (это первое «30») в период с 2023 по 2028 год. К 100-летию «Аэрофлота» в 2023 году, согласно действующей стратегии, планируется обеспечить перевозку ежегодно 100 млн пассажиров. Второе «30» – это уменьшение цен на полеты в экономклассе (вероятно, по России) на 30%, что в абсолютном выражении означает среднюю стоимость путешествия «туда-обратно» в коридоре 8000-8500 рублей. Напомню, что среднее расстояние при полетах по России составляет около 3000 км.

В результате реализации стратегии «30/30» крупнейшая группа авиакомпаний России видит себя к 2027–2028 году следующим образом.

«Аэрофлот» как головная компания группы продолжит работу в премиальном сегменте, но сосредоточится на дальнемагистральных международных рейсах, постаравшись подняться до уровня сервиса «пятизвездочной компании». Головная компания будет оперировать флотом из 170 воздушных судов исключительно западного производства, в основном дальнемагистральных, и рассчитывает перевозить 35–40 млн пассажиров в год. Столь значительный международный трафик может быть сгенерирован не столько за счет удовлетворения потребности россиян в зарубежных путешествиях, но в первую очередь за счет транзита пассажиров из Юго-Восточной Азии в Европу и Америку, в результате чего аэропорт Шереметьево будет развиваться как крупный международный хаб.

Логично предположить, что авиакомпания сохранит у себя и флот среднемагистральных самолетов Airbus семейства A320 для обеспечения стыковочных рейсов в европейском и средиземноморских регионах.

«Победа» получит от «Аэрофлота» все самолеты Boeing 737-800 и права на все ближне– и среднемагистральные маршруты (опять же, вероятно, по России). Монофлот из 170 Boeing 737 позволит единственному в стране авиадискаунтеру перевозить 55–65 млн пассажиров в год и снизить на 30% стоимость билетов в экономическом классе (вероятно, имеется в виду относительно средней стоимости билетов по стране в 2019 году).

«Россия» возьмет на себя роль компании, которая сосредоточится на обслуживании социальных, субсидируемых направлений полетов (в частности, работая по «плоским» тарифам) и на эксплуатации авиатехники российского производства. Ее флот будет состоять из 250 воздушных судов, из них 235 – продукция российского авиапрома: 150 Superjet 100 и 85 MC-21. Это означает, что все эксплуатируемые сейчас в «Аэрофлоте» 54 SSJ 100, заказы на 95 Superjet 100 и 50 MC-21, а также опцион еще на 35 MC – все перейдет «России». Ее пассажиропоток, судя по цифрам «Аэрофлота» и «Победы», видимо, составит 20–25 млн пассажиров в год. Очевидно, что эта «собес-авиакомпания» станет главным получателем государственных субсидий, направляемых в нарастающих объемах правительством в воздушный транспорт страны.

Обращает на себя внимание исчезновение из группы дальневосточной авиакомпании «Аврора», которая обслуживает региональные и местные маршруты на Дальнем Востоке: очевидно, «Аэрофлот» избавится от авиакомпании, которая толком не вписывалась ни в одну из стратегий, а была некой нагрузкой из прошлых времен.

Нетрудно понять, что в случае успеха реализации стратегии столь агрессивного роста тройка авиакомпаний группы «Аэрофлот» не только закроет большую часть потребностей Российской Федерации в воздушных перевозках, но и станет важным центром экспорта транспортных услуг в объеме примерно \$20-25 млрд год. Что немаловажно, это экспорт высокотехнологичных несырьевых услуг. Так и хочется дополнить формулу, заложенную в название стратегии: $30/30 + 600$ (самолетов) = \$30 млрд (операционных доходов).

Оставшимся участникам рынка – тем, кто сумеет пережить пандемию и ее социально-экономические последствия, придется, очевидно, довольствоваться нишевыми сегментами – обслуживанием потребностей меж– и внутрирегионального сообщения, перевозками на труднодоступных территориях, специальными перевозками (в том числе туристическими и вахтовыми), общеавиационными, сельскохозяйственными и санитарными работами.

Неудивительно, что новая стратегия интенсивного развития появилась в обстановке невиданного в истории мирового воздушного кризиса. Во всех учебниках по менеджменту написано, что кризис – это не только ужасный ужас, но и ужасные возможности. Да и все консультанты советуют руководству всех компаний не вешать нос перед лицом невиданных трудностей, а попытаться найти какой-то обходной маневр, способный дать рывок в развитии, и т.д. и т.п. Как известно, настоящие чемпионы побеждают на самых сложных участках трассы.

Эта стратегия (уже третья за последние пять лет: 2015, 2018, 2020), на мой взгляд, существенно отличается от предыдущих большей логичностью, сбалансированностью,

цельностью, долгосрочным видением. В ней уже нет попыток закамуфлировать стремление получить абсолютное доминирование группы «Аэрофлот» на российском рынке воздушного транспорта. А в случае ее реализации это однозначно произойдет.

Более того, из стратегии четко следует, что руководство авиакомпании планирует, с одной стороны, одним махом решить все социальные задачи, которые правительство адресует российскому воздушному транспорту (от обеспечения доступности регионов и связей между ними до обеспечения работой многострадального российского авиапрома). С другой стороны, создается мощный центр экспорта транспортных услуг с доходами, сопоставимыми с доходами от продажи большинства видов российских сырьевых ресурсов или превышающими их. Вероятно, уверенности руководству авиакомпании придает тот факт, что стратегия развития «Аэрофлота» до 2025 года (которая тоже, кстати, выглядела в 2015 году крайне амбициозной, если не авантюрной) была реализована досрочно и с большим опережением, в 2018 году.

Новая амбициозная задача отнюдь не выглядит простой и беспроблемной. Она потребует фундаментальной перестройки практически всех процессов как внутри группы компаний, так и в каждой из авиакомпаний: управленческих, операционных, технических, финансовых, маркетинговых, управления персоналом, особенно с учетом нарастающего дефицита кадров всех основных специальностей от летного и инженерно-технического до управленческого и операционного персонала. В новейшей истории нашей страны трудно припомнить сопоставимую по масштабам программу развития сервисной компании, которая закончилась бы успехом.

Но, самое главное, реализация подобной стратегии, очевидно, потребует невиданных доселе в российском воздушном транспорте инвестиций, исчисляемых сотнями миллиардов рублей, а точнее, десятками миллиардов долларов. И хотя группа «Аэрофлот» сегодня получает беспрецедентную по российским меркам поддержку от правительства, для реализации подобной программы нужны средства, как минимум на порядок, а то и на два, превышающие те, которыми компания располагает сегодня. До сих пор подобные финансовые вливания были доступны только сырьевому сектору и оборонно-промышленному комплексу.

И это означает, что «Аэрофлот», кроме планируемых и уже поступающих государственных средств, будет активно привлекать деньги с рынка, используя все доступные публичной компании инструменты. При наличии четкого видения перспектив, амбиций и масштаба это уже будет интересно многим. И поставщикам, и инвесторам.

<https://www.forbes.ru/biznes/405319-arifmetika-aeroflota-kak-strategiya-3030-izmenit-kompaniyu-i-otrasl>

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.20.07; АФРИКАНСКОЕ КОЛЬЦО: КАК РОССИЯНЕ ВОЗВРАЩАЛИСЬ ДОМОЙ С ЧЕРНОГО КОНТИНЕНТА; «ИЗВЕСТИЯ» ПООБЩАЛИСЬ В ШЕРЕМЕТЬЕВО С ПАССАЖИРАМИ, ОКАЗАВШИМИСЯ НА РОДИНЕ СПУСТЯ МЕСЯЦЫ

Россия помогла вернуться домой из Африки всем соотечественникам, которые этого хотели. В дальнейшем Москва будет вывозить их уже точно. Об этом «Известиям» сообщил и.о. замдиректора департамента информации и печати МИДа Денис Микерин. Пассажиры вывозного рейса и их родственники рассказали, как пандемия разлучила семьи и превратила запланированный отдых в кромешный ад, а также о том, как диппредставительства на континенте помогли решить эти проблемы. А глава ДИП МИД РФ Мария Захарова поделилась с «Известиями» самой запомнившейся историей возвращения на родину.

100 часов в небе

В третьем часу ночи 20 июля самолет с возвращающимися на родину россиянами наконец приземлился в аэропорту Шереметьево. Авиалайнеру пришлось проделать немалый путь –

пять дней, семь стран и порядка 100 часов в небе. Сложнейший по логистике вывозной рейс, который дипломаты прозвали «Африканским кольцом», охватил Танзанию, Либерию, Гану, Камерун, Уганду, Кению и Иорданию. Чтобы добраться до дома, в эти страны также приехали два соотечественника из Эфиопии и пять – из Мозамбика.

Благодаря этому турне на борту собрались 197 россиян, сообщил на пресс-подходе в аэропорту исполняющий обязанности заместителя директора департамента информации и печати МИДа Денис Микерин, проехавший весь африканский маршрут. В самолете также оказались пять украинцев и три казаха, которых при поддержке посольств вернут на родину.

Спецбортом удалось попутешествовать даже животным. Одному крупному псу на протяжении всего полета пришлось находиться в грузовом отделе. Однако про него ни на секунду не забывали и периодически навещали. Маленькой собачке повезло чуть больше – она смогла лететь в салоне вместе с хозяевами.

Несмотря на то что за плечами пассажиров интересная, но изнурительная поездка, на этом всё не заканчивается. Всем им и экипажу в составе 20 человек предстоит уйти на самоизоляцию. Требование не пользуется популярностью среди путешественников, однако большинство из них понимает, что это необходимая мера безопасности.

На сегодня Россия вывезла из Африки почти всех соотечественников, которые хотели вернуться домой, считает Денис Микерин. Больше Москва не будет устраивать турне по континенту, работа продолжится в точечном формате. При этом дипломат признал, что достаточно сложно определить, сколько россиян еще планирует попасть на родину.

– Сейчас мы вывезли из стран по всему миру порядка 55 тыс. человек, хотя изначально речь шла о 30 тыс., – сообщил он «Известиям».

Каждый путь возвращения этих людей уникален. Официальный представитель МИД РФ Мария Захарова, отвечая на вопрос «Известий», призналась, что больше всего ей запомнилась история девушки Лоры из Камеруна, с которой она активно общалась несколько месяцев. За это время наша соотечественница пережила целый круговорот событий. Сначала она выехала в Африку со своим мужем, местным жителем, для продления его документов. Потом, когда началась пандемия, боролась за то, чтобы вернуться в Россию. Затем в личной жизни произошли драматические изменения, и она была вынуждена бороться уже за свое существование. Но в конце концов 20 июля Лора смогла добраться до дома.

– Мы ей помогали. Она стала активистом нашей местной диаспоры. Лора активно описывала всё, что происходит, и я переживала вместе с ней. Она прислала мне видео из остановки в Танзании со словами: «За четыре месяца это самый счастливый день в моей жизни». Чувство восторга, которое ее переполняло, дорогого стоит, – считает Мария Захарова.

С любимыми не расставайтесь

Во время пандемии многие жалуются на закрытие границы, потому что не могут провести отпуск там, где хотят. Однако для некоторых эта ограничительная мера имеет намного более существенные последствия. В зоне прилета вывозной рейс с нетерпением ожидал россиянин Роман Кашигин. Последние 11 лет он жил в Уганде и управлял туристической компанией. В начале года ему по работе пришлось одному съездить в Мьянму, однако потом вернуться в Африку так и не удалось. Мужчине пришлось лететь в Россию с пересадкой в Таиланде.

В Уганде у него осталась семья: жена Оливия, местная жительница, и двое маленьких детей – мальчик Сава и девочка Дельфина. С большим трудом и благодаря работе дипломатической службы родственникам Романа удалось попасть на спецборт.

– Сейчас жду супругу и детей с самолета. Я не видел их с февраля, очень соскучился. Сейчас проще – есть интернет и соцсети, но всё же, – признался «Известиям» мужчина.

Семейного воссоединения ждала и Ольга, встречавшая в Шереметьево своего отца, которого не видела уже 14 месяцев. Мужчина работал старшим механиком на грузовом корабле в Гане. Еще до карантина у него начались проблемы, рассказала «Известиям» девушка. Логистическая компания перестала обслуживать рейсы, и он по факту остался без заработка и не мог покинуть судно. К счастью, российское представительство помогло решить проблему семьи и отправить мужчину в Москву.

В своем чемодане моряк привез не только личные вещи, но и те, которые принадлежали умершему капитану корабля. Их он планирует передать родственникам мужчины.

Заложником Африки стал и начальник стройки в Камеруне Дмитрий Алексейченко, надевшийся вернуться еще в мае.

– Я названивал в МИД и обращался в консульства. Всех просил и умолял. Наконец это случилось. Но по факту два месяца жизни выкинуто, – поделился он с «Известиями».

Сейчас, по его словам, в Камеруне и в целом в Африке всё спокойно. Из-за пандемии есть только незначительные ограничения и рекомендации – далеко не везде – о соблюдении дистанции и ношении масок.

В схожей ситуации, но в другой стране оказался начальник горнорудного объекта Иван. Как рассказал «Известиям» мужчина, в конце весны, когда традиционно начинается сезон дождей в Либерии, он планировал вернуться на родину. Однако из-за общемирового кризиса планы изменились. Три месяца он пытался приехать в Россию, и в итоге ему это удалось.

Заложниками ситуации стали также пассажиры, решившие побаловать себя экзотическим отпуском в Африке, который в одночасье превратился в ад на земле.

– Отдохнули две недели в Кении, а потом застряли. Пришлось экономить на всем, но мы справились. Под рукой было море. Нашли дешевое жилье. Помогали местные жители, – поделился с «Известиями» турист Владимир Ромашин.

Истории других пассажиров рейса менее драматичны. Некоторые решили воспользоваться «счастливым билетом» – пролететь полсвета за счет государства, хотя и были не прочь остаться на африканском континенте.

– Я часто тусуюсь в Кении, мне там нравится. Вернулся, потому что рейс бесплатный. Да и деньги пора зарабатывать. Полет был хороший. Мы еще останавливались в Танзании – там нам за отель заплатили, – рассказал «Известиям» пассажир спецборта Леонид.

Россиянин признался, что это путешествие ему понравилось и он запомнит его надолго.

Из-за пандемии коронавируса Россия с 27 марта закрыла международное авиасообщение. Пока перевозчики могут выполнять только рейсы для возвращения пассажиров домой.

<https://iz.ru/1037487/liubov-lezhneva/afrikanskoe-koltco-kak-rossiiane-vozvrashchalis-domoi-s-chernogo-kontinenta>

КОММЕРСАНТЪ; МАРИАННА БЕЛЕНЬКАЯ; 2020.20.07; ЧЕТВЕРО СУТОК НАД ЗЕМЛЕЙ; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС, ЭВАКУИРОВАВШИЙ РОССИЯН ИЗ АФРИКИ, ПОБИЛ РЕКОРД ПО ДЛИТЕЛЬНОСТИ НАХОЖДЕНИЯ В ВОЗДУХЕ

В ночь на понедельник в московском аэропорту Шереметьево приземлился вывозной рейс-рекордсмен. Экипаж провел в воздухе более 100 часов, чтобы вывести россиян и граждан Украины и Казахстана из девяти африканских стран и Иордании. Для технической подготовки рейса потребовалось несколько недель, но люди ждали его гораздо дольше – с конца марта, когда Россия закрыла свои границы из-за пандемии коронавируса.

Самолет авиакомпании Royal Flight вернул домой россиян, а также граждан Украины и Казахстана. Операция по их вывозу, получившая неофициальное название «Африканское кольцо», была уникальна. Из Москвы в аэропорт Дар-эс-Салама в Танзании прибыл российский самолет, совершивший затем в течение 24 часов шесть взлетов и шесть

посадок – в Либерии, Гане, Камеруне, Уганде (там также присоединился пассажир из Руанды), Кении и снова в Танзании.

После ночевки в Дар-эс-Саламе на рейс подсели пассажиры из Эфиопии, Мозамбика и самой Танзании. Затем самолет вылетел в Иорданию, где также забрал пассажиров, после чего взял курс на Москву. В аэропорту Шереметьево самолет приземлился в ночь на понедельник. Всего домой вернулись 205 человек и две собаки. Учитывая дальность маршрута, рейс осуществляли три экипажа – всего 40 человек.

Для пассажиров рейс был полностью бесплатным. Как пояснила официальный представитель МИД РФ Мария Захарова, благотворители были найдены через Российский союз промышленников и предпринимателей. Они же оплатили ночевку в Танзании для пассажиров и экипажей.

По словам госпожи Захаровой, «Африканское кольцо» стало уникальной операцией среди вывозных рейсов, как по длительности маршрута, так и по числу людей, задействованных в организации, – их было в несколько раз больше, чем самих пассажиров.

Подготовка рейса шла несколько недель, но люди ждали его практически с момента закрытия российских границ в конце марта. Со многими россиянами сотрудники МИД РФ вели переписку на протяжении нескольких месяцев, поддерживая их в нелегкой ситуации и обещая забрать домой при первой же возможности.

О сложности отправки рейсов в Африку в МИД говорили неоднократно. Россияне оказались разбросанными по всему континенту небольшими группами. Кто-то путешествовал, кто-то был в гостях, кто-то работал по контракту. Лететь за маленькой группой накладно. Для примера: самые многочисленные группы пассажиров, вернувшихся домой из Африки, забрали из Кении и Уганды (38 и 35 человек соответственно). Из Эфиопии улетели двое, а из Мозамбика – пять человек. Но как подчеркивают дипломаты, в данном случае количество не имеет значения.

У этих людей практически не было вариантов вернуться в Россию, кроме вывозного рейса.

С начала апреля, после закрытия границ российские ведомства начали реализацию специального механизма по вывозу туристов, одновременно заработала программа по выплате материальной помощи тем, кто не мог попасть домой. По словам Марии Захаровой, российские власти использовали зарубежный опыт, глядя, как проводят эвакуацию своих граждан США, Германия «и многие-многие другие страны, у которых мы где-то чему-то учились, где-то что-то подсматривали, где-то что-то копировали, но в результате получилась наша собственная схема».

Госпожа Захарова подчеркнула, что российскую модель отличает непрерывность полетов (почти каждый день в Россию прилетает несколько вывозных рейсов), а также редкая солидарность практически всех органов власти – законодательной и исполнительной, центральной и региональной, а также представителей общественности и бизнеса, которые подключились к решению проблем граждан, застрявших за границей. Участвовали в этой работе и дипломаты, и волонтеры из других стран, помогавшие россиянам. В свою очередь, на российских рейсах получили возможность вернуться домой граждане бывших республик СССР.

Вначале шла речь об одном рейсе из одной страны в один российский регион. Постепенно география рейсов стала расширяться. К работе подключились российские регионы, которые начали координироваться друг с другом. Далее по мере возможности российские авиакомпании также стали стараться забирать пассажиров сразу из нескольких стран за раз.

По словам Марии Захаровой, такие рейсы в шутку стали называть «маршрутками» и «электричками».

До сих пор одним из самых сложных стыковочных рейсов был сбор пассажиров из пяти африканских стран с посадкой в Тюмени и Москве. Этот самолет вернулся домой 16

июля. Однако рекорд продержался всего три дня до реализации проекта «Африканское кольцо».

Для организации рейсов нужно не просто собрать списки пассажиров и найти самолет. Логистика – одна из самых сложных проблем. Во многих странах аэропорты до сих пор не работают и открываются только под вывозные рейсы, нужно также учитывать эпидемиологическую ситуацию в стране, требования властей по соблюдению карантина.

Так, например, аэропорт Энтеббе (Уганда) не принимает самолеты в светлое время суток. По регламенту воздушная гавань закрыта с 9 до 17 часов. И это серьезно повлияло на выстраивание маршрута. В Уганде среди 35 пассажиров, поднявшихся на борт, был и россиянин, находившийся в Руанде. Недавно он перенес инсульт и решил воспользоваться возможностью вернуться домой. Чтобы он попал на рейс, сотрудники посольства РФ везли его до соседней страны 19 часов на автомобиле.

Из Кении россияне пытались забрать еще в июне, но собрать всех в одном месте не получилось. Там только 6 июля были ослаблены карантинные меры и открыли административные границы между районами страны. Благодаря этому все желающие смогли добраться до столицы. Правда, в последний момент оказалось, что четыре человека решили не лететь. Такие случаи тоже не редки и составляют проблему при организации рейса. Люди стучат во все инстанции с просьбой их вывезти, а при реальной регистрации на рейс на нем может оказаться меньше пассажиров, чем планировалось. Так уже не раз было с Иорданией. Тем не менее работа продолжается.

С начала апреля благодаря разработанному алгоритму вывоза туристов в Россию вернулись около 60 тыс. человек. Из них почти 50 тыс. были вывезены непосредственно российскими авиакомпаниями. Работа механизма по оказанию содействия вывозу туристов будет продолжаться до открытия границ и полного восстановления авиасообщения.

У нас огромное количество российских граждан, которые находятся за рубежом, это сотни тысяч человек. Они там живут, работают, учатся, у них там совместные семьи. И каждый день у этих людей что-либо случается – и хорошее, и плохое: рождаются дети, к сожалению, уходят родственники, болеют», – сказала Мария Захарова.

С конца мая – начала июня, когда мировая логистика начала оживать, в Москве пытаются сочетать рейсы зарубежных авиакомпаний с российскими вывозными рейсами. По словам Марии Захаровой, многие граждане РФ смогли добраться до европейских аэропортов, откуда вылетели в Россию. Она привела в пример туристов из Австралии и Новой Зеландии, откуда не было прямых вывозных рейсов. По данным “Ъ”, транзитом из этих двух стран смогли выехать сотни человек, в том числе поменяв свои старые билеты.

История россиянки, застрявшей на 2,5 месяца в ЮАР и вернувшейся вывозным рейсом. Однако не у всех есть такая возможность. Так, Евгения Старовойт, застрявшая в Австралии, рассказала “Ъ”, что у нее не получилось поменять билет, чтобы добраться до Европы, а денег на покупку нового нет. По ее словам, у других туристов финансовые проблемы возникли после того, как 30 июня была прекращена материальная помощь, оказываемая туристам по постановлению №433 правительства РФ (ППРФ). Более того, не все из них эту помощь получили. О проблемах с помощью говорят и туристы в других странах. На портале Change.org появилась петиция с просьбой к правительству о продлении действия этого постановления.

Как отметила Мария Захарова, вопрос о продлении помощи не в компетенции МИДа. Однако она обратила внимание, что для многих россиян стало сюрпризом, что программа была рассчитана на то, чтобы люди смогли дотянуть до первой возможности вернуться домой – либо прямым рейсом, либо с пересадкой, а не на то, чтобы они смогли продолжать отдыхать за границей. По ее словам, если человек принимает решение не лететь, когда такая возможность есть, значит, он рассчитывает силы на то, что остается. При этом она признала, что бывают разные случаи.

По данным МИД РФ, материальную помощь по постановлению 433 ППРФ получили 23093 человека (по 17056 заявлениям). Доля положительно рассмотренных заявлений – около 27%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4424690>

КОММЕРСАНТЪ FM; АЛЕКСАНДР МЕЗЕНЦЕВ; 2020.20.07; ДТП ПОДБИРАЮТ НОРМАТИВЫ; УДАСТЯ ЛИ ВЛАСТЯМ СНИЗИТЬ СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ

Полиция не верит в значительное снижение смертности на дорогах в ближайшие годы. МВД предлагает увеличить допустимые показатели по гибели в ДТП до 8,4 человек на 100 тыс., сообщает газета «Ведомости». Согласно майским указам президента **Владимира Путина** и нацпроекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», уже через четыре года Россия должна была выйти на лучшие мировые показатели – не более четырех погибших на 100 тыс. населения.

Удастся ли властям снизить смертность на дорогах? И насколько реален показатель в восемь человек на 100 тыс.? Этот вопрос “Ъ FM” задал руководителю общественного движения «Обеспечение безопасности дорожного движения» Константину Крохмалю:

«Это был небольшой холодный душ в виде предварительной полугодовой статистики, которая даже с учетом того, что страна находилась в режиме карантина и ограничения движений, мягко говоря, ужасающая. Все идет разрозненно, у каждого своя степень ответственности, и у нас происходит то же самое, что и в московских дворах: вычистили один дом, а дальше не моя территория, лежат сугробы, и мне абсолютно наплевать. Конечно, статистика может подгоняться, и это было сделано несколько лет назад, когда тех, кто умирал на больничных койках от ран, вывели из категории погибших на дороге. Собственно, поэтому удалось автоматически за счет небольшого такого ухищрения сразу же улучшить статистику на 5-7%, ничего не делая. Сейчас действует именно метод неотвратимости наказания.

Человек, который совершил ДТП, должен отвечать независимо от статуса.

Штраф хоть на 100 тыс. руб., хоть на 200, хоть на миллион уже не действует. Нужно было сразу по закону ввести ответственность за пострадавших. Стоимость смерти должна оцениваться не в миллион рублей, а в 10-30 млн руб. Где эту сумму возьмет человек – уже второй вопрос».

Согласно нацпроекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» уже к 2030 году летальность на российских дорогах должна стать нулевой. Для этого из бюджета в рамках программы планировалось выделить почти 5 трлн руб. Для снижения уровня смертности при ДТП в России нужно решить проблему необоснованного преимущества у некоторых участников движения, считает директор Института транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин:

«За последние годы смертность на дорогах в России снижается очень приличными по мировым меркам темпами. У нас эта цифра составляет порядка 12 единиц, ее хотят снизить к 2024 году в три раза, то есть смертность на дорогах надо сокращать на 20% в год. Такого не бывает. Цифра, заданная министерством, несколько больше восьми, достижима. Какая простейшая институциональная мера применяется во всех странах с высоким уровнем безопасности? Тотальное равенство на дорогах всех участников дорожного движения.

У нас список формальных привилегий на дорогах самый большой в мире: какой-нибудь второй помощник прокурора имеет на дороге больше прав, чем Ангела Меркель.

Не нужно быть большим ученым, чтобы рассказывать, что такое неформальные привилегии на дорогах России. Пока мы это не устраним, попасть в высшую лигу нам просто не светит. Вопрос не в том, что права, свободы, гуманитарные ценности – это просто объективный факт, подтверждаемый мировой статистикой».

По данным Росстата, в прошлом году в ДТП в России погибли почти 17 тыс. человек – это около 50 смертей в день. Ранения в авариях получают более 600 человек ежедневно.
<https://www.kommersant.ru/doc/4424707>

КОММЕРСАНТЬ ВОРОНЕЖ; МАРИЯ СТАРИКОВА; 2020.21.07; ЧЕРНОЗЕМЬЕ ГРУЗЯТ БЕЗ РОЗНИЦЫ; ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРОВ В МАКРОРЕГИОНЕ РАСТУТ ПРИ ПАДЕНИИ ПРОДАЖ

В регионах Черноземья сокращается оборот розницы. За пять месяцев 2020 года все шесть областей макрорегиона снизили этот показатель в пределах 10%. Падение происходит на фоне значительного увеличения грузоперевозок, в некоторых регионах выросших в разы. По мнению экспертов, это результат связанных с пандемией ограничений на работу торговых объектов, а также перераспределения потребительского спроса в более дешевый сегмент, и эта тенденция продолжится.

Рост показателей грузоперевозок в шести регионах Черноземья был замечен уже по итогам первого квартала и соотносился с общероссийским трендом: перевозки грузов автотранспортом всех видов экономической деятельности без учета субъектов малого предпринимательства в РФ впервые с 2018 года выросли по отношению к аналогичному периоду прошлого года – на 12,6%. Рост показателя – 117,8% – зафиксировали и в ЦФО. В регионах Черноземья грузоперевозки тоже увеличились – на 10-30%, а в Тамбовской области – более чем в три раза (из регионов России больше только в Чукотском автономном округе – почти в восемь раз).

Та же тенденция наблюдалась и в грузообороте автотранспорта: в РФ рост показателя по отношению к первому кварталу 2019 года составил 113,4%, в ЦФО – 112,6%, в Белгородской области – 100,8%, в Воронежской – 128,7%, в Курской – 140,1%, в Липецкой – 157,4%, в Орловской – 108%, в Тамбовской – снова рекордные 322%.

В январе-мае 2020 года тенденция сохранилась практически во всех регионах Черноземья. В Белгородской области грузовики организаций всех видов экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства) перевезли 9,8 млн т грузов, выполнив 899,1 млн тонно-километров, что соответственно на 3,8% больше и на 0,3% меньше, чем в январе-мае 2019 года.

В Воронежской области за тот же период перевезено 11 млн т грузов (на 8,7% больше, чем за пять месяцев 2019-го). Грузооборот составил 911 млн т-км, увеличившись по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 25,9%. В Курской области грузооборот увеличился на 37% – до 170,1 млн т-км, перевезено 3,72 млн т грузов (106,1%). В Липецкой области перевезено 2,81 млн т грузов (111,4% к пяти месяцам 2019-го), грузооборот составил 189,2 млн т-км (144,3%). Выросли и показатели Орловской области: перевозка грузов – до 3,5 млн т (133,6%), грузооборот – до 308,4 млн т-км (102,5%).

Однако самый значительный темп роста сохранился в Тамбовской области. В январе-мае объем перевозок грузов автотранспортом в регионе составил 12,73 млн т – в 2,2 раза больше уровня января-мая 2019-го. Грузооборот предприятий области достиг показателя 1,3 млрд т-км, увеличившись в 2,3 раза. В региональном управлении автодорог и транспорта такой рост показателей объясняют увеличением объемов перевозок сельхозпродукции урожая 2019 года, перевозок стройматериалов в преддверии сезона дорожного строительства, в том числе в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, а также увеличением популярности интернет-торговли и сервисов доставки в период самоизоляции.

При этом в сфере розничной торговли фиксируется снижение оборотов при незначительном росте в оптовой.

Даже в Белгородской области, где торговые центры начали открываться раньше, чем в других регионах Черноземья, оборот розничной торговли в январе-мае 2020-го составил

144,3 млрд руб., что в товарной массе составляет 99,6% к уровню января-мая 2019-го (в рублевом эквиваленте это чуть больше уровня пяти месяцев 2019 года – 141,7 млрд руб.). Общий объем оборота оптовой торговли в регионе чуть вырос, составив 258,3 млрд руб. – 101,4% к уровню января-мая 2019-го. Белгородстат зафиксировал значительное увеличение продаж картофеля, косметики и парфюмерии, мебели, бытовой техники и спорттоваров, книг, игрушек, стройматериалов.

Примерно такая же ситуация и в других регионах Черноземья. В Воронежской области оборот розничной торговли в январе-мае 2020 года составил 219,6 млрд руб. (в сопоставимых ценах составило 93,3% к уровню того же периода 2019-го), оптовой – 462,5 млрд руб. (104%). В Курской области снизились оба показателя: оборот розничной торговли составил 89,9 млрд руб. (97,8%), оптовой – 10,5 млрд руб. (96%). Липецкстат в отчете о социально-экономическом развитии региона за пять месяцев указал лишь оборот розничной торговли – 103,2 млрд руб. (95,5%). В Тамбовской области оборот розничной торговли составил 73,8 млрд руб. (90,3%), оптовой – 104,9 млрд руб. (107,5%).

В Орловской области оборот розничной торговли в январе-мае 2020 года сложился в сумме 54,7 млрд руб. (96,6% в сопоставимых ценах к аналогичному периоду 2019-го), оптовой – 73,6 млрд руб. (100,8%). Уменьшение оборота розничной торговли в Орелстате напрямую связывают с мероприятиями, которые проводило правительство региона для борьбы с распространением COVID-19.

Рост грузоперевозок в Черноземье эксперты связывают с ростом оборотов непродуктового ритейла, который во время пандемии коронавируса ушел в онлайн.

«Выросла значимость доставки: люди, сидя дома на карантине, очень активно заказывали бытовую технику, садовый инструмент, строительные и отделочные материалы. Все эти товары перевозились логистическими компаниями и автотранспортом самих магазинов. Более 40% ритейлеров отметили, что им пришлось увеличивать число наемного автотранспорта, поскольку объем доставок при отсутствии традиционной торговли также вырос в несколько раз», – отметил руководитель аналитического департамента AMarkets Артем Деев.

Для снижения оборотов торговли при росте грузопотока аналитики видят две причины: связанные с пандемией ограничения на работу торговых объектов, а также перераспределение потребительского спроса в более дешевый сегмент.

Рост в оптовом звене торговли, по мнению Артема Деева, обусловлен заполнением опустевших за время карантина складов, а также опасениями роста цен из-за девальвации рубля.

Господин Деев прогнозирует, что объемы грузооборота и дальше будут расти при снижении оборотов розницы – потребительский спрос будет сжиматься, ритейлеры будут заполнять магазины более дешевой продукцией в больших количествах. С ним согласен главный аналитик «Алор брокера» Алексей Антонов: «В ближайшее время в Черноземье спрос на грузоперевозки будет расти на 10% каждый месяц. Рекрутинговые сервисы уже отметили оживление рынка труда, так что экономика все-таки выходит из состояния шока после локдауна».

<https://www.kommersant.ru/doc/4424524>

КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.21.07; ПАССАЖИРОПОТОК ЗАПРОСИЛ ВНЕПЛАНОВУЮ ПОСАДКУ; ИТОГИ ПЕРВОГО ПОЛУГОДИЯ МОГУТ ЗАСТАВИТЬ ОПЕРАТОРА ПУЛКОВО ОТЛОЖИТЬ ИНВЕСТПЛАНЫ ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА

Петербургский аэропорт Пулково по итогам шести месяцев 2020 года обслужил 4,1 млн пассажиров, что более чем два раза ниже аналогичного показателя прошлого года, когда пассажиропоток составил почти 8,8 млн человек. На фоне продолжающегося локдауна на

международных линиях оператор аэропорта заявляет, что полностью восстановил трафик на внутренних линиях. Впрочем, текущий рост, по мнению экспертов, может быть связан с отложенным спросом. Аналитики считают очевидным пересмотр инвестпрограммы Пулково в новых условиях.

Показатели приводит ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, оператор аэропорта). Как уточнили в **пресс-службе** управляющей компании, на внутренних рейсах за отчетный период обслужено 77% пассажиров, что соответствует примерно 3,16 млн человек (снижение на 44% к аналогичному показателю прошлого года), а на международных – 23%, что соответствует около 0,94 млн человек (более чем трехкратное сокращение).

«В условиях пандемии COVID-19 вся авиационная отрасль находится в беспрецедентной ситуации. В настоящее время аэропорт Пулково обслуживает внутренние рейсы и вывозные рейсы из-за рубежа», – подчеркивают в ВВСС.

По итогам шести месяцев 2020 года в список самых востребованных маршрутов аэропорта Петербурга по объему пассажиропотока вошли российские города Москва, Калининград, Сочи, а также Новосибирск и Краснодар. По итогам аналогичного периода 2019 года вместо последних самыми востребованными направлениями были Симферополь и Екатеринбург. На международных линиях петербуржцы чаще летали в Анталию, Минск, Франкфурт-на-Майне, Париж и Мюнхен.

В ВВСС отмечают, что трафик на внутренних рейсах полностью восстановлен, основываясь на показателях первых недель июля. В операторе уточняют, что с 1 по 19 июля 2020 года аэропорт Пулково обслужил более 470 тыс. пассажиров, что совпадает со значением регионального трафика в этот же период 2019 года. Всего в июле 2019 года воздушная гавань обслужила 2,2 млн человек (из них 1,27 млн человек на внутренних линиях, 0,94 млн – на международных направлениях).

В первой половине июля, когда российские города стали постепенно снимать ограничения, введенные для противодействия распространению эпидемии коронавируса, наиболее востребованными направлениями стали Симферополь, Сочи, Калининград, Новосибирск, Анапа, Екатеринбург, Краснодар, Уфа, Казань, Минеральные Воды и Челябинск, сообщили ВГ в ВВСС.

С 24 июля 2020 года ВВСС также планирует увеличить тарифы на обслуживание авиакомпаний на рейсах в Москву и за рубеж. Решение принято в связи с отсутствием индексации тарифов аэропорта для региональных рейсов с 2017 года, сообщает «Интерфакс» со ссылкой на представителя аэропорта. Однако, по словам собеседника агентства, повышение тарифов для российских перевозчиков составит около 8–12% и на стоимости билетов для пассажиров отразится незначительно: +65 рублей для билетов в Москву и +53 рубля для международных направлений.

В 2020 году Пулково планирует представить мастер-план развития аэропорта в среднесрочной перспективе. Как сообщал ранее “Ъ”, оператор рассматривает расширение существующих терминальных мощностей, а также строительство новых на фоне прогнозного роста пассажиропотока петербургской гавани до 25 млн человек к 2023 году и до 35 млн человек к 2039 году. С учетом либерализации авиасообщения (электронных виз и режима открытого неба) представители аэропорта заявляли, что пассажиропотока в объеме 35 млн человек можно будет достичь уже к 2025 году. Инвестиции в реконструкцию аэропорта оценивались в €0,4–0,5 млрд. Итоговые планы развития ВВСС намеревается представить правительству Петербурга в сентябре.

ВВСС принадлежит Thalita Trading Limited, в которой у «ВТБ Капитал» – 25,01%, по 25% принадлежит РФПИ с пулом иностранных инвесторов и немецкой Fraport, еще 24,99% у Qatar Investment Authority. Оператор управляет аэропортом на основе ГЧП. Первая очередь реконструкции Пулково реализована в 2011–2015 годах и обошлась в €1,2 млрд.

Глава агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров считает, что проект должен быть серьезно переосмыслен в связи с появлением новых глобальных рисков, связанных с пандемией. «Это ставит под угрозу и планы привлечения новых партнеров-авиакомпаний, и расширение маршрутной сети. Кроме этого, осложняется привлечение финансирования: в связи с рисками ослабления курса рубля и с тем, что банки пересматривают проекты развития аэропортовой инфраструктуры», – отмечает аналитик.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев не исключает, что планы развития Пулково могут незначительно сдвинуться по срокам. Однако он отмечает, что аэропортовому бизнесу преждевременно пересматривать стратегии. По его мнению, восстановление отрасли во многом будет зависеть от ситуации с банкротством авиакомпаний, что может запустить цепную реакцию: сокращение конкуренции приведет к росту тарифов у оставшихся перевозчиков, что вызовет снижение спроса на авиаперевозки и в итоге может замедлить темпы восстановления рынка. Риск, безусловно, существует, но он проявится в четвертом квартале 2020 года – начале 2021 года, считает эксперт. Текущие показатели пассажиропотока на внутреннем рынке и их стремительное восстановление господин Пантелеев связывает с отложенным спросом.

<https://www.kommersant.ru/doc/4424853>

КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.20.07; ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ ЗА ПОЛГОДА СНИЗИЛСЯ

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна за шесть месяцев 2020 года снизился на 2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 127,9 млн тонн, при этом 42% этого объема обеспечил порт Усть-Луга в Ленинградской области, еще по 23% – порты Санкт-Петербург и Приморск. Экспорт наливных грузов, а также угля сокращается, что продолжится и во втором полугодии, отмечают аналитики. Однако эксперты прогнозируют восстановление роста перевалки контейнеров и экспортных отправок удобрений.

Порты Петербурга и Ленобласти за шесть месяцев 2020 года перевалили 122,5 млн тонн грузов (не включая порт Калининград), что почти на 1,5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, следует из статистики ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря». Менее всего (на 1%) перевалка сократилась в портах Санкт-Петербург, Усть-Луга и Приморск (12%). В порту Бронка грузооборот не зафиксирован.

Крупнейшие по грузообороту порты – Усть-Луга (53,8 млн тонн за первое полугодие), Санкт-Петербург (29,9 млн тонн) и Приморск (29,5 млн тонн). В Усть-Луге перевалку обеспечили навалочные (руда, уголь, кокс, минудобрения) и наливные грузы (нефть, нефтепродукты и сжиженный газ), первые сформировали 21,3 млн тонн от общего грузооборота за полугодие, что на 5% больше аналогичного периода прошлого года, вторые – 31,1 млн тонн, что на 6% ниже показателя 2019 года. Контейнерооборот порта Санкт-Петербург за первое полугодие снизился на 7% до 1 млн TEU (перевалено 13,4 млн тонн грузов), обработка нефтепродуктов выросла на 26%, до 5,8 млн тонн. Перевалка нефти в порту Приморск сократилась на 10%, до 20,3 млн тонн, но ее падение компенсировал рост обработки нефтепродуктов, выросший на 26%, до 9,2 млн тонн.

В июне грузооборот портов Балтики сократился на 14%, до 18,9 млн тонн. За этот месяц сильнее всего упала перевалка в Выборге: на 46%, до 0,9 млн тонн (за счет минудобрений, угля и кокса). В порту Приморск по итогам одного месяца грузооборот упал на 35%, до 3,5 млн тонн (сократилась перевалка нефти, что частично компенсировала обработка нефтепродуктов, которая повысилась на 12%). В порту Высоцк переработка снизилась на 22%, до 1 млн тонн: сократились объемы обработки нефтепродуктов (–47%) и сжиженного газа (–40%). В мае перевалка портов Северо-Запада сократилась на 8%.

Перевалка нефти, нефтепродуктов и угля составляет две трети от всего оборота морских портов Петербурга и Ленобласти, отмечает управляющий партнер аналитического агентства WMT Consult Екатерина Косарева. Глава агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров считает, что в условиях ограничений добычи ожидаемо снижается перевалка нефти в портах Усть-Луга и Приморск, однако в целом перевалка нефтеналивных грузов сокращается медленнее, так как выросли отгрузки нефтепродуктов из портов Санкт-Петербург, Приморск и Усть-Луга. В условиях снижения цен на уголь и сокращения спроса на рынках Европы сократилась перевалка угля: особенно в универсальных портах Санкт-Петербург, Выборг и Калининград, говорит эксперт. «Во втором полугодии, как и во втором квартале, продолжит сокращаться перевалка угля и нефти, при этом в связи со снятием ограничений для непродовольственной торговли восстановится перевалка контейнеров, а также продолжится динамичный рост экспортных отправок удобрений», – прогнозирует господин Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4424176>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.20.07; НОВЫЙ ВЛАДЕЛЕЦ ЭЛЬГИ ПРИСТУПИЛ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ТЕРМИНАЛА В ПОРТУ ВАНИНО С КАКИМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ ОН МОЖЕТ СТОЛКНУТЬСЯ

«А-Проперти» после покупки Эльгинского месторождения начинает строительство угольного терминала в порту Ванино. Эксперты указывают на ограниченную пропускную способность железнодорожных путей на подъездах к нему

«А-Проперти» Альберта Авдоляна, которая в апреле приобрела 51% Эльгинского угольного комплекса в Якутии у «Мечела» Игоря Зюзина, начала подготовку к строительству морского терминала «Порт Дальний» в порту Ванино в Хабаровском крае. Это следует из опубликованных материалов ФГБУ «Администрация морских портов Охотского моря и Татарского пролива», к ведению которого относится порт Ванино.

В начале июня «А-Проперти» анонсировала планы увеличить добычу на Эльгинском месторождении в десять раз до 45 млн т к 2023 году. Тогда представитель компании упомянула о намерении построить перевалочные мощности в акватории порта Ванино для вывоза этого угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, но детали проекта, в том числе сроки начала строительства, не раскрыла.

Из опубликованных материалов следует, что представители ООО «Порт Дальний» на днях обсуждали с руководством порта Ванино старт работ по инженерно-геологическим изысканиям в бухте Обманная для строительства нового терминала. Согласно данным СПАРК, «Порт Дальний» с 7 июля принадлежит структуре «А-Проперти» – «А-Проперти Инвест». До этого, с мая 2020 года, он принадлежал компании Сергея Адоньева – партнера Авдоляна, с которым они основали телекоммуникационный оператор Yota.

Представитель Минвостокразвития пояснил РБК, что строительство «Порта Дальний» входит в проект разработки Эльгинского месторождения. Эта разработка как инвестиционный проект уже обсуждалась в министерстве: в частности, на него могут быть расширены границы территории опережающего развития «Якутия». Но проработка требует определенной процедуры, поэтому пока рано говорить об итоговом решении, отметил собеседник РБК.

Согласно материалам ФГБУ, изыскательские работы на подходах к акватории порта Ванино планируется провести до конца августа 2020 года. Проект предусматривает два этапа: на первом – строительство причала для перевалки до 2 млн т угля в год на суда дедвейтом до 40 тыс. т, на втором этапе – строительство второго причала для углевозов дедвейтом до 100 тыс. т.

Представитель «А-Проперти» отказалась от комментариев.

Порт Ванино – крупнейший транспортный узел Хабаровского края на северо-западном берегу бухты Ванина в Татарском проливе. Имеет выход на Транссиб и БАМ. Через

Ванино грузы доставляются в северо-восточные регионы России, в Японию, Южную Корею, Китай, Австралию, США и страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Терминалами в Ванино владеют СУЭК Андрея Мельниченко («Дальтрансуголь»), «Сахатранс» (входит в Volga Group Геннадия Тимченко). Крупнейший стивидор, «Ванинский морской торговый порт», принадлежит офшорам, которые связывают с основным владельцем «Мечела» Игорем Зюзиным.

Грузооборот Ванино в прошлом году составил 31,44 млн т. Пропускная способность железнодорожного подхода к порту пока оценивается в 43 млн т в год. На фоне заявленных планов увеличить добычу на Эльгинском месторождении развитие портовых мощностей является логичным, отметил руководитель группы оценки рисков устойчивого развития АКРА Максим Худалов. Проблемой может стать пропускная способность железнодорожных путей на подъезде к порту.

Площадку, на которой планируется построить «Порт Дальний», решено соединить с Ванино железнодорожной веткой, примыкающей к участку Ванино – Совгавань, а его пропускная способность на данный момент всего около 5 млн т в год, сообщил источник РБК в одном из стивидоров порта Ванино. По его словам, этот участок не входит в проекты развития Восточного полигона.

Жители против порта

Старт работ по строительству «Порта Дальний» уже вызвал протест местных жителей. Депутат Государственной думы от партии «Единая Россия» Борис Гладких попросил прокурора Хабаровского края Николая Рябова проверить «наличие у компании правовых оснований на проведение строительных работ на инвестиционной площадке, расположенной на мысе Веселый, где без проведения обсуждений с гражданами и общественными организациями поселения начали работы в водоохранной зоне, незаконно вырубил лесные насаждения, а подъездные пути к площадке отсыпали строительным мусором». Гладких пояснил РБК, что направил два обращения в прокуратуру и инициировал встречу представителей «А-Проперти» с контролирующими ведомствами, она назначена на 29 июля. РБК направил запрос в прокуратуру Хабаровского края.

<https://www.rbc.ru/business/20/07/2020/5f116a749a79473d6752e5ac?from=newsfeed>

ГУДОК; ЯНА ПОЗОЛОТЧИКОВА; 2020.21.07; БИЛЕТ ДЛЯ КОЛИ

В конце июня в соцсетях заметный резонанс вызвали посты директора благотворительного фонда «Дом с маяком» Лидии Мониавы, которая покупала билет на «Сапсан» для одного из подопечных фонда, инвалида-колясочника Коли. «Гудок» разобрался в ситуации и выяснил, чем были вызваны сложности при покупке электронных билетов на специализированные места для инвалидов и какие меры принимаются по развитию сервисов для маломобильных пассажиров.

Как рассказала «Гудку» Лидия Мониава, Коля раньше жил в интернате. Лида оформила над ним временную опеку, чтобы забрать к себе на время пандемии, а сейчас оформила уже постоянную опеку, почему и было принято решение, и появилась возможность осуществить путешествие на поезде вместе с Колей.

«У меня вопросы к РЖД. Я собралась поехать в отпуск в Санкт-Петербург вместе с Колей. Друзья у меня стали спрашивать – ого, как же вы поедете? Я говорю – как все, на «Сапсане», а что такого? Но решила на всякий случай проверить, правда ли человек в инвалидном кресле может, как и все, поехать на «Сапсане». Оказалось, что нет, как все не может, – писала Лидия в Facebook. – Чтобы купить билет обычному человеку, нужно 5 минут времени – онлайн оформить заказ на сайте РЖД. Для людей в инвалидной коляске все гораздо сложнее» (орфография и пунктуация автора сохранены. – Ред.).

Места для инвалидов в поездах дальнего и скоростного сообщения являются специализированными. Они предусматривают как особый порядок покупки, так и имеют конструктивные отличия. Например, увеличенную ширину дверей и проходов, в зонах

размещения пассажиров из числа инвалидов обеспечивается возможность передвижения в кресле-коляске, в специализированном купе поездов дальнего следования, помимо спальных мест, предусмотрены места для крепления кресел-колясок, также более свободное пространство и оборудованные места (площадки) предусмотрены в высокоскоростных поездах «Сапсан». К тому же такие места в поездах продаются по скидке.

По условиям оформления проездных документов на места для инвалидов в поездах дальнего следования и в скоростных поездах электронные билеты можно купить только после того, как инвалид-колясочник пройдет регистрацию в Центре содействия мобильности ОАО «РЖД». Чтобы пройти регистрацию, необходимо предоставить в центр документ, удостоверяющий личность, а также ИПРА (индивидуальная программа реабилитации и абилитации инвалида) или иной документ (в том числе лечебного учреждения) с отметкой о необходимости использования кресла-коляски (носилка). То есть, по сути, речь идет об установлении факта того, что человек является инвалидом-колясочником.

«К счастью, у Коли эти документы есть, – рассказала «Гудку» Лидия Мониава. – Но если кто-то оказался в коляске недавно, например вчера сломал ногу, ИПРА с прописанной там коляской не будет. К тому же само согласование занимает двое суток. А если бы нам нужно было уехать с Колей в день обращения? Нужно сделать так, чтобы инвалиды могли покупать себе билет как обычные люди, если надо – день в день».

Компания «РЖД» быстро отреагировала на записи в соцсетях и помогла Лидии в приобретении электронных билетов.

«Я зарегистрировала Колю в центре и стала покупать онлайн билеты. У РЖД сейчас два сайта – один новый и один старый. Новый сайт вообще не предлагает опцию «купить инвалидные места», они там все отмечены серым цветом как уже проданные, хотя на самом деле они свободны. На горячей линии РЖД посоветовали оформить покупку на старом сайте, поскольку «он работает лучше и там все понятнее». Но на старой версии сайта РЖД можно выбрать поезд, вагон, инвалидное место, но к оплате перейти не получается, сайт выдает ошибку – «данные пассажиров в забронированных билетах не соответствуют данным пассажиров в запросе». Я попыталась купить инвалидный билет через приложение РЖД. Там можно выбрать место для колясочника, но купить его не получается, тоже глюк в системе, выдается ошибка «Неверные параметры запроса. Карта не действует для аренды». Примерно пять часов я пыталась оформить билет – висела на горячей линии РЖД с кучей разных людей, которые задавали одни и те же вопросы и переводили звонок по кругу. В итоге сказали, что на сайте ошибка, чтобы купить билет на «Сапсан» человеку в инвалидном кресле, надо ехать лично в кассу, онлайн невозможно», – писала Лидия на своей странице в соцсетях.

С помощью специалистов РЖД довольно быстро выяснилось, что при покупке билета Лидия допустила опечатку в одной цифре даты рождения Коли: она не совпадала с цифрами, указанными при регистрации в Центре содействия мобильности, поэтому билет и невозможно было купить. Исправив данные, Лидия все же купила на сайте РЖД билет для Коли, и 2 августа их поездка состоится.

«В общем, билеты у нас с Колей есть, ура, если все будет хорошо, в начале августа поедем в отпуск в Петербург. Спасибо всем за помощь. Очень хочется, чтобы в России был доступный для людей с инвалидностью транспорт. По бурной дискуссии вокруг РЖД я поняла, что там куча сложностей для инвалидов. Дело ведь даже не в моей ошибке в дате рождения Коли, а в том, что функция онлайн-покупки билета инвалиду-колясочнику есть только на старой версии сайта РЖД, а вот ни на новом сайте, ни в приложении РЖД функция покупки инвалидного места не запрограммирована. И глюк на сайте, который не дает купить инвалидные места, одна из самых простых проблем РЖД. Доступный транспорт – это основа того, чтобы люди с инвалидностью могли жить, как все, обычной

жизнью и не сидеть дома. Нехорошо, если РЖД останутся таким малодоступным местом для колясочников», – заключила в своих постах Лидия.

Как пояснили в Департаменте пассажирских перевозок, ограничение по покупке электронных билетов существует ввиду законодательных недостатков.

«В соответствии с Порядком обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов пассажирских вагонов, вокзалов, поездов дальнего следования и предоставляемых услуг на вокзалах и в поездах дальнего следования, утвержденным приказом **Минтранса России** от 6 ноября 2015 года № 329, специализированные места для инвалидов и сопровождающих их лиц в поездах дальнего следования ограничены в свободной продаже. Для реализации приоритетного права при покупке билетов через информационно-коммуникационную сеть Интернет подтверждение об использовании кресла-коляски необходимо получать в электронном виде. Указанные сведения имеются в федеральной государственной информационной системе «Федеральный реестр инвалидов» (ФГИС ФРИ), но для их использования необходимо правовое урегулирование», – рассказал заместитель начальника Департамента пассажирских перевозок ОАО «РЖД» Алексей Хворов.

По его словам, речь идет о внесении изменений в существующие «Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 2 марта 2005 года № 111». В частности, Правилами должно быть разрешено использование федеральной государственной информационной системы «Федеральный реестр инвалидов» (ФГИС ФРИ) для подтверждения наличия у пассажира инвалидности, а также использования кресла-коляски для передвижения. Проект постановления о внесении изменений в этот документ сейчас направлен в Правительство Российской Федерации.

«При положительном решении после интеграции информационных систем ОАО «РЖД» и ФГИС ФРИ проверка будет проводиться в режиме онлайн при приобретении билета», – пояснил Алексей Хворов.

По его словам, до интеграции систем подтверждение возможно получать при условии регистрации в Центре содействия мобильности. «Сведения о необходимости использования кресла-коляски указаны только в ИПРА, именно этот документ выбран для подтверждения по итогам консультаций с представителями Всероссийского общества инвалидов в соответствии с положениями статьи 33 ФЗ от 24 ноября 1995 года «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации». Понимая, что не все инвалиды имеют ИПРА в виде электронного документа, сведения принимаются любым доступным способом, например фотография или сканированная копия определенных страниц, и рассматриваются индивидуально. Поэтому срок регистрации при подаче документов по электронной почте может составлять до двух суток. Однако, если пассажиру необходимо совершить срочную поездку, при предоставлении данной информации оператору Центра содействия мобильности срок регистрации может быть значительно сокращен», – уточнил Алексей Хворов.

Регистрироваться инвалиду-колясочнику нужно только один раз. В дальнейшем зарегистрированный пассажир в приоритетном порядке может приобретать электронные билеты на специализированные места для себя и сопровождающего со скидкой от 40% до 50% в зависимости от установленного перевозчиком тарифа, просто указав при оформлении билета свой регистрационный номер.

По словам директора по информационным технологиям ОАО «РЖД» Евгения Чаркина, задача сделать сервисы компании удобными и доступными для инвалидов в приоритете, и она будет решена как в части покупки билетов онлайн, так и оформления заявок на услуги, предоставляемые Центром содействия мобильности ОАО «РЖД».

«Вопрос передвижения инвалидов-колясочников на поездах перевозчиков ОАО «РЖД» давно считается крайне важным, поэтому уже в этом году будет несколько нововведений, которые облегчат такие путешествия. В сентябре более удобный функционал оформления билетов для людей с инвалидностью появится на новом сайте ОАО «РЖД», а чуть позже, осенью, мы планируем начать подключение информационных ресурсов (сайты и приложения) ОАО «РЖД» к системе ГИС ФРИ – Федеральному реестру инвалидов. После реализации подключения пассажиру с инвалидностью не надо будет долго ожидать подтверждения своего статуса от Центра содействия мобильности – верификация будет происходить практически в режиме онлайн. Сделать эту доработку раньше было невозможно, так как для этого нужно правовое урегулирование вопроса доступа», – отметил Евгений Чаркин.

Таким образом, к концу года покупка билетов на информационных ресурсах ОАО «РЖД» максимально упростится.

В следующем посте Лидия Мониава поблагодарила за помощь и написала, что систематизирует вопросы и претензии к ОАО «РЖД» со стороны других пассажиров с инвалидностью и передаст их компании для организации дальнейшей работы по развитию сервисов для маломобильных пассажиров. «Все пожелания будут оперативно отработаны», – ответил Евгений Чаркин.

ТАСС; 2020.20.07; ДОРОГА В ВОЛОГОДСКИЙ ГОРОД-МУЗЕЙ БЕЛОЗЕРСК БУДЕТ СДАНА ПОСЛЕ КАПРЕМОНТА НА ГОД РАНЬШЕ

Дорога из Череповца к городу-музею под открытым небом Белозерску будет капитально отремонтирована в Вологодской области на год раньше срока. Работы, выполняемые в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, будут завершены в октябре этого года, сообщил в понедельник губернатор области Олег Кувшинников.

«Дорога Череповец – Белозерск, которую мы планировали отремонтировать за три года [в 2019-2021 годах], будет сдана в этом году, в октябре, в полном объеме. Все 130 километров будут отремонтированы, и конечно это позволит туристам, которые приезжают в наш город [Белозерск], музей под открытым небом, приезжать сюда по хорошей дороге. Жители четырех районов – Череповецкого, Кирилловского, Белозерского, Вашкинского – почувствуют изменения. Это дорога в будущее. Мы сделаем все, чтобы она прослужила долгие-долгие годы всем, кто проживает и приезжает в наш любимый город Белозерск», – сообщил губернатор в видеозаписи, которую выложил на своей странице «ВКонтакте».

По данным **пресс-службы** руководителя региона, решение о ремонте трассы было принято в 2018 году после просьб жителей на градостроительном совете в Белозерском районе. Ремонтные работы на 94-м км дороги от Белозерска до примыкания к федеральной трассе А-114 были разбиты на три года. В рамках **нацпроекта** в 2019 году дорожники привели в порядок почти 18 км, еще 34 км были запланированы на этот год, оставшиеся 42 км – на 2021-й.

«Дорога была в неудовлетворительном состоянии, вызывала много критики. По ней идет большой поток транспорта, очень много туристов приезжает в Белозерск. Мы начали ремонт дороги, работы капиталоемкие, поэтому приняли решение разбить их на три этапа с завершением в 2021 году. Но на встрече с **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом** я попросил дополнительные средства на то, чтобы закончить этот объект уже в этом году. Сегодня я поставил задачу закончить работу к октябрю 2020 года, и эта дорога от Череповца до Белозерска – порядка 130 километров – должна быть в идеальном состоянии», – привела **пресс-служба** слова губернатора.

На данный момент отремонтировано более 33 км дороги, работы в Череповецком районе близятся к завершению, в Белозерском районе рабочие приступили к фрезерованию

старого покрытия, пройдено 9,5 км. Подрядчики заверили, что справятся в срок. Качество работ контролируется подрядчиком и казенным учреждением «Управление автомобильных дорог», сотрудники специализированной лаборатории берут пробы асфальта на всех стадиях работ. Внешний контроль проводит Упрдор «Холмогоры», сообщил заместитель начальника Департамента дорожного хозяйства и транспорта области Александр Максимов.

На ремонт дороги направлено почти 1,3 млрд рублей из федерального и областного бюджетов.

<https://tass.ru/ekonomika/9005771>

ИА REGNUM; 2020.20.07; ДОРОГА ДЛЯ ЛЕСНОГО КЛАСТЕРА: НА ТОМСКУЮ ТРАССУ ПОТРАТЯТ ПОЧТИ 3 МЛРД РУБЛЕЙ

Управление автомобильных дорог Томской области объявило электронный аукцион на реконструкцию участка автомобильной дороги Камаевка – Асино – Первомайское (участок км 0 – км 53 в Томской области). Эту дорогу пять лет назад назвали важнейшей для развития лесопромышленного кластера. Начальная цена лота превышает 2,9 млрд рублей, передаёт ИА REGNUM.

Итоги аукциона подведут 3 августа 2020 года. Начальная цена – 2 939 809 469 рублей. Победитель тендера должен будет выполнить работы в два этапа. Первый этап стоимостью 1 686 644 390 рублей, должен быть завершён до 1 октября 2022 года, а второй, оцениваемый в 1 253 165 079 рублей, – до 15 декабря 2023 года. Финансировать стройку будут средствами областного и федерального бюджетов. В частности, финансирование на проект заложено в госпрограмме «Развитие транспортной инфраструктуры в Томской области» – в рамках подпрограммы по сохранению и развитию дорог.

Аванс по контракту не предусмотрен.

Напомним, в 2015 году в ходе совещания по вопросу создания инновационного территориального центра «ИНО Томск» губернатор Сергей Жвачкин отметил, что развитию проекта мешает неразвитая дорожная инфраструктура. Он упомянул, что для лесопромышленного кластера важна автодорога Камаевка – Асино – Первомайское, соединяющая центры заготовки и переработки древесины.

<https://regnum.ru/news/economy/3014159.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; ОЛЕГ КУВШИННИКОВ: ПАНДЕМИЯ ПОДТОЛКНЕТ РАЗВИТИЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ТУРИЗМА

– Год назад вы рассказывали об амбициозных планах привлечения в регион пяти миллионов туристов к 2030 году. Когда теперь может быть достигнута эта планка?

– Да, этот сектор совершил очень жесткую посадку, и падение объемов продаж турпутевок на фоне пандемии составило 90-100%. По нашим оценкам, около 20% туркомпаний закроются, несмотря на все меры поддержки. Уже понятно, что показателя в 3,2 миллиона туристов, которые, как планировалось, посетят Вологодскую область в 2020 году, нам не достичь. Ожидается, что по итогам года турпоток составит где-то 1,5-1,8 миллиона человек.

Однако пересматривать целевой показатель в пять миллионов туристов и экскурсантов к 2030 году пока не планируется. Посмотрим, как отработаем 2021 год с учетом общего акцента на развитие внутреннего туризма на фоне того, что въездной и выездной туризм могут вернуться на докоронавирусный уровень только через несколько лет. По моим оценкам, не раньше, чем к 2025 году.

Надеюсь, пандемия в определенном смысле подтолкнет межрегиональный историко-культурный туристический проект «Серебряное ожерелье России», который остается

приоритетным для нашего региона. Его апгрейд в новых условиях будет обсуждаться 4 августа на стратегической сессии по развитию внутреннего туризма в СЗФО.

Не забываем мы и об амбициозном, но вполне реальном проекте «Русские берега» по развитию круизного туризма в Вологодской области. Для этого в рамках соответствующей программы Ростуризма формируется причальная инфраструктура, что предусматривает реконструкцию набережных как в исторических поселениях, так и в крупных городах. В Череповце, например, продолжаются работы по берегоукреплению и благоустройству набережной.

– Сохраняются ли планы по развитию промышленного туризма на базе Череповецкого меткомбината?

– Вообще-то, концепция развития промышленного туризма охватывает не только ЧерМК, но и почти 30 региональных предприятий, которые работают в самых разных сферах от производства напитков и кондитерских изделий до аквакультуры. Многие крупные компании создали тематические музеи в дополнение к организации экскурсий на производство. У этой сферы огромный потенциал. После пандемии мы окончательно поставим ее на крыло, и я уверен, что полет будет успешным.

В принципе, если мы хотим компенсировать снижение потока иностранных туристов увеличением внутреннего турпотока, нужно поднять эту сферу на другой уровень и по организации сервиса, и в части развития транспортной доступности. Поэтому мы договорились с **Минтрансом РФ** о том, что вся опорная сеть дорог Вологодской области, которые ведут к крупным туристическим объектам, либо передается в ведение **Федерального дорожного агентства**, либо ремонтируется в рамках **нацпроекта «Безопасные дороги»**. К 2024 году эти магистрали будут в идеальном состоянии, и в сочетании с развитием аэропортового комплекса и расширением объема межрегиональных перевозок регион сможет подняться на новую ступень в плане привлекательности для туристов. Мы не просто откроем новые маршруты по историческим местам, но и сделаем их доступными и комфортными.

– На днях открылся новый терминал в аэропорту Череповец. Отразится ли это на развитии внутреннего туризма и как дальше будет совершенствоваться аэропортовая инфраструктура региона?

– Именно для этих целей терминал и запущен. Международный аэропорт Череповец в прошлом году уже установил рекорд, приняв более 300 тысяч пассажиров. Его расширение позволит через несколько лет принять более 500 тысяч человек, что станет серьезным вкладом в развитие туристической отрасли. Этот терминал, который рассчитан на внутренние воздушные перевозки, расширяет географию полетов в южном направлении, и уже сейчас билеты туда-обратно в Крым, Туапсе, Геленджик и Сочи полностью проданы до сентября.

Думаю, Вологодскую область можно считать центром развития региональной авиации, потому что у нас три аэропортовых комплекса. На ближайшие годы запланирован капитальный ремонт аэропорта Вологда. В августе нынешнего года планируется завершить реконструкцию взлетно-посадочной полосы аэропорта Великий Устюг, который пока может принимать самолеты Як-40 вместимостью до 40 человек. В этом году будут открыты чартерные рейсы, а в следующем, когда будет полностью сформирована наземная инфраструктура, пойдет регулярное авиасообщение с Москвой, Петербургом, Мурманском, Архангельском, Калининградом, Нижним Новгородом и другими городами.

– А как дела со строительством обхода Вологды и строительством моста через реку Шексна?

– Опять же, то решение, которое я принял в начале апреля, доказало свою эффективность. Мы оставили в работе строителей и моста, и обхода Вологды. Стройка не остановилась ни на один день. Строители работали с соблюдением мер безопасности, и вот 9 сентября мы полностью открываем обход города Вологды. Это будет историческая для города дата.

– Кого позовете на открытие?

– В прошлом году мы первый этап открывали с **министром транспорта Евгением Дитрихом** и **руководителем Росавтодора Андреем Костюком**. Подумаем, кого пригласить.

Для нас это историческое событие, потому что никто не верил, что этот обход когда-нибудь достроят и замкнут это полукольцо. Благодаря поддержке президента **Владимира Путина**, деньги были выделены – больше 12 миллиардов рублей, и мы не только достроим обход, который начали строить в 2008 году, это почти 15 километров, но и еще 14 километров старого обхода передадим в федеральную собственность. В итоге у нас обход будет почти 30 километров, он весь будет в федеральной собственности, и дорога будет в идеальном состоянии.

Ну и второе – мост в Череповце. Строить его приехали все ведущие мостостроители, там работают самые крутые профессионалы отрасли мостостроения в России. И они строят так быстро, что контракт с 2025 года мы уже перенесли на 2022 год.

Это два самых крупных проекта за всю постсоветскую историю Вологодской области, ничего крупнее за последние 30 лет мы не строили. Эти два проекта я веду лично, за них отвечаю своей головой и горжусь тем, что они двигаются в соответствии с планом.

<https://ria.ru/20200720/1574583878.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ ОТМЕНИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ

Проблему с транспортным налогом нужно решать радикально, отменив этот налог, заявил РИА Новости **первый заместитель председателя комитета Госдумы по бюджету и налогам, эсер Александр Ремезков**.

Ранее депутат от «Единой России» **Евгений Федоров** направил письмо министру внутренних дел Владимиру Колокольцеву, в котором предложил дать гражданам право не платить транспортный налог в случаях, когда автомобиль не используется больше шести месяцев. А до этого депутат от ЛДПР Василий Власов предлагал снизить ставку транспортного налога в 2020 году на 25% на территориях, где вводился режим повышенной готовности.

«Наша фракция «Справедливая Россия» всегда поддерживает инициативы, направленные на помощь гражданам и способные обеспечить социальную справедливость. Но проблему с транспортным налогом, на наш взгляд, нужно решать радикально. Власти должны выполнить свое давнее обещание и наконец-таки отменить этот налог, который миллионы автомобилистов считают несправедливым побором», – прокомментировал Ремезков.

Выпадающие доходы бюджета Ремезков предложил компенсировать увеличением акциза на топливо.

«И тогда без всякой бюрократической волокиты заработает принцип «автомобилист платит, когда едет, и не платит, когда стоит», – считает эсер.

Он обратил внимание, что поступления от акцизов на бензин давно уже перекрыли поступления транспортного налога.

«По сути, сложилось двойное налогообложение автовладельцев, которое необходимо прекратить, полностью отменив транспортный налог», – резюмировал депутат.

<https://ria.ru/20200720/1574592901.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; БОЛЕЕ 90 РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ НА РОДИНУ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ АРМЕНИИ

Свыше 90 россиян вернулись 20 июля на родину рейсом Ереван – Ростов-на-Дону в условиях ограничения воздушного сообщения из-за мер по борьбе с распространением коронавируса, сообщили в **пресс-службе** посольства РФ в Армении.

В дипмиссии отметили, что после получения информации о готовящемся вывозном рейсе для армянских граждан по маршруту Ереван – Ростов-на-Дону – Ереван посольство проработало возможность использования перелета для возвращения россиян на родину.

«Были получены необходимые согласования с российскими региональными властями, министерствами и ведомствами, а также оперативным штабом при правительстве России. В итоге мы рады сообщить, что 20 июля указанным авиарейсом домой смогли вернуться еще 95 россиян», – отмечается в сообщении, размещенном на странице диппредставительства в Facebook.

По данным посольства, в общей сложности в рамках комплексной работы из Армении вывезено 2716 человек. «Работа по организации возвращения россиян домой продолжается», – заявили в дипмиссии.

<https://ria.ru/20200720/1574596744.html>

РБК; 2020.20.07; В РОССИИ ЗАРАБОТАЛА ПРОГРАММА ГОСПОДДЕРЖКИ ПЕРЕВОДА МАШИНЫ НА ГАЗ

В России с 20 июля заработала обновленная программа перевода автомобилей на газомоторное топливо, в рамках которой владельцу машины нужно будет платить только 10% за переоборудование. Соответствующее постановление, подписанное **премьер-министром Михаилом Мишустиним**, вступило в силу.

В июне глава Минэнерго Александр Новак предложил правительству увеличить субсидию автовладельцам на перевод машины с бензина на газ: вместо 30% расходов им будут компенсировать 60%.

Еще 30% затрат на переоборудование транспорта выделит «Газпром газомоторное топливо» – дочерняя компания «Газпрома», являющаяся основным поставщиком газа для транспорта в стране. Таким образом, автовладельцам останется заплатить только 10% от рыночной стоимости перевода машины с бензина на газ.

Увеличение субсидирования было сделано в рамках антикризисных мер для физических лиц и малого бизнеса, которые, по планам Минэнерго, смогут сэкономить до 65% расходов на топливо.

По словам Новака, выросшие компенсации автовладельцам не вызовут удорожания программы. При существующих ценах на газомоторное топливо вливание из федеральной казны 0,7 млрд руб. в год позволяет экономить на топливе по 4–5 млрд руб., а также обеспечить работой автосервисы, снизить транспортные расходы.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f15246b9a7947f055c37bde?from=newsfeed>

ИНТЕРФАКС; 2020.20.07; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ТРАССЫ «ТАВРИДА» УВЕЛИЧЕНА НА УЧАСТКЕ ОТ КЕРЧИ ДО СИМФЕРОПОЛЯ

Рабочее движение запущено в понедельник еще по двум полосам трассы «Таврида» в Крыму на участке от Белогорска до Симферополя. Таким образом, для автомобилей открыты все четыре полосы строящейся дороги.

«С открытием движения по этому участку водители могут проехать по четырем полосам «Тавриды» от Керчи до Симферополя», – сообщается в telegram-канале проекта.

Пресс-секретарь крымского строительного управления АО «ВАД» (генподрядчик строительства «Тавриды») Григорий Назаров уточнил «Интерфаксу», что протяженность открытого участка составляет 27,5 км.

Как отмечается в сообщении, открытие всех четырех полос на этом участке позволит ликвидировать пробки на подъезде к столице республики, через которую идут туристические потоки на южный берег Крыма.

Максимальная скорость движения транспорта на этом участке увеличена с 60 до 90 км в час, за исключением четырех мест, где открыты временные наземные пешеходные переходы.

Как сообщалось, рабочее движение по четырем полосам «Тавриды» от Керчи до Белогорска протяженностью 155 км было открыто 30 июня.

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/9004349>

ГУДОК; 2020.20.07; РУКОВОДИТЕЛИ РОСЖЕЛДОРА И НАЧАЛЬНИК СВЖД ПРОЕХАЛИ ПО ПРЕДЛАГАЕМЫМ МАРШРУТАМ «ЛАСТОЧЕК» КРАСНОКАМСК – ПЕРМЬ И ЗАКАМСК – ПЕРМЬ

16 июля в порядке подготовки визита **министра транспорта России** в Пермский край заместитель руководителя **Росжелдора** Александр Иванов совместно с начальником Свердловской железной дороги Иваном Колесниковым и **руководителем Уральского территориального управления Росжелдора Виталием Першиным** провели объезд по предлагаемому маршруту городских электропоездов «Ласточка» на направлениях Краснокамск – Пермь, Закамск – Пермь. Об этом сообщила **пресс-служба Федерального агентства железнодорожного транспорта**.

«В начале объезда проведен осмотр площадки под реконструкцию вокзала Пермь II, затем – осмотр железнодорожной инфраструктуры на правом берегу реки Камы. Завершен объезд маршрута осмотром на станции Пермь I. Во время осмотров оценено состояние железнодорожной инфраструктуры и ее возможности по принятию пассажиров с учетом предполагаемого пассажиропотока. В процессе объезда проведена встреча с главами городов, на которой состоялось обсуждение возможных мест расположения ТПУ», – говорится в сообщении.

Вопросы развития пригородных железнодорожных перевозок в границах Пермской городской агломерации с использованием инновационного подвижного состава ЭС2Г «Ласточка» были рассмотрены на совещании 17 июля в рамках рабочей поездки **министра транспорта России Евгения Дитриха**.

<https://gudok.ru/news/?ID=1528281>

ИНТЕРФАКС; 2020.20.07; ДЕСЯТЬ ФИРМЕННЫХ ПОЕЗДОВ РЖД ВОЗОБНОВЛЯЮТ КУРСИРОВАНИЕ ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ ИЗ-ЗА COVID-19

Федеральная пассажирская компания (АО «ФПК» – дочернее общество ОАО «РЖД») продолжает восстанавливать маршруты поездов дальнего следования, сообщается на сайте РЖД.

С 23 июля возобновляют ежедневное курсирование поезда из Волгограда в Москву, из Саратова в Москву, из Москвы в Чебоксары. С 24 июля начнут курсировать обратные маршруты. Также с 23 июля будут возобновлены маршруты из Воронежа в Москву (кроме субботы, в обратном направлении кроме воскресенья), из Тамбова в Москву (кроме субботы, в обратном направлении кроме воскресенья).

С 24 июля возобновляется курсирование поезда из Томска в Москву по четным числам, в обратную сторону движение будет запущено с 26 июля также по четным числам. Возобновляется курсирование с отправлением из Нижнего Новгорода в Адлер с 1 августа по 10 октября ежедневно, из Адлера в Нижний Новгород с 3 августа по 12 октября ежедневно. Также с 1 августа будет возобновлено движение из Череповца в Москву ежедневно.

Кроме того, с 7 июля по 2 октября запущено курсирование из Москвы в Адлер ежедневно, обратное курсирование будет с 5 июля по 30 сентября ежедневно.

Возобновляются маршруты из Самары в Санкт-Петербург 1, 5, 9, 13, 17, 21, 25, 29 августа, 3, 7, 11, 15, 19, 23, 27 сентября, 1, 5, 9, 13, 17, 21, 25, 29 октября, 3, 7, 11, 15, 19, 23, 27 ноября, 1, 5, 9 декабря. Отправлением из Санкт-Петербурга 3, 7, 11, 15, 19, 23, 27, 31 августа, 5, 9, 13, 17, 21, 25, 29 сентября, 3, 7, 11, 15, 19, 23, 27, 31 октября, 5, 9, 13, 17, 21, 25, 29 ноября, 3, 7, 11 декабря.

ТАСС; 2020.21.07; АВИАКОМПАНИЯ "СЕВЕРНЫЙ ВЕТЕР" ОТМЕНИЛА СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ В МОСКВУ

Одна из трех авиакомпаний, которые осуществляют субсидированные прямые рейсы между Благовещенском и Москвой, отменила ежедневные перелеты на этом направлении без объяснения причин. Как сообщили ТАСС во вторник в Министерстве транспорта Амурской области, в Росавиацию уже направлено обращение с просьбой принять меры к авиакомпании "Северный ветер".

"В нашем регионе три компании на московском направлении участвуют в программе субсидирования авиабилетов, в том числе и "Северный ветер". На текущий летний сезон у "Северного ветра" были согласованы семь рейсов в неделю, то есть ежедневно. При этом уже в июле случались отмены рейсов, а также замена прямых перелетов на рейс с дозаправкой в Красноярске", - рассказали в региональном минтрансе.

Там добавили, что в интересах жителей региона Министерством транспорта области направлено обращение в адрес **руководителя Росавиации Александра Нерадько** с просьбой принять меры к авиакомпании "Северный ветер" по соблюдению программы полетов.

В правительстве Амурской области считают, что у населения рейс был востребован. Руководству компании также направлен запрос о разъяснениях действий авиакомпании по пересадке пассажиров в июле на рейсы других авиаперевозчиков и массовой рассылки сообщений по отмене рейсов в августе и сентябре.

Комментарием авиакомпании "Северный ветер" о ситуации ТАСС пока не располагает.

<https://tass.ru/ekonomika/9011389>

На ту же тему:

<https://portamur.ru/news/detail/mintrans-priamurya-otmena-reysov-severnyim-vetrom-vyizyivaet-obespokoennost/>

ИНТЕРФАКС; 2020.20.07; ЧАРТЕРНАЯ ПРОГРАММА НА БАЙКАЛ МОЖЕТ БЫТЬ ПРОДЛЕНА НА ЗИМУ

Чартерную программу в Бурятию к озеру Байкал планируется продлить и на зимний сезон, сообщила министр туризма республики Мария Бадмацыренова.

Полетная программа в Бурятию туроператора TUI Россия стартовала 5 июля, это первый опыт организации чартерных туристических рейсов в регион.

«Мне кажется, что мы рано или поздно пришли бы к запуску организованных туров на Байкал, но сейчас это быстрее сложилось. Мы за месяц буквально организовали чартер. Для нас, как для органа власти, было понимание, что имидж Бурятии на федеральном рынке не так четко сформулирован и понятен. И, конечно, мы стремились дать хорошую цену для турпакетов», – заявила Бадмацыренова на «круглом столе», посвященном развитию туризма на Дальнем Востоке.

«После успешного старта нам важно выдержать эту планку до 22 сентября, а потом мы планируем продлить полетную программу», – подчеркнула она

По словам коммерческого директора TUI Россия Владимира Рубцова, в компании действительно работают над продлением полетной программы в Бурятию. «Показали Байкал летом, покажем и зимой. И мы уже видим от туристов, которые вернулись, а это два чартера, интерес к этому направлению. Также есть спрос на зимний продукт. Кроме того, есть спрос на туры в Бурятию из других регионов, например, из Петербурга. Все зависит от того, как быстро мы сможем развить инфраструктуру для приема гостей на местах», – сказал он.

Как отметил Рубцов, немногие россияне, особенно проживающие в центральной России, знакомы с Бурятией. «Байкал стал точкой притяжения. Помимо озера, регион полон других культурных и гастрономических особенностей, которые могут заинтересовать туристов. Когда мы организовывали программу, основной вопрос стоял по объектам

размещения, потому что на берегу Байкала – это частный сектор, гостевые дома. Мало настоящих гостиниц, их буквально 2-3. В одной мы даже пытались сделать систему «все включено». Я думаю, что если развивать объекты размещения, то можно говорить о расширении полетной программы», – добавил он.

Как сообщалось, полетная программа планируется до 22 сентября, туроператор планирует привезти в регион чартерными рейсами около 2 тыс. туристов.

Крупные туроператоры при поддержке Ростуризма летом 2020 года организовали несколько чартерных программ для доставки туристов в регионы России, в которые раньше ездили только индивидуальные туристы. В частности, чартерные рейсы с конца июня выполняются из Москвы, Петербурга и Екатеринбурга в Калининград, 18 июля стартовала программа перевозки туристов регулярными рейсами на Алтай из Москвы и Петербурга. Обсуждается также возможность запуска чартеров из европейской части России на Дальний Восток.

ИНТЕРФАКС; 2020.20.07; РОСТУРИЗМ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С ТУРОПЕРАТОРАМИ О ЗАПУСКЕ ЧАРТЕРОВ НА Д.ВОСТОК В АВГУСТЕ

Ростуризм ведет переговоры с туроператорами о запуске чартеров из Центральной России на Дальний Восток до конца лета и рассчитывает, что эти программы будут продлены на зимний сезон, сообщила начальник управления отдела туристских информационных ресурсов безопасности туризма ведомства Елена Лысенкова.

«Безусловно, одной из ключевых задач, которая стоит перед нами и всей туристической отраслью – это сделать доступными поездки. Один из форматов – формирование новых направлений для чартерных полетов. Мы ведем активную работу с несколькими туроператорами для запуска чартеров на Дальний Восток – кроме Бурятии Владивосток, Сахалин, Камчатку обсуждаем. Очень надеемся, что туроператоры смогут подтвердить разработанные программы и полететь уже в этом году», – сказала она на онлайн-выставке «Знай наше» в понедельник.

По словам Лысенковой, в Ростуризме надеются на то, что спрос, отложенный из-за карантинных ограничений, и теплая погода в осенние месяцы позволят туристам путешествовать до поздней осени.

«Мы ведем переговоры о том, чтобы поставить чартеры начиная с конца лета и продолжить чартерные программы в зимний период, так как Камчатка, Дальний Восток, Сахалин – это уникальные регионы, которые облагают круглогодичным продуктом и будут интересны зимой», – добавила она.

Представитель Ростуризма добавила, что ведомство прорабатывает положение о субсидировании чартерных полетов, помощи туроператорам в формировании рейсов, чтобы цена на такую поездку могла быть снижена.

«По нашим подсчетам, по текущей финансовой модели получается, что благодаря субсидированию чартерных перевозок стоимость турпакета снижается на 15-25%. Параллельно с **министерством транспорта** прорабатываются дополнительные меры по субсидированию авиаперелетов с туристическими целями жителей нашей страны, чтобы сделать Дальний Восток более доступным и более легким в перемещениях», – сообщила Лысенкова.

Она отметила, что Ростуризм вместе с региональными властями прорабатывает организацию туров по направлениям, которые раньше были труднодоступны из-за сложной логистики. «Так, чтобы соединить центр страны и сделать поездки более привлекательными. Когда перелет занимает 4-5 часов или 12-18 с пересадкой, безусловно, независимо от цены такая поездка сложна для наших граждан», – подчеркнула представитель ведомства.

Как сообщалось, крупные туроператоры при поддержке Ростуризма летом 2020 года организовали несколько чартерных программ для доставки туристов в регионы России, в

которые раньше ездили только индивидуальные туристы. В частности, чартерные рейсы с конца июня выполняются из Москвы, Петербурга и Екатеринбурга в Калининград, 5 июля прилетел первый чартерный рейс из Москвы в Бурятию, 19 июля – в Хакасию. 18 июля стартовала программа перевозки туристов регулярными рейсами на Алтай из Москвы и Петербурга.

ИНТЕРФАКС; 2020.20.07; ОПЕРАТОР «ПУЛКОВО» ЗАЯВЛЯЕТ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ВНУТРИРОССИЙСКОГО ТРАФИКА НА 100%

Пассажиropоток аэропорта Пулково на внутрироссийских региональных направлениях полностью восстановлен, сообщает **пресс-служба** ООО «Воздушные ворота северной столицы (ВВСС, управляет аэропортом).

По данным компании с 1 по 19 июля 2020 года пассажиropоток на региональных направлениях аэропорта Пулково составил более 400 тыс. пассажиров, что соответствует аналогичному периоду прошлого года. Таким образом, заявляет компания, российский региональный трафик аэропорта Пулково восстановлен на 100%.

Наиболее востребованными региональными направлениями в первой половине июля 2020 в аэропорту Пулково стали: Симферополь, Сочи, Калининград, Новосибирск, Анапа, Екатеринбург, Краснодар, Уфа, Казань, Минеральные Воды и Челябинск.

Ранее со ссылкой на данные **Росавиации** сообщалось, что петербургский аэропорт «Пулково» в январе-мае 2020 года обслужил 3,715 млн пассажиров. По данным ВВСС, в январе-мае 2019 года было обслужено 6,779 млн пассажиров. Таким образом, снижение пассажиropотока по итогам пяти месяцев составило 45,2%.

Пассажиropоток в мае 2020 года, по данным **Росавиации**, равнялся 136,355 тыс. человек. Пассажиropоток в мае 2019 года – 1,708 млн человек. Таким образом, показатель в прошлом месяце упал в 12,5 раза.

РИА НОВОСТИ; 2020.20.07; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАПУСТИЛИ ПРОЕКТ ПО ЭКСПРЕСС-ТЕСТИРОВАНИЮ НА COVID-19

Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) и международный аэропорт «Шереметьево» запустили пилотный для транспортной отрасли проект по экспресс-тестированию прибывающих и вылетающих пассажиров на коронавирус с применением тест-систем производства компании EMG («Эвотек-Мирай Геномикс»), говорится в сообщении РФПИ и «Шереметьево».

Услуга экспресс-диагностики на коронавирус с возможностью получения максимально достоверного результата через 60 минут вводится в аэропорту «Шереметьево» в преддверии предстоящего открытия международных регулярных воздушных сообщений и отвечает на существующие запросы пассажиров, отмечается в сообщении. Уточняется, что тестирование будет доступно для всех категорий пассажиров с 20 июля в здравпункте Терминала В (внутренние рейсы), начиная с 27 июля – в Терминале D (внутренние и международные рейсы). Результаты теста выдаются на русском и английском языках.

Система диагностики EMG, созданная при поддержке РФПИ, является одной из самых быстрых и точных в мире, она адаптирована как для стационарных, так и для не имеющих аналогов мобильных мини-лабораторий (портативная система умещается в двух небольших чемоданах).

Линейка тест-систем уже активно используется в профилактических целях на производственных объектах крупнейших российских предприятий и для обеспечения безопасности на крупнейших мероприятиях. В частности, руководители и члены официальных делегаций, прибывшие в РФ на Парад Победы 24 июня, также были протестированы на коронавирус с применением систем EMG. Система экспресс-диагностики готова к применению повсеместно, в том числе, в виде услуги для пассажиров на объектах транспортной инфраструктуры (аэропорты, вокзалы).

«Международный аэропорт «Шереметьево» стал первым в мире аэропортом, который позволяет сдать самый быстрый и точный ПЦР-тест на коронавирусную инфекцию. Результаты теста доступны уже в течение часа. Организация услуги тестирования пассажиров является первым шагом к созданию аэропортов с чистыми от коронавируса зонами. Такие воздушные хабы позволят восстановить авиационное сообщение между странами, возобновить туристические потоки, обеспечив безопасность пассажиров от вируса. Надеемся, что успешный опыт «Шереметьево» станет показательным для других крупных аэропортов по всему миру», – приводятся в сообщении слова главы РФПИ Кирилла Дмитриева.

<https://ria.ru/20200720/1574594526.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БОТОРОЕВА; 2020.20.07; РОСТРАНСНАДЗОР ПРОВЕРЯЕТ АЭРОПОРТ ПУЛКОВО ПОСЛЕ ИНЦИДЕНТА С ДВУМЯ САМОЛЁТАМИ

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) по запросу депутата Михаила Романова проводит внеплановую проверку аэропорта Пулково в связи с инцидентом 14 июня, когда на взлетной полосе столкнулись при рулении два самолета. Об этом сообщает **пресс-служба** парламентария.

14 июня в Пулково при рулении Boeing 737-800 авиакомпании S7 («Сибирь») зацепил крылом хвостовую часть Airbus 320 «Уральских авиалиний». Никто не пострадал, пассажиров отправили на других самолетах. Романов попросил профильные ведомства и правоохранительные органы расследовать инцидент с особым вниманием и провести проверку аэропорта.

В **Минтрансе** депутату сообщили, что проводятся внеплановые документарные проверки авиакомпаний, внеплановые выездные проверки оператора аэродрома Пулково, Санкт-Петербургского центра обслуживания воздушного движения. Согласно выводам расследования инцидента, причиной ЧП стала «ошибка экипажа воздушного судна АО «Авиакомпания «Сибирь»».

Руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин сообщил, что с 18 июня идет внеплановая проверка ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации».

«Особое внимание проверка **Ространснадзора** должна уделить работе диспетчеров в Пулково, так как именно от нее зависит движение самолетов по летному полю, а, значит, безопасность пассажиров и судов», – заявил Михаил Романов.

Он указал, что комплексная проверка работы аэропорта Пулково позволит выявить недостатки работы всех наземных служб и принять меры к их устранению.

<https://www.pnp.ru/incident/rostransnadzor-proveryaet-aeroport-pulkovo-posle-incidenta-s-dvumya-samolyotami.html>

[Вернуться в оглавление](#)