



Ежедневный мониторинг СМИ

24 ИЮЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ 24; ДМИТРИЙ ЩУГОРЕВ; 2020.23.07; У ПРАВИТЕЛЬСТВА НЕТ ВРЕМЕНИ НА ОТДЫХ. ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ МИХАИЛА МИШУСТИНА	3
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.24.07; НЕТРАНСПОРТАБЕЛЬНЫЙ СЛУЧАЙ; ВИРУС СПИШЕТ С ИНФРАСТРУКТУРЫ 2–3 ТРЛН РУБ.....	6
ИЗВЕСТИЯ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2020.24.07; ТОЧНАЯ ДАТА: СБОР БОЛЬШИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДАННЫХ МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ В 3–5 МЛРД; СИСТЕМА, ОБЪЕДИНЯЮЩАЯ ИНФОРМАЦИЮ ОТ МИЛЛИОНОВ МАШИН, НЕСЕТ РИСК УТЕЧЕК, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ ЭКСПЕРТЫ	7
КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2020.24.07; ПРИГОВОР ДОНЕСУТ ДО ИСАО; ДИСПЕТЧЕРОВ ЗА КАТАСТРОФУ FALCON ОСУДИЛИ, НО ОСВОБОДИЛИ И ТРЕБУЮТ ПОЛНОСТЬЮ ОПРАВДАТЬ	9
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.24.07; КОМАНДИРОВКИ ВОЗВРАЩАЮТСЯ ИЗ ОТПУСКА; РЫНОК ДЕЛОВЫХ ПОЕЗДОК МОЖЕТ ВОССТАНОВИТЬСЯ НА 80% К КОНЦУ ГОДА.....	11
FORBES.RU; ДМИТРИЙ ЯКОВЕНКО; 2020.23.07; ДОРОГИ ЗА 6 ТРИЛЛИОНОВ: КОМПАНИЯ РОТЕНБЕРГА И ВЭБА МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ПОДРЯДЫ В РАМКАХ СПАСЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ.....	13
ДОРИНФО; ВИКТОРИЯ БРЫЛЕВА; 2020.23.07; ШМСД: НОВАЯ СКОРОСТНАЯ ДОРОГА ДЛЯ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ	14
КОММЕРСАНТЬ-ВОЛГА ОНЛАЙН; АНИ АЙВАЗЯН; 2020.23.07; РАЗВИВАЮТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТУРИЗМ; ПРАВИТЕЛЬСТВО САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ДОГОВОРИЛОСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ООО «РЖД ТУР».....	17
КОММЕРСАНТЬ Н.НОВГОРОД; АЛЕКСАНДРА ВИКУЛОВА; 2020.23.07. ПАДЕНИЕ НА ВЗЛЕТЕ; АЭРОПОРТ СТРИГИНО ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА ПОТЕРЯЛ БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ ПАССАЖИРОВ	19
E1.RU; 2020.23.07; «СЛУЧИТСЯ ТРАГЕДИЯ»: ИЗ-ЗА ОДНОГО ДОКУМЕНТА В ЕКАТЕРИНБУРГЕ МОГУТ ОСТАНОВИТЬСЯ СТРОЙКИ; НОВУЮ ВЕРСИЮ ПРОЕКТА ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ ДОЛЖНЫ СДАТЬ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ	20
ПЯТНИЦА ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ ЕНЦОВ; 2020.24.07; КОМФОРТНЫЙ ТРАНСПОРТ ДЛЯ БЕЗОПАСНЫХ ДОРОГ.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.23.07; БОЛЬШЕГРУЗЫ ВЗВЕСЯТ АВТОМАТОМ	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.23.07; ДЕНЕГ ТРИ ГОДА ЖДУТ; МИНТРАНС РАЗЪЯСНИЛ ПОРЯДОК ВОЗВРАТА ДЕНЕГ ЗА ОТМЕНЕННЫЕ АВИАРЕЙСЫ.....	25
ТАСС; 2020.23.07; МИНТРАНС РАЗЪЯСНИЛ ПРАВИЛА ВОЗВРАТА АВИАБИЛЕТОВ ВО ВРЕМЯ РЕЖИМА ЧС	25
ПРАЙМ; 2020.23.07; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛИТЬ 3 МЛРД РУБ СУБСИДИЙ С ИЛ-96-400М НА МИ-8 И ИЛ-114-300.....	26
ПРАЙМ; 2020.23.07; ПЕСКОВ: ГРАНИЦЫ БУДУТ ОТКРЫВАТЬСЯ НА ПРИНЦИПАХ ВЗАИМНОСТИ, КОНТАКТЫ ИДУТ, РЕШЕНИЙ ПОКА НЕТ	27

ТАСС; НИКОЛАЙ СЕЛИЩЕВ; 2020.23.07; В МИД КНР ЗАЯВИЛИ О ГОТОВНОСТИ СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ.....	27
ТАСС; 2020.24.07; ВЛАСТИ США НЕ ВИДЯТ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ РЕЙСОВ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В СТРАНУ.....	27
ТАСС; 2020.23.07; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: ГОСПОДДЕРЖКА ПОКА НЕЗНАЧИТЕЛЬНО ПОВЛИЯЛА НА МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ 28	
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2020.23.07; ГОСУДАРСТВО НАПРАСНО СУБСИДИРУЕТ АВИАКОМПАНИИ: ОНИ ЛЕТАЮТ ТОЛЬКО КУДА ИМ ВЫГОДНО	29
ТАСС; 2020.23.07; РОСАВТОДОР ОТОБРАЛ 22 РЕГИОНА ДЛЯ ПИЛОТНОГО ВНЕДРЕНИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ	30
ИЗВЕСТИЯ; 2020.23.07; РЕМОНТ ТРАССЫ НЕЁЛОВО–ПЕЧОРЫ В ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШИТСЯ В АВГУСТЕ	31
ИЗВЕСТИЯ; 2020.23.07; КОМИССИЮ ПО КОНТРОЛЮ ЗА РЕМОНТОМ ДОРОГ СОЗДАЛИ В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ	31
РИА НОВОСТИ; 2020.23.07; РУДЕНЯ: В 2019 ГОДУ В ВЕРХНЕВОЛЖЬЕ ВВЕЛИ В СТРОЙ 476 КМ ДОРОГ	32
REGNUM; ИРИНА КУЗНЕЦОВА; 2020.23.07; КОГДА НУЖНО НОТАРИАЛЬНОЕ СОГЛАСИЕ: О ПРАВИЛАХ ПУТЕШЕСТВИЯ ДЕТЕЙ	32
РИА НОВОСТИ; 2020.23.07; В РОССИИ СНИЗИЛОСЬ КОЛИЧЕСТВО «ЗАЙЦЕВ» НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ	35
РИА НОВОСТИ; 2020.23.07; В ГОСДУМЕ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ НОВЫХ ШТРАФОВ ДЛЯ МОТОЦИКЛИСТОВ.....	35
ГОВОРIT МОСКВА; 2020.23.07; В ГОСДУМЕ ПРИЗВАЛИ МОТОЦИКЛИСТОВ НЕ БЕСПОКОИТЬСЯ ИЗ-ЗА ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ШТРАФАХ	36
ГОВОРIT МОСКВА; 2020.23.07; БАЙКЕРЫ НАЗВАЛИ СЕЗОННЫМ ХАЙПОМ ЗАКОНОПРОЕКТ О ШТРАФАХ ЗА ЕЗДУ В МЕЖДУРЯДЬЕ.....	36
КОММЕРСАНТЬ; 2020.23.07; ДМИТРИЙ МАХОНИН ДОГОВОРИЛСЯ С РЖД ОБ УВЕЛИЧЕНИИ НА 40% ФИНАНСИРОВАНИЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПРИКАМЬЕ.....	37
ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2020.23.07; «САМОЛЕТ ДОЛЖЕН ВСЕГДА ЛЕТАТЬ». ГЛАВА ОМСКОГО АЭРОПОРТА О ВЫХОДЕ ИЗ КРИЗИСА В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ	38
НОВОСТИ ЮГРЫ; 2020.23.07; ЕВГЕНИЙ ДЬЯЧКОВ: «РАБОТАЕМ С ЛИСТА». КАК ПОВЛИЯЛ РЕЖИМ САМОИЗОЛЯЦИИ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АЭРОПОРТА СУРГУТА.....	41
РБК ТАТАРСТАН; 2020.23.07; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА «БЕГИШЕВО» НАПРАВЯТ 639 МЛН РУБЛЕЙ.....	43
ТАСС; 2020.23.07; «ЯКУТИИ» ПРЕДОСТАВИЛИ ЗАЕМ НА 120 МЛН РУБЛЕЙ ДЛЯ СТАБИЛИЗАЦИИ ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ.....	44
РИА НОВОСТИ; 2020.23.07; S7 ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ДАННЫЕ ОБ УВОЛЬНЕНИИ 60% ПЕРМСКИХ ПИЛОТОВ.....	44

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЯ 24; ДМИТРИЙ ЩУГОРЕВ; 2020.23.07; У ПРАВИТЕЛЬСТВА НЕТ ВРЕМЕНИ НА ОТДЫХ. ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ МИХАИЛА МИШУСТИНА

Председатель правительства РФ ответил на вопросы корреспондента телеканала «Россия 24» Дмитрия Щугорева.

– Михаил Владимирович, Вы накануне выступали в Госдуме со своим первым ежегодным отчетом. Понятное дело, что все было вокруг пандемии, которая затронула и Вас лично. Как так получилось, что вирус добрался до Вас? И как получилось, что Вы так быстро вылечились? У Вас, говорят, высокая температура была, когда Вы вернулись к работе.

– Ну, вирус не выбирает должности. Он, к сожалению, очень опасен. Пока непонятно вообще, каким образом происходит заражение коронавирусом. Есть очень много вариантов. Я не знаю, каким образом я заразился коронавирусом, совершенно искренне это говорю.

Насчёт скорости выздоровления – здесь я Вам скажу, что это непростая история. Да, к сожалению, была высокая температура, но то, что касается «быстро вылечился», – это не совсем так, это был достаточно непростой процесс.

Как только я стал лучше себя чувствовать, я, конечно, вернулся сразу в рабочую обстановку. Хочу сказать, что огромную роль в том, что Вы назвали быстрым выздоровлением, сыграли врачи. У меня мама – медицинская сестра с многолетним стажем, и к врачам я отношусь очень трепетно с детства, потому что меня всегда окружали люди в белых халатах – это её подруги, друзья, знакомые. И, больше того, я даже собирался поступать в медицинский институт до работы в налоговой службе. Даже такая мысль была. Огромное уважение к врачам, которые фактически жертвовали своим временем, общением со своими семьями, а то и здоровьем, жизнями, есть, уверен, у всех людей, которые справились с коронавирусной инфекцией. И я хочу, пользуясь случаем, конечно же, поблагодарить врачей за ту работу, которую они делают. Это очень непростая работа, это постоянное взаимодействие с пациентами, ещё и психологическое взаимодействие. И дай бог, чтобы работали в мире врачи так, как работают наши российские врачи.

– Михаил Владимирович, я, наверное, не ошибусь, если скажу, что коронавирус был для Вас не самым тяжким испытанием. Вы, наверное, по-другому себе представляли свою работу, когда стали **премьер-министром**. Как Вам удалось так быстро перестроиться на выполнение совершенно других задач?

– Если вы идёте работать в правительство, тем более, если вам предложена должность председателя правительства, то, конечно, очень сложно представлять весь, скажем так, набор вызовов, с которым вы можете столкнуться. Предложение работать в правительстве мне сделал **президент России** Владимир Владимирович **Путин**, и в этом смысле, конечно, нацеленность была на исполнение тех основных задач и мер, которые он озвучил в послании в январе. Пандемия внесла свои коррективы. И конечно, было совсем непросто, когда необходимость исполнения мер, намеченных в послании, выполнения национальных проектов, национальных целей пересеклась фактически с такой бедой, как пандемия, когда приходилось буквально в каждодневном режиме принимать решения, связанные с необходимостью развёртывания коечного фонда, разработки соответствующих методик, подготовки специалистов, закупки и производства средств индивидуальной защиты. Всё это было таким непростым вызовом, поэтому мне кажется, что людям судить о том, насколько у нас получилось. Но очень важно, что мы прошли

этот непростой этап, наверное, одними из лучших в мире по результатам. Это касается и летальности, это касается и в том числе систем тестирования – ведь на сегодняшний день около ста систем в России действует.

– Естественно, и вакцины, которые сейчас уже прошли клинические испытания, я слышал. Михаил Владимирович, президент говорил, что есть две важные задачи – это сохранить экономику и сохранить жизнь людей. И здесь выбор действительно был, конечно же, очевиден. Но этот вопрос я всё-таки задам. Потрачены триллионы, наверное, рублей, большие деньги, мы сейчас не остались без подушки безопасности. Потому что самый частый вопрос сейчас, который люди задают, будет ли вторая волна...

– Пандемия – непростая ситуация. Пандемия фактически замедлила, как Вы знаете, темп экономического роста, фактически снизила доходы всех уровней бюджета и нанесла существенный урон большому количеству как людей, так и компаниям, организациям. По поводу наших запасов, подушки безопасности, как Вы это назвали. Я хочу заверить всех, что макроэкономическая стабильность, доходы, которые были собраны до этого во все уровни бюджета РФ, позволяют нам себя чувствовать очень комфортно и стабильно. Фонд национального благосостояния, я думаю, к концу года будет точно не ниже 8 трлн рублей. Это первое. Второе. Золотовалютные запасы у нас стабильны, и на сегодняшний день это примерно больше 570 млрд долларов. Поэтому здесь волноваться не надо, есть достаточные средства, чтобы обеспечить, соответственно, все те стратегические национальные цели, которые, как Вы знаете, совсем недавно были указом Президента до 2030 года обозначены, и национальные проекты, которыми мы занимаемся. Ну и хочу сказать, что все меры, которые принимались, были очень чёткими, они дали свои результаты. Мы поддержали спрос и поддержали людей, которые остались в трудной жизненной ситуации. И конечно, поддержали наши компании большим количеством мер, которые были представлены в общенациональном плане.

Будет ли вторая волна и так далее? В настоящий момент, Вы видите, мы фиксируем массовое снижение заболевших коронавирусом по стране. В Москве это примерно 0,2–0,3%, по стране это чуть меньше процента. Но распространение вируса снижается, как снижается также его вирулентность. Поэтому в этом смысле на Ваш вопрос ответ смогут дать учёные, если они зафиксируют хоть какие-то предпосылки для этого. Пока таких предпосылок не наблюдают наши специалисты и учёные. Поэтому будем надеяться на то, что, если мы будем следовать тем рекомендациям, – которые даёт Роспотребнадзор и врачи, то второй волны не случится.

– Очень часто говорят, что кризис – а сейчас, конечно, мировой кризис – это пора возможностей. В 2014 году тоже так говорили, когда был кризис, и тогда получилось так, что аграрный сектор смог воспользоваться вот этими возможностями. Может быть, нам и сейчас как-то помочь некоторым секторам российской экономики, туризму, например? Если не будем слишком быстро границы открывать, может, тогда наши направления как-то поактивнее будем развивать?

– Туризм, о чём вы сказали, – это очень важное направление. Я считаю, что национальный проект «Туризм» – это ответ на те вызовы, которые на сегодняшний день, в том числе, поставила пандемия. И мы уже на сегодняшний день получили одобрение президента, разрабатываем соответствующие меры этого проекта и осенью представим его всем. Ну и открыть свою страну для себя в этом смысле будет здорово, потому что у нас есть замечательные места, курорты. Нужна инфраструктура хорошая, нужны инвестиции от частных инвесторов, ну и, конечно, недорогие билеты, для того чтобы любыми видами транспорта можно было добраться до этих мест.

– То есть, не обязательно придерживать открытие границ, чтобы у нас здесь начало всё развиваться?

– Лучше создать условия для отдыха в своей стране, чем закрывать искусственно границы. Необходимы инвестиции соответствующие в инфраструктуру, в дороги, в

коммуникации, для того чтобы газ, вода, всё необходимое было для комфортного отдыха. Мы также думаем серьёзно о том, как сделать доступными билеты на авиатранспорт, на железнодорожные дороги, по которым, соответственно, можно добраться до этих мест проживания. Я очень надеюсь на то, что этими усилиями мы дадим возможность людям выбирать, где отдыхать. Я надеюсь, что они выберут Россию.

– Возвращаясь к плану действий... Очень часто, когда мы слышали о реализации таких глобальных исторических проектов, как НЭП, например, столыпинские реформы, там тоже хотели развития страны. Но всё это в итоге упиралось в неэффективное государственное управление. Вы не боитесь, что придётся столкнуться с той же коррупцией, административными барьерами и невыполнением на местах – всем тем, чем обычно страдала как раз исполнительность?

– Конечно же, без сомнения, те барьеры, которые существуют, надо преодолевать. Как их можно преодолеть? Изменением модели управления. Об этом говорят многие эксперты. На сегодняшний день самые современные системы управления, в том числе и государственного управления, которые есть, нами анализируются. В частности, мы создали центр национальных проектов, в котором все последние достижения в области системы управления на сегодняшний день апробируются, они будут применены, соответственно, в ходе непосредственной реализации национальных проектов. И я очень надеюсь на то, что такое стратегическое планирование, системный подход и профессионалы, которые будут этим заниматься, нас приведут к результатам, которые на сегодняшний день перед нами стоят до 2030 года.

– Когда мы уже сможем почувствовать эти результаты?

– Конечно, будут судить нас по конкретным показателям эффективности работы Правительства, реализации национальных проектов. Это конкретные цифры, это километры построенных дорог, отремонтированных домов. Это метры квадратные сданного жилья. И именно эти параметры будут публично представлены после соответствующих корректировок в связи с изменением национальных целей. И осенью будут утверждены. Вот по этим конкретным цифрам можно будет судить об эффективности работы как Правительства, так и, собственно говоря, отраслей экономики.

– Вот у нас сейчас звучит много таких слов: **нацпроекты**, национальные цели, национальный план, поправки в Конституции. Означает ли это, что у нас как-то меняются приоритеты? И возможно ли вот сейчас в таких меняющихся условиях ставить далеко идущие планы и устанавливать какие-то сроки чёткие?

– Приоритеты у нас не меняются. Если говорить о поправках в Конституции, они как раз закрепили приоритеты, которые большинство нашего населения подтвердило, голосуя за эти поправки. И национальные проекты на сегодняшний день – это инструмент достижения национальных целей. Поэтому в этом смысле, как Вы правильно сказали, главное – это как достигнуть этих целей, каким образом организовать работу, как изменить модель управления. Я считаю, что в этом смысле ясность на сегодняшний день есть как на стратегическом уровне, так и на исполнительном. И осталось только одно – реализовать.

– Вот Вы сейчас сказали и о национальных проектах, и об инфраструктурных проектах. Это же всё нужно контролировать постоянно, ежеминутно, наверное. Так?

– Члены правительства, **вице-премьеры** работают в этом смысле иногда и круглосуточно. В зависимости от того, как требует от этого время и ситуация общая. Пандемия внесла коррективы в нашу жизнь. Президент работает у нас круглосуточно, всегда на связи. И в этом смысле, наверное, время на отдых – оно остаётся небольшое. У нас на сегодняшний день команда Правительства, которая работает для того, чтобы в первую очередь реализовать основную свою функцию служения людям, чтобы в стране было легче, и выстроить все сервисы государства вокруг человека.

– А у Вас на что-то другое время остаётся? Я имею в виду кроме работы. Вот раньше я видел фотографии в хоккейной форме. А в последнее время что-то не замечал.

– Всему своё время, Дмитрий. Я надеюсь, что будет больше времени, мы, конечно, воспользуемся в том числе и возможностями заниматься спортом.

– Спасибо Вам огромное за этот разговор.

Спасибо.

<https://www.vesti.ru/article/2432669>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.24.07; НЕТРАНСПОРТАБЕЛЬНЫЙ СЛУЧАЙ; ВИРУС СПИШЕТ С ИНФРАСТРУКТУРЫ 2–3 ТРЛН РУБ.

Инфраструктурные отрасли РФ уже потеряли в результате распространения COVID-19 1,26 трлн руб., а по итогам пандемии эта цифра превысит 2 трлн руб., оценили в InfraOne Research. Размер убытков зависит от того, введут ли второй этап ограничений, полагают аналитики. В наиболее тяжелом варианте, если повторные ограничения окажутся по масштабу аналогичными весенним, потери инфраструктурных отраслей достигнут 3,2 трлн руб. Однако вероятность такого исхода эксперты оценивают относительно невысоко, на уровне 15%. Оптимистический сценарий с шансами 55%, предполагает восстановление доэпидемических показателей к второму–третьему кварталу 2021 года.

Потери российских инфраструктурных компаний от COVID-19 на конец июля достигнут 1,26 трлн руб., что сопоставимо с месячным доходом сектора, подсчитали в InfraOne Research. Около 66% этой суммы, или 833 млрд руб., приходится на транспортную инфраструктуру, доля которой в общих потерях планомерно растет (в мае составляла 63%).

Основной пострадавший по-прежнему – авиатранспорт: потери авиакомпаний от падения пассажиропотока составили 423 млрд руб., снижение доходов аэропортов – 80 млрд руб. Сектор лишился почти трети годовой выручки, отмечается в исследовании. По оценке Института экономики транспорта ВШЭ, прямые убытки российских авиакомпаний от карантина составят не менее 200 млрд руб., при этом госсубсидии (23,4 млрд руб. на 1 июня) недостаточны ни для сохранения конкурентной среды, ни для поддержания работы отрасли.

На железнодорожном транспорте (потери – 105 млрд руб.) наблюдается рост пассажиропотока при продолжающемся падении погрузки, отмечают аналитики InfraOne, «и если первое в основном зависит от снятия режима ограничений, то последнее тесно связано с экономической ситуацией в стране в целом». Погрузка ОАО РЖД в январе–июне упала на 4,5%, грузооборот – на 5,6%, перевозки пассажиров – на 34,1%.

ИПЕМ оценивает потери грузового железнодорожного сегмента за март–июнь в 73,2 млрд руб. Это совокупное влияние неблагоприятной экономической конъюнктуры и пандемии коронавируса. При этом, отмечает заместитель гендиректора института Владимир Савчук, вклад коронавируса в потери операторов (11,4 млрд руб. в июне) относительно выше, чем в потери ОАО РЖД (5 млрд руб.).

Городской пассажирский транспорт, отмечают в InfraOne, стремительно восстанавливает показатели. И хотя суммарные потери наземного транспорта, метрополитена, такси и каршеринга на конец июля превысили 177 млрд руб., с апреля их доля в общем показателе по транспорту заметно упала – с 20% до 7%.

Аналитики отмечают рост количества пострадавших отраслей: наблюдается ухудшение в автомобильных грузоперевозках, и с мая растет объем упущенных доходов на водном транспорте. «Сфера речных пассажироперевозок, которую еще в апреле мы считали нейтральной к режиму ограничений, по итогам июля может оказаться одной из самых пострадавших», – поясняют в InfraOne, ожидая, что недополученная выручка компаний в

силу сезонности их работы достигнет к этому моменту 32,7% от годовой, и ситуация будет лишь ухудшаться.

Общие потери инфраструктурного сектора от COVID-19, по оценке InfraOne, могут при негативном сценарии превысить 3 трлн руб. Оптимистический сценарий (2 трлн руб.), вероятность которого аналитики оценивают в 55%, предполагает восстановление доэпидемических показателей к второму–третьему кварталу 2021 года. Умеренно-пессимистический сценарий, с потерями 2,7 трлн руб., предусматривает второй локдаун среднего масштаба (не продолжительнее шести недель по срокам и затрагивающий не более 50% населения), а критический предполагает масштабную вторую волну ограничений, по охвату и срокам (свыше двух месяцев) сопоставимую с весенней.

В последнем случае потери инфраструктуры составят 3,2 трлн руб., упущенный доход авиаотрасли может превысить 72% годовой выручки, а в спортивной и культурной инфраструктуре приблизиться к 90%. Однако InfraOne оценивает вероятность этого сценария лишь в 15%. Признаком его наступления может быть всплеск заболеваемости коронавирусом в РФ, пишут аналитики, и выявление свыше 11,6 тыс. случаев в сутки (майский рекорд; сегодня – порядка 5,85 тыс.). Однако такой угрозы на горизонте третьего квартала они не видят.

<https://www.kommersant.ru/doc/4426634>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.24.07; ТОЧНАЯ ДАТА: СБОР БОЛЬШИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДАННЫХ МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ В 3–5 МЛРД; СИСТЕМА, ОБЪЕДИНЯЮЩАЯ ИНФОРМАЦИЮ ОТ МИЛЛИОНОВ МАШИН, НЕСЕТ РИСК УТЕЧЕК, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ ЭКСПЕРТЫ

Телематическая платформа «Автодата» по обработке больших автомобильных данных может обойтись государству в 3–5 млрд рублей за ближайшие три года. Об этом «Известиям» рассказал источник, знакомый с ходом реализации проекта. На платформе соберут полную информацию об эксплуатации машин, что позволит создавать интеллектуальные транспортные системы в городах и различные сервисы для автомобилистов. Пока пилотные проекты проводятся в трех регионах, еще 15 готовы присоединиться. Водители, предоставляющие данные, смогут пользоваться скидками на платные парковки, услуги страховых компаний, сетей АЗС, автосервисов. При этом создание масштабной госсистемы несет риски утечки персональной информации, а также транспортных коллапсов в случае ее сбоя, говорят эксперты.

Дорогая коммуникация

Проект «Автодата» был запущен в прошлом году. На телематической платформе начали собирать большие данные о водителях, их стиле управления машинами, состоянии транспортных средств и инфраструктуры. Используя этот ресурс, отечественные компании смогут создавать различные продукты, в том числе приложения для автомобилистов, городских операторов интеллектуальных транспортных систем, дорожных служб, страховых, лизинговых и логистических компаний. Проект реализуется направлением НТИ «Автонет» (входит в «Платформу НТИ»). Исполнителем работ по созданию платформы выступает НП «Глонасс».

Автомобили будут оснащаться устройствами V2X для «общения» с системой, другими машинами и дорожной инфраструктурой – светофорами, шумозащитными ограждениями и т.д. Объекты инфраструктуры оборудуют датчиками. В дорожное полотно на определенных участках заложат оптоволоконный кабель, который будет улавливать вибрации с магистрали, что позволит следить за ее состоянием.

Первые пилотные проекты в прошлом году были запущены в Самарской, Курской и Волгоградской областях.

Так, в Самаре отработывалось информирование водителей о наличии пешеходов на перекрестке, открытых люках или работе уборочной техники на дороге. В Волгограде

водителей оповещали об аварийно опасных участках дороги, скорости движения с учетом погодных условий и т.д.

К проекту готовы присоединиться еще 15 регионов – Санкт-Петербург, Хабаровский, Красноярский и Ставропольский края, Воронежская, Московская, Новосибирская, Томская, Нижегородская, Белгородская, Астраханская, Пензенская, Калининградская области, а также Республики Башкортостан и Чечня. Об этом говорится в презентации исполнителя работ – федерального сетевого оператора НП «Глонасс» (документ есть у «Известий»).

Автомобилисты, предоставляющие данные системе, смогут пользоваться скидками на платные парковки, услуги страховых компаний, сетей АЗС, автосервисов, указано в презентации.

Проведение пилотов в Самарской, Курской и Волгоградской областях будет завершено к концу 2020 года, а в новых – может занять от 6 до 12 месяцев, пояснил официальный представитель НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

Внедрение в трех регионах систем, обеспечивающих «общение» автомобиля с инфраструктурой и другими машинами, позволило увеличить среднюю скорость движения в потоке на 30%, исключить пробки, организовать так называемую «зеленую» волну (автоматическое включение зеленого света по ходу движения для общественного транспорта), добавил Ярослав Федосеев.

– Мы разработали единую аналитическую систему контроля за работой общественного транспорта. Информация поступает из 120 городов России, что позволит повысить качество транспортного обслуживания населения, сократить время в пути, – сказал он «Известиям». – Разработаны макеты систем умного страхования, управления личным, общественным, грузовым, коммунальным и экологичным транспортом, макет системы «Цифровой двойник автомобиля» для моделирования параметров его эксплуатации, единая система предрейсового медосмотра водителя и технического контроля автомобиля. Сейчас разрабатываются также требования к кибербезопасности системы, отметил Ярослав Федосеев.

По словам источника «Известий», знакомого с ходом реализации проекта, его внедрение в регионах в 2021–2023 годах может обойтись федеральному бюджету в 3–5 млрд рублей. Он пояснил, что в эту сумму входят расходы на оборудование, оплату труда подрядчиков на разработку платформы и программного обеспечения.

По словам собеседника «Известий», только проведение пилотов в новых регионах обойдется в 150–200 млн рублей. Источник финансирования пока не определен, работы будут проведены за счет федерального или региональных бюджетов. Окончательная сумма для реализации основной части проекта будет зависеть от количества регионов-участников.

В НТИ «Автонет» не стали комментировать стоимость проекта. Но советник руководителя НТИ, вице-президент НП «Глонасс» Евгений Белянко в конце 2019 года говорил, что в 2020-м потребуется около 1,3 млрд рублей бюджетных средств. Он рассчитывал, что проект начнет сам себя окупать через 3–5 лет.

Осенью прошлого года на него было выделено 325 млн рублей. На сегодняшний день сумма составляет 423 млн рублей, сказали «Известиям» в Российской венчурной компании (РВК), через которую идет финансирование проекта. Решение о выделении дополнительных средств будет приниматься после окончания второго этапа, который завершится в сентябре 2020 года, добавили в компании.

В **Минтрансе** затруднились оценить затраты на проект, источники финансирования и другие параметры. Он реализуется в рамках Национальной технологической инициативы (НТИ), отметили в ведомстве.

Независимый эксперт по индустрии «Автомобили и транспорт» Сергей Бургазалиев считает, что внедрение проекта необходимо для повышения уровня безопасности

дорожного движения и развития коммерческих услуг. Например, формирования тарифов страхования или предложений программ лояльности сетей АЗС. Аналоги «Автодаты» в том или ином виде существуют в США, Европе, Китае, Южной Корее, но единой системы на уровне государства пока ни у кого нет.

Эксперт полагает, что на данном этапе финансирование в 5 млрд рублей несколько избыточно, но конечные объемы будут зависеть от количества пилотных регионов и сроков внедрения. К недостаткам проекта, по его мнению, можно отнести отсутствие конкурирующих решений и структур, что делает невозможной оценку эффективности расходования бюджетных средств.

– Сегодня примерно понятен пул данных, но по-прежнему неясен их юридический статус, готовность владельцев авто предоставлять доступ к ним и объем, в котором они могут потребоваться бизнесу. Это затрудняет оценку эффективности «Автодаты», которая пока остается федеральным пилотным проектом, – сказал Сергей Бургазиев.

Транспортный коллапс

Сбор данных всегда несет риски, связанные с доступом к личной информации, считает замруководителя Лаборатории компьютерной криминалистики и исследования вредоносного кода Group IV Сергей Никитин.

– Прямой вред может быть нанесен, если злоумышленники получают непосредственный доступ к системе с возможностью отслеживать действия в реальном времени или отправлять команды через телематическую систему. Косвенный вред может нанести использование доступа для анализа данных конкурентов, – отметил эксперт.

Он подчеркивает, что для понимания угроз, связанных с «Автодатой», нужно провести аудит уже выстроенной, функционирующей системы. Борьба с утечками должна строиться на разграничении доступа к информации, чтобы каждый участник имел возможность получить только действительно необходимые ему данные. Базовые принципы – создание сложных паролей и настройка многофакторной аутентификации.

Вмешательство в систему «Автодата» извне может привести к изменению работы или блокировке сервисов, что в масштабах проекта может привести к коллапсам транспортной системы целых городов и регионов и к огромным финансовым потерям, отметила исполнительный директор компании «Акронис Инфозащита» Елена Бочерова.

Возможности использования больших данных для интеллектуальных транспортных систем огромны. Эти риски не должны останавливать развитие проекта, но их нужно учитывать на этапе проектирования, добавила она.

<https://iz.ru/1039183/german-kostrinskii/tochnaia-data-sbor-bolshikh-avtomobilnykh-dannykh-mozhet-oboitis-v-3-5-mlrd>

КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2020.24.07; ПРИГОВОР ДОНЕСУТ ДО ИСАО; ДИСПЕТЧЕРОВ ЗА КАТАСТРОФУ FALCON ОСУДИЛИ, НО ОСВОБОДИЛИ И ТРЕБУЮТ ПОЛНОСТЬЮ ОПРАВДАТЬ

В Солнцевском райсуде Москвы завершился процесс по делу трех диспетчеров, которых, как и предполагали накануне их адвокаты, признали виновными в крушении в 2014 году в столичном аэропорту Внуково бизнес-джета Falcon 50 с президентом компании Total Кристофом де Маржери на борту. Руководитель полетов аэропорта Роман Дунаев и диспетчер-инструктор Александр Круглов получили реальные сроки, а диспетчер руления Надежда Архипова попала под амнистию в честь 70-летия Победы, по которой раньше также избежали наказания непосредственный виновник катастрофы, водитель снегоуборщика, ездивший по ВПП в пьяном виде, и его начальник. Впрочем, брать под стражу диспетчеров на глазах поддерживавших их коллег и журналистов суд не решился, оставив их на подписке о невыезде до вступления решения в законную силу.

На оглашение приговора у судьи Екатерины Гришиной ушло, если не считать двух небольших перерывов, около четырех часов. Она почти сразу сняла все вопросы, объявив,

что все трое подсудимых виновны. «Дунаев, Круглов, Архипова нарушили правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ст. 263 УК), что повлекло по неосторожности смерть двух и более лиц, а также причинение крупного ущерба», – огласила судья. После этого интрига заключалась лишь в том, какие именно сроки заключения будут назначены и будут ли они реальными или условными. Затем судья Гришина долго перечисляла доказательства обвинения, фактически подтвердив его версию о том, что диспетчеры нарушили множество должностных инструкций и правил, что в итоге обернулось трагедией, происшедшей по иронии судьбы в Международный день диспетчера.

Как заявляли представители Генпрокуратуры в суде, диспетчер руления Надежда Архипова не проследила за движением спецтехники на летном поле, а Александр Круглов позволил диспетчеру-стажеру дать экипажу Falcon 50 с мультимиллионером на борту разрешение на занятие полосы, где находилась снегоуборочная машина, и начать взлет.

Роман Дунаев, в свою очередь, не проследил за работой диспетчеров, не провел инструктаж и «проявил бездействие». При этом, как отмечалось гособвинителем, работники аэропорта имели доступ к спецоборудованию, в том числе и локатору, на котором отображалось, что на взлетной полосе есть снегоуборщик. Водитель снегоуборщика Владимир Мартыненко и его непосредственный начальник Владимир Леденев, признавшие вину, были приговорены в особом порядке к четырем и трем с половиной годам лишения свободы, а затем амнистированы.

Между тем еще накануне оглашения приговора источники “Ъ” в окружении обвиняемых диспетчеров отмечали, что они готовятся к самому худшему развитию событий. «Я и мои коллеги убеждены, что диспетчеров оправдали бы по предъявленному обвинению в любой другой стране мира», – заявил “Ъ” руководитель юрслужбы Федерального профсоюза авиадиспетчеров (ФПАД) России Олег Бабич. Он говорил о политической подоплеке процесса, результат которого должен удовлетворить не только российское общество, но и французскую сторону. По его словам, накануне приговора диспетчеры, их друзья и коллеги были «в тревожном ожидании». Тяжелее всего приходилось Надежде Архиповой – самой возрастной обвиняемой, которая к тому же страдает целым рядом заболеваний и последние заседания провела фактически на таблетках.

Александр Круглов, как пояснили его представители, был настроен весьма по-боевому, заявив, что принципиально «не будет брать чемодан» с собой на приговор.

«Вообще, взять под стражу диспетчеров в зале суда, когда двое непосредственных виновников гуляют на свободе, – настоящее безумие», – заявил господин Бабич. И суд на это не решился. Господин Дунаев был приговорен к шести годам колонии-поселения, Александр Круглов к пяти с половиной, а Надежда Архипова – к пяти. Так как этот срок являлся предельно возможным для применения амнистии в честь 70-летия Победы, то она сразу же была освобождена от наказания. Между тем Екатерина Гришина особо отметила, что мера пресечения для осужденных в виде подписки о невыезде остается прежней до вступления приговора в законную силу – то есть до рассмотрения апелляции, о готовности направить которые сразу заявили адвокаты. Таким образом, у двух осужденных к реальному сроку диспетчеров есть возможность вообще не оказаться за решеткой. 21 октября истекает срок давности по делу. Кроме того, апелляционная инстанция может смягчить наказание до тех же пяти лет, позволяющих попасть под амнистию. Впрочем, представители ФПАД заявили “Ъ”, что считают вынесенный приговор необоснованным. Тем более что, как отметили представители ФПАД, в официальном отчете МАК о катастрофе говорится о невиновности диспетчеров, не видевших снегоуборщика.

Можно застраховаться от злонамеренного поведения, предусмотрев различные системы предупреждения, но нельзя застраховаться от поведения пьяного дурака, способного внезапно, без предупреждения и разрешения выскочить на автомобиле под взлетающее воздушное судно!» – сказано в заявлении ФПАД.

Министерство транспорта РФ

В нем коллеги требуют защитить осужденных диспетчеров, обещая довести информацию о приговоре в ИКАО (Международная организация гражданской авиации) и ИФАТСА (Международная федерация ассоциаций авиационных диспетчеров) с просьбой принять в отношении РФ эффективные меры, направленные на исполнение взятых ею обязательств по обеспечению объективной и беспристрастной процедуры расследования авиационных катастроф.

Адвокат Романа Дунаева Игорь Чернецкий заявил “Ъ”, что обжалует приговор как незаконный и необоснованный. В нем, по его словам, не отражены доводы защиты и те ходатайства, которые подавались в ходе процесса, но не были рассмотрены судьей до оглашения приговора.

<https://www.kommersant.ru/doc/4426574>

На ту же тему:

<https://www.m24.ru/news/sudy/23072020/126392>

<https://www.m24.ru/news/proisshestviya/23072020/126365>

<https://www.5-tv.ru/news/305062/sud-oglasil-vinovnyh-podelu-obaviakatastrofe-vkotoroj-pogib-direktor-total/>

<https://ren.tv/news/x/727090-figurantam-dela-o-krushenii-samoleta-glavy-total-vynesli-prigovory>

<https://www.ntv.ru/novosti/2379740>

<https://www.ntv.ru/novosti/2379522>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/sud-priznal-rukovoditelja-poletov-vnukovo-i-dvuh-aviadispatcherov-vinovnymi-v-gibeli-glavy-total>

<https://1prime.ru/transport/20200723/831819953.html>

<https://ria.ru/20200723/1574824535.html>

<https://ria.ru/20200723/1574806443.html>

<https://tass.ru/proisshestviya/9037589>

<https://tass.ru/proisshestviya/9040075>

<https://rns.online/transport/Sud-vines-prigovor-po-delu-o-gibeli-glavi-Total-v-2014-godu--2020-07-23>

<https://rns.online/transport/Sotrudnikov-Vnukovo-priznali-vinovnimi-v-gibeli-glavi-Total-v-2014-godu-2020-07-23>

<https://www.mskagency.ru/materials/3025427>

<https://www.rbc.ru/society/23/07/2020/5f1994c69a79476e8b2056f8>

<https://iz.ru/1039069/2020-07-23/sud-priznal-vinovnymi-dispatcherov-vnukovo-po-delu-o-gibeli-glavy-total>

<https://www.vedomosti.ru/politics/news/2020/07/23/835255-prigovor-po-delu-o-krushenii-samoleta-prezidenta-total>

<https://www.kommersant.ru/doc/4426574>

<https://rg.ru/2020/07/23/sud-oglasit-prigovor-po-katastrofe-samoleta-falcon.html>

<https://www.mk.ru/incident/2020/07/23/razvyazka-skandalnogo-dela-o-krushenii-falkona-vo-vnukovo-otvetyat-aviadispatchery.html>

<https://www.kp.ru/online/news/3953589/>

<https://www.gazeta.ru/social/2020/07/23/13163683.shtml>

<https://lenta.ru/news/2020/07/23/vnuk/>

<https://www.bfm.ru/news/449109>

КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.24.07; КОМАНДИРОВКИ ВОЗВРАЩАЮТСЯ ИЗ ОТПУСКА; РЫНОК ДЕЛОВЫХ ПОЕЗДОК МОЖЕТ ВОССТАНОВИТЬСЯ НА 80% К КОНЦУ ГОДА

Хотя по итогам второго квартала объем бронирований авиабилетов бизнес-туристами сократился почти на 90%, этот сегмент начал сравнительно быстро восстанавливаться.

Участники рынка рассчитывают уже к концу года выйти на 60–80% бронирований от докризисных показателей. Полноценному восстановлению активности мешают сохраняющиеся ограничения на проведение деловых мероприятий и стремление бизнеса экономить на поездках сотрудников.

Во втором квартале 2020 года объем деловых поездок составил лишь 11% от аналогичного периода прошлого года. Такие данные в своем исследовании приводит «Аэроklub». Пиковым падение оказалось в апреле, когда совершалось 2% от прошлогоднего объема командировок. Но с ослаблением ограничений в связи с пандемией COVID-19 их число начало резко расти.

Так, в мае объем бронирований увеличился на 54% относительно предыдущего месяца, а в июне – уже на 173% по сравнению с маем.

О похожей динамике говорит гендиректор Smartway Максим Яремко, указывая, что если на пике ограничений число заказов сокращалось на 90%, то теперь активность восстановилась до 55% от докризисных объемов. В Center Travel оценивают падение рынка по итогам второго квартала в 75%.

Вместе с активностью деловых путешественников начинает восстанавливаться загрузка отелей.

По оценкам CBRE, в июле в Москве гостиницы будут заполнены в среднем на 20%, против 16,5% в июне. Заметного роста показателя аналитики ждут после возобновления MICE-активности. Москва, согласно данным «Аэроklubа», лидирует по спросу у деловых путешественников. Следом идут Санкт-Петербург, Самара, Иркутск и Новый Уренгой, который впервые попал в ТОП-10 направлений, а годом ранее занимал только 54-ю строчку. Заметный прорыв также сделал Нижневартовск, переместившийся с 35-й на девятую позицию.

Динамика объясняется резким смещением спроса: чаще всего во втором квартале ездили в командировки сотрудники добывающих, обрабатывающих предприятий и энергетики. В «Аэроklubе» их долю оценивают в 47%. По данным компании, объем бронирований на международные рейсы пока остается минимальным, а спрос путешественников в основном приходится на Франкфурт, Прагу, Париж, Рим и Вену.

Господин Яремко отмечает, что, несмотря на то что активность деловых путешественников восстанавливается медленнее, чем хотелось бы, динамику скорее можно назвать положительной. Он надеется, что по итогам третьего квартала рынку удастся выйти на 80% от докризисного объема.

Согласно данным опроса Smartway, только 5% компаний на время кризиса решили полностью отказаться от поездок сотрудников, а большинство готово возобновить командировки, как только позволит ситуация.

Заместитель гендиректора Center Travel Ирина Мамаева с этим не согласна и ждет, что количество командировок бизнес-структуры сократят не менее чем на 50%. Она добавляет, что многие будут также стремиться снизить расходы на поездки. Этот тезис подтверждают данные «Аэроklubа», согласно которым только 1% билетов деловых путешественников во втором квартале бронировался в бизнес-классе. В третьем квартале госпожа Мамаева прогнозирует снижение спроса на 60% относительно 2019 года, да и то только при условии открытия границ.

Гендиректор «Аэроklubа» Юлия Липатова тоже настроена не слишком оптимистично: несмотря на ожидаемое частичное открытие международного авиасообщения, рассчитывать в августе на заметный скачок относительно июля не стоит. Она отмечает, что ограничения на перемещения – не единственное препятствие для возобновления деловых поездок. «Многие из них в докризисный период предполагали посещение массовых мероприятий, на которые сейчас в большинстве стран действует запрет. Одновременно в офисах ограничена возможность проведения встреч из-за жестких санитарных мер», – рассуждает госпожа Липатова. В «Аэроklubе» рассчитывают, что

более активное восстановление рынка начнется осенью, но даже при реализации самого оптимистичного сценария индустрия делового туризма может не дополучить около 40% оборота от прошлогоднего объема.

<https://www.kommersant.ru/doc/4426697>

FORBES.RU; ДМИТРИЙ ЯКОВЕНКО; 2020.23.07; ДОРОГИ ЗА 6 ТРИЛЛИОНОВ: КОМПАНИЯ РОТЕНБЕРГА И ВЭБА МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ПОДРЯДЫ В РАМКАХ СПАСЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

«**Нацпроектстрой**», создаваемый на базе активов семьи Аркадия Ротенберга, может стать генподрядчиком по крупным проектам дорожного строительства, включенным в план восстановления российской экономики. Общая стоимость проектов – 6 трлн рублей

Совместное предприятие семьи Аркадия Ротенберга F 36 и ВЭБ.РФ «**Нацпроектстрой**» может стать генподрядчиком инфраструктурных проектов в области дорожного строительства в рамках выполнения плана по спасению российской экономики. Об этом в интервью Forbes рассказал **первый зампред ВЭБ.РФ Николай Цехомский**.

«Не исключаю, – ответил он на вопрос о том, получит ли «**Нацпроектстрой**» функции генподрядчика при выполнении проекта «Дороги России». – В любой стране есть такие подрядчики. Где-то – государственные, где-то – квазигосударственные».

Проекты на триллионы

План восстановления экономики правительство разработало в конце мая. Его стоимость на 2020-2021 годы составляет примерно 8 трлн рублей. Из этой суммы 1,6 трлн рублей правительство планирует потратить на одиннадцать проектов в рамках дорожного строительства. Общая стоимость этих проектов – порядка 6 трлн рублей.

Самый дорогой – стоимостью 4,8 трлн рублей до 2024 года или 1,4 трлн в 2020-2021 годах – переключался в план из **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Он предполагает масштабное строительство и ремонт дорог в регионах, а также мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, например, увеличению числа камер.

Представитель «**Нацпроектстро**я» сообщил Forbes, что «в той части программы, которая касается развития транспортной инфраструктуры в стране, есть проекты, которые потенциально представляют интерес для компании». «После завершения процесса создания «**Нацстройпроект**» планирует на общих основаниях участвовать в конкурсах на те объекты, которые будут соответствовать нашим компетенциям и критериям отбора проектов», – добавил он.

Представитель Аркадия Ротенберга от комментариев отказался.

Остальные десять «дорожных» проектов антикризисного плана предполагают строительство дорог, ранее включенных в **комплексный план** развития и модернизации инфраструктуры. Больше всего, следует из плана, правительство планирует потратить на два участка транспортного коридора «Европа-Западный Китай» (ЕЗК) – скоростную трассу «Москва-Казань» (610 млрд рублей) и обход города Тольятти с мостом через Волгу (120,8 млрд рублей).

Ранее представитель «**Нацпроектстро**я» подтверждал интерес компании к генподряду по ЕЗК. В структуре «**Нацпроектстро**я» с июня создана компания «НПС ЕЗК».

Конкурент иностранцам

Помимо «НПС ЕЗК», в состав «**Нацпроектстро**я» входят еще две компании – «НПС ДЗОК» и «НПС Аксай».

Название первой можно расшифровать как «Дальний западный обход Краснодара», этот проект предполагает строительство участка трассы М4 Дон, который соединил бы ее с выходом на Керченский мост.

Аксай – город в Ростовской области, вокруг которого также планируется построить обход на трассе М4 – этот проект общей стоимостью около 90 млрд рублей также включен в

план восстановления экономики. На участках М4 в Липецкой и Воронежской областях уже работает «Мостотрест» Аркадия Ротенберга, активы которого планируется внести в «Нацпроектстрой».

Ранее «Ведомости» писали, что «Нацпроектстрой» может без конкурса получить подряды на строительство обхода Краснодара и Аксая. «Мы думаем, что все точно будет через конкурс, – сказал Forbes Цехомский. – Просто мало кто может взять на себя такого рода масштабные проекты. Это либо иностранный игрок, либо «Нацпроектстрой». По факту может получиться, что на такой конкурс никто не придет, кроме иностранцев. В любом случае, «Нацпроектстрой» будет объединять частных российских игроков, вовлекать их в реализацию проектов».

Железнодорожный интерес

О создании «Нацпроектстроя» компания «Стройпроектхолдинг» Аркадия Ротенберга и ВЭБ.РФ договорились на Петербургском международном экономическом форуме в 2019 году. Инициатором выступил ВЭБ.РФ, рассказал Цехомский Forbes: «Сегодня даже самый крупный российский игрок «Мостотрест» не входит в двадцатку мировых лидеров. Мы хотим объединить усилия и создать компанию, которая будет не просто подрядчиком, но сможет и привлекать финансирование в проект».

Сейчас «Нацпроектстрой» принадлежит ЗПИФ «Легион» под управлением компании «Эвокорп». Со временем, говорил глава «Нацстройпроекта» Рубен Аганбегян, место «Легиона» в СП займут структуры семьи Ротенбергов. Как писал РБК, стоимость активов, вносимых в «Нацпроектстрой», может превысить 100 млрд рублей. ВЭБ.РФ оплатит свою долю (43%) деньгами, Ротенберги такую же долю – активами. Также акционером может стать некий профессиональный инвестор с долей 14%.

Помимо «Мостотреста», в состав СП войдет «ТЭК Мосэнерго», принадлежащая сыну Аркадия Ротенберга Игорю F 154. Также партнеры заинтересованы во вхождении в СП группы «1520» – крупного подрядчика РЖД. Глава «Нацпроектстроя» Рубен Аганбегян говорил РБК, что переговоры с акционерами «1520» ведутся, но на процесс оказывают влияние уголовные дела, заведенные на бывших и нынешних собственников группы – Валерия Маркелова и Бориса Ушеревича. Вхождение «1520» в состав «Нацпроектстроя» открывает СП дорогу к подрядам по железнодорожным проектам из плана спасения экономики, например, реконструкции БАМа и «Транссиба» (680 млрд рублей) и развитию железнодорожной инфраструктуры в Центральном транспортном узле (520 млрд рублей).

<https://www.forbes.ru/milliardery/405553-dorogi-za-6-trillionov-kompaniya-rotenberga-i-veba-mozhet-poluchit-podryady-v>

ДОРИНФО; ВИКТОРИЯ БРЫЛЕВА; 2020.23.07; ШМСД: НОВАЯ СКОРОСТНАЯ ДОРОГА ДЛЯ ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ

В этом году планируют начать строительство Широкой магистрали скоростного движения (ШМСД), которая пройдет по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Это приоритетный стратегический проект, в результате реализации которого разные районы города и области будут соединены одним скоростным каркасом, что позволит разгрузить существующие дороги и вывести транзитный транспорт с улично-дорожной сети. О том, насколько значим проект, на какой территории будут строить новую трассу и на какие деньги, – в материале портала «ДорИнфо».

Необходимость новой дороги

Раньше ШМСД называли Восточный скоростной радиус (ВСР) или Восточный скоростной диаметр (ВСД). Строительство Широкой магистрали с мостом через реку Нева в створе улиц Фаянсовой и Зольной в Петербурге планируют начать уже в этом году, а завершить в 2024 году. Как сообщается на сайте Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, ШМСД является одним из

основных звеньев каркаса магистралей скоростного и непрерывного движения наряду с Кольцевой автомобильной дорогой (КАД) и Западным скоростным диаметром (ЗСД).

Как рассказали порталу «ДорИнфо» в **пресс-службе** Комитета по инвестициям Петербурга, строительство ШМСД – это приоритетный стратегический проект, который соответствует госпрограмме «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» и концепции социально-экономического развития города.

У проекта есть определенные задачи. Так, в рамках строительства создадут новую вылетную трассу, которая свяжет два субъекта на востребованном направлении, сформируют новый круглосуточный переход для связи правого и левого берегов Невы в городе и подключат новый участок трассы к дороге «Подъезд к городу Всеволожск». После ввода объекта в эксплуатацию часть трафика переключится с наиболее загруженных участков трассы Р-21 «Кола» и юго-восточной части КАД, транзитный транспорт переключится с улично-дорожной сети города, а также появится прямая связь восточных районов городской застройки через ЗСД с северной и южной частями Петербурга в обход улично-дорожной сети города. Помимо этого, новая магистраль обеспечит транспортную доступность новых жилых массивов Ленобласти и создаст условия для реновации территорий «серого промышленного пояса» Петербурга площадью более 4 тыс. га в непосредственной близости от исторического центра.

«Такие крупные инфраструктурные проекты обладают значительным мультипликативным эффектом: стимулируют деловую активность в городе, экономическую деятельность инвесторов и банковского сектора. Также реализация проекта позволяет обеспечить новыми рабочими местами, в том числе в смежных отраслях, увеличить доходы городского бюджета, способствовать повышению комфортного проживания в городе», – рассказали в **пресс-службе** Комитета по инвестициям Петербурга.

Строительство ШМСД: этапы и трассировка

Строительство Широкой магистрали поделено на шесть этапов. Первый этап – участок от ЗСД до Витебского проспекта, второй – от Витебского проспекта до Союзного проспекта, третий – от Союзного проспекта до улицы Коммуны, четвертый – от улицы Коммуны (от границ Санкт-Петербурга) до КАД, пятый – от КАД до примыкания к трассе Р-21 «Кола», шестой – от улицы Коммуны до дороги «Санкт-Петербург – Колтуши».

Как рассказали «ДорИнфо» в **пресс-службе** Комитета по инвестициям Санкт-Петербурга, ориентировочная трассировка содержится в документах территориального планирования, в частности, в Генеральном плане города. Шестиполосная автомагистраль будет начинаться в районе ЗСД на Благодатной улице и проходить внутри промышленного пояса по территории Красногвардейского, Невского, Фрунзенского, Московского районов города, а также по территории Всеволожского района Ленинградской области.

Соглашение о начале работ по проектированию и подготовке территории в рамках первого этапа (примыкание ЗСД к Витебскому проспекту) было подписано между правительством города и консорциумом «Магистраль северной столицы» в прошлом году. В данный момент завершается работа по проектированию Витебской развязки, плановый срок начала строительства – 4 квартал текущего года, а ориентировочный срок запуска рабочего движения на первом участке – 2023-2024 годы. Проект строительства ШМСД (2-4 этапы) город планирует реализовать путем проведения открытого конкурса на право заключения концессионного соглашения.

В **пресс-службе** губернатора и правительства Ленинградской области порталу «ДорИнфо» рассказали, что по территории региона пройдет участок ШМСД протяженностью 5 км. Проект планировки территории (ППТ) и проект межевания участка будущей магистрали от улицы Коммуны до Колтушского шоссе (шестой этап) губернатор Ленобласти Александр Дрозденко утвердил в августе прошлого года. Участок пройдет по территории деревни Заневка, городского поселка Янино-1 и поселка при ж/д станции Пятый

километр. В дальнейшем эту часть дороги планируют подключить к новому подъезду к Всеволожску.

Также в конце 2018 года область утвердила ППТ четвертого и пятого этапов ШМСД: четвертый пройдет по территории деревни Заневка и городу Кудрово, а пятый – по поселку при станции Мяглово и деревне Новосергиевка. Предполагается, что практически все участки новой трассы, проходящие по территории Ленобласти, будут установлены на эстакадах, в местах встреч трассы с КАД и Мурманским шоссе предусмотрены автомобильные развязки.

Финансирование проекта

В **пресс-службе** Комитета по инвестициям Петербурга рассказали, что ориентировочная стоимость строительства Широкой магистрали составляет более 160 млрд рублей, однако точные объемы финансирования смогут определить только по результатам проектирования. Финансирование будет осуществляться из городского и федерального бюджетов, также в проекте будут участвовать частные средства.

Так, принять участие в строительстве ШМСД планирует банк ВТБ – об этом рассказал президент-председатель правления банка Андрей Костин в конце прошлого года. «У нас есть планы по самому Питеру, мы намерены строить на базе партнерства Витебскую развязку, которая соединит Западный скоростной диаметр с Витебским проспектом, это очень важный шаг в развитии. В дальнейшем разрабатываем совместно с городом план строительства еще Широкой магистрали, которая соединит Витебский проспект с кольцевой дорогой. Нам кажется, что реализация этого проекта решит проблемы города и пробок», – рассказал тогда Андрей Костин на встрече с журналистами.

Также принять участие в проекте планирует Евразийский банк развития (ЕАБР). В начале июля этого года губернатор Петербурга Александр Беглов и председатель правления Евразийского банка развития Николай Подгузов подписали соглашение о намерениях, которое направлено на реализацию и финансирование инвестиционных проектов развития транспортной и коммунальной инфраструктуры города. Это соглашение дает старт дальнейшему сотрудничеству в проекте строительства скоростной магистрали.

Кто против строительства дороги и почему?

Жители тех районов города, по которым пройдет новая трасса, не раз подвергли проект строительства критике. Сначала против магистрали высказались жители Московского района Петербурга: в ноябре 2018 года на публичных слушаниях они рассказали о своих переживаниях, заявив, что новая трасса нарушит экологическую и шумовую обстановку близлежащих зданий, некоторые дома будут находиться примерно в 100 метрах от дороги. Волновались жители района и за то, что ШМСД нарушит гармонию перспективы Московского проспекта, который относится к особой зоне регулирования застройки. Согласно Закону о границах объединенных зон охраны объектов культурного наследия на территории Санкт-Петербурга, строительство, реконструкция и ремонт объектов в этой зоне должны предусматривать завершение единой композиции уличного фронта Московского проспекта. Как высказалась одна из жительниц, под угрозой окажется и мост 1954 года строительства в составе железной дороги, поскольку ВСД закроет его с южной стороны.

Тогда проектировщики постарались успокоить жителей Московского района, заверив, что видовая перспектива нарушена не будет, проект на стадии разработки тщательно будет согласован с Минкультом, а все жилые постройки будут учтены.

Против строительства магистрали выступали и жители Красногвардейского района: по этому поводу люди устраивали митинги и пикеты. Также опасения в связи с планируемым строительством есть у градозащитного сообщества Петербурга, так как на первом этапе реализации проекта под угрозой сноса находятся Офицерская воздухоплавательная школа на Парковой улице и дома на Московском проспекте, 135 и Московском проспекте, 158.

На сторону жителей Красногвардейского района и градозащитного сообщества Петербурга встала депутат Законодательного собрания Петербурга от фракции «Справедливая Россия» Надежда Тихонова: в апреле этого года она написала запрос к губернатору города Александру Беглову, где изложила претензии к проекту строительства новой трассы.

Позже, в конце мая этого года, Надежда Тихонова обратилась к **министру транспорта РФ Евгению Дитриху** с просьбой прекратить в этом году федеральное финансирование строительства ШМСД, а сэкономленные средства направить на другие проекты Санкт-Петербурга. По мнению депутата, реализация такого крупного проекта на данный момент не является приоритетом в расходовании бюджетных средств с учетом кризиса в российской экономике, падения доходов населения, роста безработицы на фоне пандемии коронавирусной инфекции. В своем обращении Надежда Тихонова отметила, что строительство Широтной магистрали влечет за собой финансовое обременение для бюджета города в дальнейшем, что негативно скажется на благосостоянии граждан, поэтому, по её мнению, необходимо приостановить федеральное финансирование строительства новой платной дороги.

http://dorinfo.ru/99_detail.php?ELEMENT_ID=84440

КОММЕРСАНТЬ-ВОЛГА ОНЛАЙН; АНИ АЙВАЗЯН; 2020.23.07; РАЗВИВАЮТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТУРИЗМ; ПРАВИТЕЛЬСТВО САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ДОГОВОРИЛОСЬ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ООО «РЖД ТУР»

В Самаре презентовали проект в сфере железнодорожного туризма «Открытая Самара» и подписали соглашение о сотрудничестве между правительством Самарской области и компанией «РЖД Тур». В последние годы власти региона совместно с Куйбышевской железной дорогой, Куйбышевским филиалом АО «ФПК» и при участии ООО «РЖД Тур» успешно развивают железнодорожные туристические проекты. Наиболее популярными среди них стали направления «Вагон знаний», «Поезд на пленэр», «В театр #лучшепоездом», «Яркие выходные в Самаре».

Правительство Самарской области подписало соглашение о взаимодействии с ООО «РЖД Тур». Кроме этого, на мероприятии презентовали проект в сфере железнодорожного туризма «Открытая Самара».

Основным партнером проекта по размещению в Самаре является отель «7 Авеню», который второй год подряд принимает туристов, путешествующих по России поездом.

Мероприятие открыл заместитель председателя правительства Самарской области Александр Фетисов: «Сотрудничество с РЖД, “Федеральной Пассажирской Компанией” и ООО “РЖД Тур” для нас является стратегически важным и перспективным».

«Мы уже можем говорить о плодотворном взаимодействии в направлении железнодорожного туризма по опыту прошлых лет: такие проекты, как «Вагон знаний», «Поезд на пленэр», «В театр #лучше поездом» уже опробованы и пользуются популярностью. Некоторые из них отмечены на федеральном уровне. Эпидемиологическая ситуация, которая затронула весь мир в этом году, стимулирует развитие внутреннего туризма, внимание к местным достопримечательностям, уникальным природным возможностям Самарского края. В этом смысле мы обладаем целым спектром преимуществ. И для нас важно, осознавая наши возможности, делать конкретные шаги по развитию сферы туризма. Именно такие задачи ставит перед нами губернатор Самарской области Дмитрий Игоревич Азаров», – отметил зампред правительства.

Он подчеркнул, что подписание соглашения придаст новый импульс развитию не только внутреннего туризма, но и привлечению туристов из других стран: «Мощнейший ресурс такого серьезного партнера, как РЖД дает нам возможность дополнительного качественного продвижения».

Генеральный директор ООО «РЖД Тур» Олег Каверин отметил, что проект «Открытая Самара» задумывался в начале этого года. «В этом проекте участвуют много структур. Сегодня информация о нем размещена на сайте РЖД и в программе “РЖД бонус”. Самарская область – прекрасный регион с огромным потенциалом и возможностями, где можно развивать самые разные направления – пляжный, индустриальный, культурный, событийный отдых. Я считаю, что проект, который мы сегодня анонсировали, имеет колоссальный задел и гарантированный успех», – рассказал он.

Самарская область связана устойчивым железнодорожным сообщением со многими регионами.

По мнению первого заместителя начальника Куйбышевской железной дороги (КбшЖД, филиал РЖД) Олега Федюкова, время следования по железной дороге вполне комфортное для реализации различных туристических продуктов.

«На территории Самарской области, соседних регионов располагается множество природных, экологических, историко-культурных объектов, которые имеют туристическую привлекательность, обладают потенциалом роста внутренних и внешних туристических потоков. Это позволяет развивать внутренний туризм на базе железнодорожного транспорта. Куйбышевская железная дорога совместно с филиалом АО «ФПК», “РЖД Тур” имеет значительный опыт реализации туристических проектов. На базе пригородных поездов у нас дополнительно реализуются такие проекты, как “Краеведческий экспресс”, “Сызранский помидор”, “Снежинка”, “Легенда Урала” (Республика Башкортостан)», – рассказал Олег Федюков.

Заместитель начальника Куйбышевского филиала АО «ФПК» по экономике и финансам Инна Гаврилова презентовала проект в формате зонтичного бренда «Открытая Самара»: «Долгое время наш город был закрытый. Поэтому первый посыл, что мы теперь открыты. Второе – мы открылись после пандемии. Ключевая часть этого названия то, что жители города открыты и гостеприимны. Это название должно обязательно привлечь гостей, долгожданных туристов в наш регион».

«На сегодня Москва – самый крупный транспортно-пересадочный узел. Мы находимся на очень комфортном расстоянии и времени в пути от Москвы. Это делает наш регион очень привлекательным. Железнодорожный транспорт – всесезонный и безопасный. Мы всегда работаем по расписанию. Наше ключевое преимущество – мы самый емкий вид транспорта. Емкость мест в двухэтажном поезде достигает 800 человек. Соответственно, столько туристов могут единократно приехать из Московского региона, Республики Мордовия в Самару», – рассказала представитель Куйбышевского филиала АО «ФПК».

Как отметила Инна Гаврилова, проект «Открытая Самара» – это комплексный продукт, который включил в себя разные направления туристического отдыха, раскрывающие регион с разных сторон. По ее словам, первым направлением является культурный туризм – туры выходного дня «Поезд на пленэр» и «Самарский шик-модерн». «Новинки» этого сезона – гастрономический тур «Вкусно Едем» и курортное направление – «Тур де Пляж. Самара». Также в программу входит проект «Жигулевские выходные».

«“Жигулевские выходные” – брендовый маршрут, который охватывает границы Самарской области. Он включает в себя посещение и Сызрани, и Тольятти. В одном туре разные направления. Этот проект может и дальше наполняться дополнительными предложениями, которые будут интересны туристу», – отметила госпожа Гаврилова.

Инна Гаврилова рассказала, что эти туры планируются во все выходные августа: «Мы знаем, что туристы очень ждут наших проектов». Маршруты «Поезд на пленэр» и «Тур де Пляж. Самара» уже находятся в продаже у туроператора «РЖД Тур».

<https://www.kommersant.ru/doc/4426575>

КОММЕРСАНТЪ Н.НОВГОРОД; АЛЕКСАНДРА ВИКУЛОВА; 2020.23.074 ПАДЕНИЕ НА ВЗЛЕТЕ; АЭРОПОРТ СТРИГИНО ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА ПОТЕРЯЛ БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ ПАССАЖИРОВ

Пассажиротопок аэропорта Стригино в первом полугодии 2020 года рухнул на 58% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В первые месяцы пандемии коронавируса было закрыто сообщение между регионами и отменены международные полеты, которые до сих пор не возобновились. Туроператоры считают, что, несмотря на интерес туристов к отдыху на черноморском побережье Кавказа и в Крыму, говорить о восстановлении рынка нельзя. Эксперты в авиаотрасли полагают, что благодаря мерам поддержки от государства многие игроки избежали банкротства, но самое сложное время для перевозчиков и аэропортов наступит во второй половине августа.

В первом квартале 2020 года пассажиропоток аэропорта Стригино снизился на 6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. С 1 января по 31 марта через воздушную гавань по внутренним направлениям отправились 147,6 тыс. пассажиров, по международным – более 26 тыс. Во втором квартале пассажиропоток на внутренних линиях упал до 29,4 тыс., на международных – до 1 тыс.

Таким образом, по итогам первого полугодия из-за введенного режима самоизоляции, ограниченного сообщения между регионами и закрытых границ пассажиропоток аэропорта Стригино в целом снизился на 58% по сравнению с периодом с января по июнь 2019 года.

В общей сложности за этот период по внутрироссийским направлениям воздушная гавань отправила 177 тыс. человек, что на 82,47% больше, чем в прошлом году (рост с января по июнь 2019 года к аналогичному периоду 2018-го составлял 28,6%). Международными рейсами за полгода воспользовались 27 тыс. человек, тогда как в прошлом году – 128,5 тыс. пассажиров (рост с января по июнь 2019 года к аналогичному периоду 2018-го составил 5,3%).

Сейчас в аэропорту наблюдается рост пассажирских перевозок по сравнению с показателями предыдущих месяцев, сообщило руководство аэровокзала, но динамику не раскрыло. Росту перевозок способствует начало работы новых перевозчиков на курортных направлениях, рассказали в аэропорту. Сейчас на юг отправляется до семи рейсов в сутки в зависимости от дня недели, еще семь рейсов летают в аэропорты Москвы и Санкт-Петербурга. Кроме того, из Нижнего Новгорода можно улететь в Новосибирск, Пермь, Норильск, Белгород, Краснодар, Самару, Ростов-на-Дону и Казань.

Генеральный директор туристической компании «Роза ветров» Мария Свиридова считает, что, несмотря на полную загрузку Крыма и черноморского побережья Кавказа говорить, что турпоток восстановился полностью, нельзя: «Обычно с конца апреля в разные страны мира начинали летать чартеры, сейчас этих полетов нет. Очень популярным направлением была Турция, и мы рассчитывали, что ее откроют в июле-августе, но этого не произошло. Хотя наши клиенты оставляют свои контакты, чтобы, как только направление откроется, мы им позвонили и сделали предложение по туру. Мы немного продаем черноморское побережье Кавказа, потому что все хорошие места там уже закончились».

Экскурсии стоят на паузе, так как многие регионы не вышли из первой стадии ограничений, как, к примеру, Нижегородская область, что создает неудобства для туристов. Кроме того, люди сидели без работы с марта, и у многих просто нет денег», – поясняет госпожа Свиридова.

По ее мнению, установка властей на развитие внутреннего туризма не поможет туристическим операторам и авиакомпаниям компенсировать потери. «Направления в Хакасию, на Байкал или Алтай являются специфическими, потому что культурной составляющей здесь немного, это больше активный туризм для молодой аудитории. Тем людям, которые привыкли покупать туры на Средиземноморье с all inclusive, эти направления не интересны еще и потому, что комфортабельных средств размещения там

очень мало. Несмотря на поддержку местных властей, чартеры в Хакасию грузятся плохо. На мой взгляд, чтобы развивать направления внутреннего туризма, программу нужно готовить загодя и рекламировать ее туристическим агентствам. Поскольку эти направления нам знакомы плохо, мы не рвемся предлагать их клиентам. Кроме того, я считаю, что нельзя насильно прививать любовь к путешествиям по России, закрыв границы», – рассуждает Мария Свиридова.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев говорит, что отчасти потери авиаперевозчикам и аэропортам от снижения пассажиропотока компенсируются государством: «Было выделено 10 млрд руб. на поддержку аэропортов и 23 млрд руб. для авиакомпаний. Им доводят компенсации за недополученный пассажиропоток – учитывается разница между показателями предыдущего года и нынешними. Это позволяет в незначительной степени возместить потери, которые понесли авиакомпании и аэропорты. И можно считать, что благодаря этому никто из перевозчиков не покинул рынок, хотя были случаи приостановки деятельности». Существенной мерой поддержки, по словам господина Пантелеева, стала отмена НДС на межрегиональные перелеты, за исключением полетов из Москвы, а также на полеты в Калининград и Симферополь, в том числе из столицы.

«Безусловно, НДС – это одна из важнейших экономических составляющих для авиакомпаний. И отмена НДС сейчас позволяет перевозчиков выживать, и те тарифы на внутреннее авиасообщение, которые, как мы видим, по некоторым направлениям ниже, чем в прошлом году, установлены благодаря этому», – считает Олег Пантелеев.

Однако, по его мнению, самая трудная пора у авиакомпаний и аэропортов впереди. «Сложный период наступает во второй половине августа. Традиционно в это время у авиакомпаний происходит кассовый разрыв, поскольку большинство туристов возвращается домой, и авиакомпании выполняют максимально интенсивную программу полетов за пару недель. Поток возвращающихся туристов высокий, а поток выезжающих иссякает, и продажи полетов наперед минимальны. Тратят компании больше денег, а поток поступающих средств заканчивается. И в этом году из-за пандемии ситуация осложняется тем, что, возможно, будет вторая волна коронавируса, поэтому планировать отдых сложнее, а международного сообщения по-прежнему нет. По совокупности этих факторов самое тяжелое время для авиаотрасли наступит в конце августа», – полагает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4426721>

Е1.RU; 2020.23.07; «СЛУЧИТСЯ ТРАГЕДИЯ»: ИЗ-ЗА ОДНОГО ДОКУМЕНТА В ЕКАТЕРИНБУРГЕ МОГУТ ОСТАНОВИТЬСЯ СТРОЙКИ; НОВУЮ ВЕРСИЮ ПРОЕКТА ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ ДОЛЖНЫ СДАТЬ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Екатеринбургские девелоперы забили тревогу из-за новой версии проекта приаэродромной территории (ПАТ) аэропорта Кольцово – документа, который может ограничить застройку уральской столицы. Предыдущую версию официальной бумаги в прошлом году отправили на доработку, и в ближайшее время ее должны доделать. При этом правительству Свердловской области и уральским застройщикам ее пока никто не показывал.

Пока финальная версия ПАТ не будет согласована, действует переходный период. Тяжелее всего он дается не крупным девелоперам, а тем, кто строит сам и для себя. Ведь им приходится оббегать целый ряд инстанций для получения заветных разрешений.

В октябре прошлого года по заказу аэропорта Кольцово сторонний подрядчик – компания «ТрансПроект СПб» – разработал проект приаэродромной территории, запрещающий строить новые здания на одной трети Екатеринбурга. Речь шла не только о многоэтажках, но и школах, детских садах, больницах, парках и скверах.

Документ взбудоражил застройщиков, ведь под запрет могли попасть стройки на Уктусе, в Академическом, Солнечном, Светлом и Новокольцовском. Поэтому они пошли к местным властям, которые настояли на доработке документа. Бумагу в результате завернули, а разрешения на начало стройки и ввод объектов в эксплуатацию начали выдавать по правилам переходного периода, установленного, пока окончательно не утвердят ПАТ.

Маленьким сложнее всего

Схема получения документов, дающих право на старт строительства на спорных землях и ввод объектов в эксплуатацию, стала выглядеть следующим образом: человек обращается в городскую администрацию, оттуда его отправляют в Росавиацию. Там он получает «путевку» в Роспотребнадзор, от которого ему нужно добиться получения санитарно-эпидемиологического заключения. Без этого никак.

– На сегодняшний день никто в администрации не может написать уведомление о начале строительства, не согласовав его с **Росавиацией** и Роспотребнадзором. С окончанием работ та же история, – сообщил Егор Полетаев, строящий несколько коттеджных поселков под Екатеринбургом.

В управлении Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Свердловской области Е1.RU подтвердили, что согласование осуществляется при наличии положительного санитарно-эпидемиологического заключения, и объяснили, какие документы необходимы для его получения.

– Для выдачи санитарно-эпидемиологического заключения о соответствии (или несоответствии) [всем правилам] размещения объекта нужны следующие документы: заявление с указанием кадастрового номера участка и сведений о функциональном назначении объекта, градостроительный план земельного участка, на котором предусматривается строительство, экспертное заключение о соответствии/несоответствии объекта санитарно-эпидемиологическим требованиям, – рассказал заместитель руководителя управления Роспотребнадзора по Свердловской области Илья Власов.

Если первые две бумаги получить нетрудно, то с третьей возникает проблема. Само получение санитарно-эпидемиологического заключения бесплатно, но для этого нужно предоставить исследование и экспертное заключение аккредитованных компаний. А за это, по словам горожан, пытавшихся согласовать начало стройки, придется заплатить от 50 до 250 тысяч рублей. И не совсем понятно, почему люди вообще должны расставаться со своими деньгами.

– Для получения заключения надо производить замеры: шум при посадке, электромагнитные волны, химические вещества. Стоит это все от 70 тысяч рублей. Возникает вопрос – а за что? Что мы вообще исследуем на участке этого человека? В законе прописано, что приаэродромная территория устанавливается в целях исключения негативного воздействия на здоровье человека.

Это неправильно, людей сделали заложниками ситуации. Ведь если бы ПАТ установили, получение санэпидзаключения не требовалось бы, ведь вся информация и так есть у Роспотребнадзора, – заявил санитарный врач, директор экспертной компании САНГиК Михаил Малоземов.

Почему за получение заключения людям приходится выкладывать круглую сумму, в Роспотребнадзоре объяснять не стали.

– В распоряжении Управления отсутствуют сведения о стоимости услуг различных экспертных организаций и испытательных лабораторных центров, – добавил Илья Власов. Как дела у крупных рыб?

Для девелоперов, строящихся на спорных землях, переходный период такой серьезной проблемой не стал. Можно сказать, что жизнь у них идет своим чередом.

– Затянувшееся согласование приаэродромной территории Кольцово на наши проекты практически не повлияло. Администрация Екатеринбурга нашла способ разрешить

юридическую коллизию, при которой девелопер должен был согласовывать стройку с Роспотребнадзором, а ведомство не могло выдать никакого заключения, так как границы зон ПАТ определены не были. Сегодня все разрешительные процедуры проходят согласно установленному регламенту, – рассказали в **пресс-службе** строительной компании «Брусника».

Но в мэрии делиться схемой обхода правил переходного периода с E1.RU не стали.

– С момента начала действия новых правил, по информации Главархитектуры, не было выдано ни одного разрешения, – прокомментировали в **пресс-службе** администрации Екатеринбурга.

Что же дальше?

Правила переходного периода продолжают действовать до тех пор, пока не согласуют новую версию проекта приаэродромных территорий. А это, по словам главы Ассоциации строителей Урала Вячеслава Трапезникова, может произойти уже в ближайшее время.

– Если новую версию ПАТ утвердят в том виде, в котором мы ее видели в прошлом году или раньше, случится трагедия. Речь идет не только о застройщиках, но и обо всех, кто ведет хозяйственную деятельность. Режим зон с особыми условиями использования территорий регистрируется в Росреестре, и после этого не будет никаких механизмов, как сейчас с санэпидзаключением. Это риск для развития города. Насколько я знаю, очередная декорация проекта ПАТ была подготовлена без участия региональных властей и профессионального сообщества. Мы не видели даже техзадания, ни одного исходного документа. С тревогой ждем новую версию документации, – сказал Вячеслав Трапезников.

Также он отметил, что работы над созданием ПАТ могут завершиться в любую минуту: формальные сроки на переделку уже давно истекли.

https://www.e1.ru/news/spool/news_id-69380941.html

ПЯТНИЦА ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ ЕНЦОВ; 2020.24.07; КОМФОРТНЫЙ ТРАНСПОРТ ДЛЯ БЕЗОПАСНЫХ ДОРОГ

В Перми 17 июля с рабочим визитом побывал **министр транспорта России Евгений Дитрих**. Он осмотрел ход реконструкции аэровокзального комплекса «Большое Савино», обсудил перспективные направления движения электричек и запуск их движения в правобережной части Перми. Врио губернатора Дмитрий Махонин познакомил гостя с ходом реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Изюминка транспортной реформы

Пермский край стал первым регионом в России, который в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** получил новые автобусы ЛиА35292 для работы на маршрутах краевой столицы. Всего в регион поступило 42 автобуса, торжественную передачу провел **министр транспорта России Евгений Дитрих**.

«Это новейшие современные низкопольные автобусы:

удобно будет родителям с колясками, пожилым людям, которым трудно подниматься по ступеням. Здесь есть и системы контроля состояния водителя – это позволит снизить аварийность из-за усталости, засыпания. Федеральный **минтранс** тестирует такие системы, после апробации их запустят в серийное производство», – сообщил **Евгений Дитрих**.

По его словам, поставка этой техники именно в Пермь раньше остальных городов стала возможной благодаря настойчивости региональных властей, особенно врио губернатора края.

Дмитрий Махонин, в свою очередь, поблагодарил федеральное ведомство и лично его руководителя за конструктивный диалог и предоставленную Пермскому краю возможность.

Дмитрий Махонин, врио губернатора Пермского края:

– Отрадно, что мы стали первым регионом, который получил автобусы по **нацпроекту**. В планах края – масштабное обновление подвижного состава. Только в этом месяце в регионе и краевой столице на рейсы выходит 300 новых автобусов, к концу года новый подвижной состав достигнет половины всего парка. В городе появились новые трамваи, планируем работу продолжить, выделены деньги на замену трамвайных путей. Все это позволит повысить качество транспортного обслуживания жителей Пермского края.

Во время передачи автобусов было отмечено, что все они имеют класс экологичности «Евро-5» и работают на метане. В этом видится значительная экономическая выгода, так как это топливо примерно в 2,5 раза дешевле бензина. В каждом автобусе есть система видеонаблюдения, навигации, кондиционеры. Кроме того, они оборудованы валидаторами, что позволяет использовать банковские и транспортные карты при оплате проезда.

Все 42 автобуса брендированы в стиле Пермского края и являются примером общественного транспорта, который должен курсировать в Перми согласно новой транспортной реформе.

Они уже переданы новому для Перми перевозчику – московскому ООО «РТ-Лайн». Все 42 единицы курсируют теперь на трех городских маршрутах: 21 автобус – на маршруте №1, 19 – на маршруте №32 и два – на маршруте №4.

В этом году для краевой столицы и Пермской агломерации запланировано приобретение еще 56 новых автобусов. Таким образом, в 2020 году комфорт пассажиров дополнительно обеспечат 111 новых единиц транспорта. Уже сегодня на маршрутах города работает 341 автобус такого же класса и функционала, что и переданные в рамках визита **Евгения Дитриха**.

В итоге, благодаря и **нацпроекту**, и обновлениям, которые проводят сами перевозчики, к концу 2020 года в городе должны работать автобусы исключительно не старше 10 лет на маршрутах по трехлетним контрактам и не старше пяти лет – по пятилетним. Сейчас средний возраст городских автобусов составляет четыре года.

Дорожный фронт

Основной целью **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** являются все же непосредственно дороги, их строительство и реконструкция.

Национальный проект в 2017 году инициировал президент России **Владимир Путин**. Проект охватывал 38 крупных российских городских агломераций.

В этом году площадь дорожного ремонта в Пермской агломерации составит около 191 тыс. кв. м, с общим бюджетом из федеральных и краевых средств в размере 600,9 млн руб. В Перми **Евгений Дитрих** совместно с Дмитрием Махониным осмотрел основные дорожные объекты **нацпроекта**.

В этом году ремонтные работы ведутся на 14 объектах краевой столицы. При этом на большинстве из них они находятся в завершающей стадии, эти объекты будут сданы раньше срока. Первым готовым объектом этого года стал внутриквартальный проезд от ул. Героев Хасана до производственного корпуса на ул. Героев Хасана, 68а/1 – его подрядчик сдал еще в мае.

Свое внимание федеральный министр уделил основным магистралям с наибольшей транспортной нагрузкой. Сначала делегация посетила ул. Петропавловскую. Ремонтные работы здесь велись на участке от ул. Попова до ул. Куйбышева – он уже готов к сдаче на два месяца раньше срока.

В ходе ремонта подрядная компания заменила дорожное полотно, установила крышки канализационных люков по немецкой технологии, обустроила бордюры и газоны, установила бортовой камень.

Следующей точкой осмотра стала ул. Революции.

Напомним, работы здесь начались в 2018 году. Они охватывают сразу несколько участков от Центрального рынка до ул. Сибирской. При этом масштабный ремонт сопровождается заменой и установкой трамвайных путей там, где раньше их не было.

В июле уже запущено трамвайное движение на перекрестке с ул. Сибирской: строители полностью заменили дорожное полотно на участке от Комсомольского проспекта до ул. Сибирской, а еще расширили и обновили тротуары.

Сейчас продолжается обустройство трамвайных путей.

В настоящее время в разгаре все виды работ на участке от ул. Куйбышева до Комсомольского проспекта. После их завершения новые трамвайные пути соединятся с существующими ветками, и горожане получат полноценное движение от Центрального рынка до ул. Сибирской. В дальнейшем пути планируется «продлить» до бульвара Гагарина через Среднюю дамбу.

Таким образом, на всем протяжении ул. Революции обновят и благоустроят газоны и заменят наружное освещение. Эта дорога станет полноценной городской магистралью с равными возможностями для личного и общественного транспорта, а также пешеходов и велосипедистов.

Завершающей точкой дорожного осмотра стала ул. Островского на участке от ул. Пушкина до ул. Тимирязева. Здесь предстоит провести комплексные работы по устройству тротуаров, асфальтированию проезжей части. Сейчас подрядчик устанавливает бортовой камень, ведет ремонт тротуара, уже уложил выравнивающий слой асфальта на проезжей части. Готовность объекта составляет примерно 40%. Его сдача намечена на сентябрь.

В общем, дорожные работы в краевой столице кипят. **Министр транспорта** особо отметил, что Пермь – пример для всей России в реализации **нацпроекта** по всем направлениям.

«Улицы, которые ремонтируются по **нацпроекту**, используются для движения новых автобусов – инфраструктурная и транспортная составляющие **нацпроекта** позволяют достичь полного комфорта для жителей.

Справедливая и правильная политика региона по ведению дорожного фонда доказывает свою эффективность.

Уверен, до конца года жители краевой столицы заметят существенные изменения в транспортной системе», – отметил **Евгений Дитрих**.

Дмитрий Махонин добавил, что Прикамье – регион, где особое внимание уделяется не только объему работ, но и их качеству. Поэтому дорожное строительство является одним из самых приоритетных направлений для краевой власти.

«За три года на ремонт, строительство и реконструкцию дорог в Пермском крае будет направлено 65 млрд руб., более 20 млрд руб. – в 2020 году. Проблем со сроками сдачи объектов по **нацпроекту** нет. Сейчас на стадии согласования еще около 20 участков дорог, которые получится отремонтировать в этом году за счет экономии», – уточнил врио губернатора Прикамья.

Стоит добавить, что озвученные Дмитрием Махониным суммы являются рекордными для региона за всю его постсоветскую историю.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.23.07; БОЛЬШЕГРУЗЫ ВЗВЕСЯТ АВТОМАТОМ

Проверять вес грузового транспорта на дорогах будут с помощью автоматизированных пунктов весогабаритного контроля. Закон об этом сегодня публикует «Российская газета». Он предполагает создание сети пунктов автоматического измерения веса грузовиков. В состав таких комплексов входят специальные технические средства, имеющие функции фото– и видеозаписи. Вес будет измеряться автоматически при въезде автомобиля на

платформу. Важно, что информировать водителей о выявленном превышении допустимых параметров будут с помощью табло, установленных на трассе по пути следования автомобиля.

Полномочия **минтранса** в регулировании порядка весогабаритного контроля расширяются, а подведомственный министерству **Ространнадзор** наделяется полномочиями по выдаче специальных разрешений на проезд по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.23.07; ДЕНЕГ ТРИ ГОДА ЖДУТ; МИНТРАНС РАЗЪЯСНИЛ ПОРЯДОК ВОЗВРАТА ДЕНЕГ ЗА ОТМЕНЕННЫЕ АВИАРЕЙСЫ

В случае отмены рейса из-за объявления ЧС, ее угрозы или введения режима повышенной готовности пассажиры смогут на уже заплаченные деньги приобрести новый авиабилет или получить их обратно через три года, разъяснил **минтранс**.

Такие правила применяются к билетам с датами вылета с 1 февраля 2020 года на рейсы между Россией и Китаем, с 18 марта 2020 года – на все внутренние и международные рейсы. Все они были отменены из-за пандемии коронавируса. При этом билет должен быть куплен до 1 мая 2020 года.

Вместо денег за отмененный рейс пассажиру выдадут ваучер на новый авиабилет. Если пассажир не воспользуется им в течение трех лет, то он получит обратно деньги. Но в течение всего этого срока на уплаченную пассажиром сумму будут начисляться проценты. Сразу получить деньги обратно могут инвалиды I или II группы, лица, сопровождающие инвалида I группы или ребенка-инвалида II группы, ветераны Великой Отечественной войны, члены многодетных семей. Для этого представителям указанных льготных категорий нужно направить заявление в авиакомпанию. Внесенная ими сумма будет выплачена в течение десяти дней со дня получения перевозчиком заявления.

Новые правила возврата провозной платы при отмене рейсов были введены в июне этого года. В случае неисполнения перевозчиком требований, установленных законодательством, пассажир вправе обратиться за защитой своих законных прав в органы прокуратуры и в суд, отметили в **минтрансе**.

ТАСС; 2020.23.07; МИНТРАНС РАЗЪЯСНИЛ ПРАВИЛА ВОЗВРАТА АВИАБИЛЕТОВ ВО ВРЕМЯ РЕЖИМА ЧС

Минтранс РФ разъяснил правила возврата авиабилетов во время угрозы возникновения режима чрезвычайных ситуаций, введения режима повышенной готовности или режима ЧС. Сами правила были утверждены постановлением правительства в начале июля. Разъяснения опубликованы на сайте **Минтранса**.

Правила применяются ко всем авиабилетам в Китай с вылетом с 1 февраля этого года, по всем остальным внутренним и международным направлениям – с 18 марта для билетов, приобретенных до 1 мая 2020 года. Новые правила предполагают возможность для авиакомпаний вернуть средства за сданный авиабилет в течение трех лет, но при этом авиакомпания вправе также засчитать уже оплаченную сумму в счет приобретения новых авиабилетов. То есть предоставить пассажиру ваучер на будущий перелет.

При этом для льготных категорий граждан возврат средств за авиабилеты должен быть произведен в течение 10 дней. В эту категорию включены: инвалиды первой и второй группы и их сопровождающие, ветераны ВОВ и члены многодетных семей.

Более того, перевозчик должен будет начислять процент в пользу пассажира на использование законсервированных средств. «При этом [...] на сумму оплаченной провозной платы подлежат начислению проценты за пользование денежными средствами в размере, определяемом ключевой ставкой ЦБ РФ, действовавшей в соответствующие периоды. Проценты за пользование денежными средствами начисляются по день возврата

суммы этих средств пассажиру, но не позднее окончания 4-летнего срока с даты отправления рейса, указанного в билете», – говорится в разъяснениях **Минтранса**.

Если авиакомпания не соблюдает все эти требования, добавили в **Минтрансе**, пассажир вправе обратиться за защитой своих законных прав в прокуратуру или в суд.

Российские авиакомпании с апреля начали опционально предлагать пассажирам оформить ваучеры вместо возврата средств за неиспользованные билеты в связи с массовыми отменами рейсов из-за распространения коронавируса.

<https://tass.ru/ekonomika/9036701>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200723/1574773160.html>

<https://1prime.ru/business/20200723/831816024.html>

<https://rns.online/transport/Na-vaucheri-rossiiskih-aviakompanii-budut-nachislyat-protsentii--2020-07-23/>

<https://m24-ru.turbopages.org/s/m24.ru/news/transport/23072020/126301>

<https://iz.ru/1039002/2020-07-23/mintrans-rossii-raziasnil-usloviia-vozvrata-aviabiletov>

<https://www.kommersant.ru/doc/4426375>

<https://russian-rt-com.turbopages.org/s/russian.rt.com/russia/news/766983-mintrans-vozvrat-bilety>

ПРАЙМ; 2020.23.07; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛИТЬ 3 МЛРД РУБ СУБСИДИЙ С ИЛ-96-400М НА МИ-8 И ИЛ-114-300

Минтранс РФ предлагает перераспределить 3 миллиарда рублей субсидий Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), предназначавшихся для Ил-96-400М, на приобретение двух вертолетов Ми-8 и двух самолетов Ил-114-300, следует из материалов на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

«Реализацию мероприятий, предусмотренных настоящим проектом постановления, предлагается осуществить путем перераспределения средств федерального бюджета в размере 3 миллиардов рублей, предусмотренных **Минтрансу России** в 2020 году... ?на реализацию мероприятия по предоставлению субсидии ПАО «ГТЛК», в целях обеспечения механизма поддержания продаж воздушных судов Ил-96-400М», – говорится в материалах.

«Реализация предлагаемых мероприятий по приобретению и последующей передаче в лизинг, аренду на некоммерческих условиях 4 единиц воздушных судов, в том числе двух вертолетов Ми-8 и двух самолетов Ил-114-300, направлена на осуществление государственной поддержки лизинга, аренды воздушных судов отечественного производства в рамках достижения целей подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», – отмечается в материалах.

Планируемый срок поставки воздушных судов – 2023-2024 годы.

Широкофюзеляжный дальнемагистральный пассажирский самолет Ил-96-400М создается на базе серийного самолета Ил-96 в целях дальнейшего совершенствования самолетов этого типа и расширения их транспортных возможностей за счет удлинения фюзеляжа и установки более мощных двигателей ПС-90А1 взамен ПС-90А. Ил-96-400М может взять на борт до 400 пассажиров в зависимости от компоновки салона. Фюзеляж большого диаметра обеспечивает пассажирам современный уровень комфорта в длительных перелетах. По показателям надежности, безопасности и экономичности Ил-96-400М стоит на одном уровне с мировыми аналогами.

ПРАЙМ; 2020.23.07; ПЕСКОВ: ГРАНИЦЫ БУДУТ ОТКРЫВАТЬСЯ НА ПРИНЦИПАХ ВЗАИМНОСТИ, КОНТАКТЫ ИДУТ, РЕШЕНИЙ ПОКА НЕТ

Контакты по открытию границ РФ идут, это будет происходить на принципах взаимности, но решений по открытию пока нет, заявил пресс-секретарь **президента РФ** Дмитрий Песков.

«Пока мы с вами не слышали каких-либо заявлений на этот счет от правительства России. Именно правительство и штаб занимается контактами с другими государствами. Разумеется, открытие границ будет осуществляться на основе взаимности, как известно, контакты сейчас осуществляются, пока решений не принималось», – сказал Песков журналистам.

https://1prime.ru/state_regulation/20200723/831816435.html

ТАСС; НИКОЛАЙ СЕЛИЩЕВ; 2020.23.07; В МИД КНР ЗАЯВИЛИ О ГОТОВНОСТИ СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ

Китайские власти заинтересованы в восстановлении авиасообщения с РФ, надеются на взаимные усилия российской стороны и готовы создать еще более благоприятные условия для международных полетов. Об этом корреспонденту ТАСС сообщила в пятницу **пресс-служба** МИД КНР.

«Китайская сторона готова создать более благоприятные условия для взаимного пассажиропотока и восстановления работы [авиакомпаний] наших стран, – говорится в заявлении, предоставленном в ответ на запрос Агентства о сложившейся ситуации. – Мы заинтересованы в объединении усилий с Россией. Таким образом, чтобы обеспечивались меры эпидемиологической безопасности».

Как отмечается в документе, на текущий момент компетентные ведомства Китая и РФ обсуждают соответствующие вопросы. В то же время МИД КНР не уточнил, на какой стадии ведутся эти переговоры.

В четверг пресс-секретарь **президента РФ** Дмитрий Песков сообщил, что российские власти обсуждают с иностранными партнерами вопрос взаимного открытия границ, однако пока конкретных решений нет.

<https://tass.ru/ekonomika/9042071>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200723/1574765449.html>

ТАСС; 2020.24.07; ВЛАСТИ США НЕ ВИДЯТ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ РЕЙСОВ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В СТРАНУ

Российские авиакомпании могут возобновить регулярные рейсы в США и обратно в любой момент, для этого им достаточно лишь за месяц уведомить американские регулирующие органы о предлагаемом графике полетов. Об этом заявил в четверг корреспонденту ТАСС официальный представитель **Министерства транспорта США**.

«**Министерство транспорта США** не предпринимало никаких действий, направленных на ограничение деятельности российских авиаперевозчиков в условиях чрезвычайной ситуации в области здравоохранения (в связи с пандемией – прим. ТАСС)», – сказал он.

По его словам, американское законодательство требует лишь, чтобы российские авиакомпании по меньшей мере за 30 дней до начала полетов направили ведомству уведомление с предлагаемым графиком рейсов. «За исключением требований этого указа, ничто не мешает российским авиаперевозчикам осуществлять деятельность в Соединенных Штатах при условии, что полеты будут выполняться в соответствии с соглашением о воздушном сообщении между США и Россией», – подчеркнул представитель министерства.

В четверг исполняющий обязанности помощника госсекретаря США по делам Европы и Евразии Филип Рикер, отвечая на вопросы корреспондента ТАСС на телефонном брифинге для журналистов, заявил, что решения о возобновлении регулярного авиационного сообщения между Россией и США будут принимать сами перевозчики, а американские власти на данном этапе продолжают оценивать перспективы отмены ранее введенных запретов на пересечение границы гражданами других государств.

Как заявил ранее пресс-секретарь **президента РФ** Дмитрий Песков, Россия будет открывать свои границы с другими странами по принципу взаимности. По его словам, эти вопросы обсуждаются с иностранными партнерами, но конкретных решений пока нет.

<https://tass.ru/ekonomika/9040967>

ТАСС; 2020.23.07; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА: ГОСПОДДЕРЖКА ПОКА НЕЗНАЧИТЕЛЬНО ПОВЛИЯЛА НА МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

Субсидирование государством развития межрегиональных авиаперевозок пока не показало существенных результатов. К такому выводу пришла Счетная палата по итогам проверки программы субсидирования межрегиональных рейсов (она была проведена по данным за 2017-2018 и истекший период 2019 года).

Проверка проводилась на основе данных программы субсидирования региональных перевозок, а также перевозок в Калининград, на Дальний Восток и в Симферополь. Как следует из отчета Счетной палаты, ведомство проводило проверку **Росавиации**, «Аэрофлота» и «Уральских авиалиний».

«В 2019 году количество субсидированных маршрутов выросло на 86% по сравнению с 2017 годом – до 242 маршрутов. Однако в это число включались не только новые маршруты, но и те, которые уже были раскручены в коммерческих перевозках, что никак не способствовало расширению маршрутной сети. Доля таких раскрученных маршрутов в 2017 году составила 27%, в 2018 году – 32,6%, в 2019 году – 31%. При этом доля новых уникальных маршрутов в этот период составляла незначительную величину от 4,5% до 8,5%», – сообщил аудитор Валерий Богомолов (его слова приводятся в сообщении Счетной палаты по итогам проверки).

Также господдержка не обеспечила доступ к большинству удаленных городов и других населенных пунктов, где авиация является единственным способом транспортного сообщения, отмечается в релизе контрольного ведомства.

«Так, за прошлые три года количество городов субсидируемой маршрутной сети (включая труднодоступные и удаленные) увеличилось на 59% и составило 94 города. Однако в нее вошли только 48 труднодоступных и удаленных населенных пунктов из 462, включенных в соответствующий перечень», – сообщила Счетная палата. При этом в ведомстве уточняют, что на субсидируемых маршрутах не был отмечен значительный рост пассажиропотока: количество пассажиров увеличилось в три раза, но при этом доля пассажиров, которые летели напрямую между регионами, минуя Москву, составляет всего от 2% до 6%, в зависимости от маршрута. Более того, по итогам проверки ведомство выявило, что и доступность авиабилетов для льготников «увеличилась скорее номинально».

Финансирование программ субсидирования

Кроме того, в Счетной палате отметили «несовершенство правил определения размера субсидий».

«Они (правила – прим. ТАСС) не учитывают особенности экономической деятельности авиакомпаний, а подходы к их формированию непрозрачны. В результате по одним субсидированным маршрутам авиакомпании получили значительный убыток, а по другим необоснованно высокую прибыль», – отметил Богомолов.

Также в Счетной палате отметили, что **Росавиация** рассчитывала реальную потребность в средствах федерального бюджета, во-первых, на основе данных прошлых лет, а во-

вторых, после того, как был сформирован проект бюджета на очередной финансовый год. По мнению контрольного органа, это «снижает обоснованность формируемых объемов бюджетных ассигнований». Также такое финансовое планирование в итоге приводило в том числе к необходимости дополнительного финансирования в течение года.

При этом в отчете Счетной палаты приводятся примеры, когда **Росавиация** не проводила проверки предоставленных авиакомпаниями отчетов о использовании субсидий «должным образом», например по маршруту Якутск – Магадан – Якутск авиакомпании «Якутия» и Сочи – Благовещенск – Сочи «Уральских авиалиний».

Также Счетная палата выяснила, что доходы авиакомпаний от пассажиров на субсидируемых маршрутах зачастую не покрывали себестоимость перевозки на одного пассажира. Но при этом на отдельных маршрутах, например авиакомпании «Уральские авиалинии» в Калининград из Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга, в 2019 году «сложилась высокая рентабельность» в сравнении с установленными правилами.

Развитие межрегиональных авиамаршрутов – это одна из ключевых целей Комплексного плана расширения магистральной инфраструктуры, напомнили в ведомстве. Документ был утвержден в сентябре 2018 года. Согласно плану, подразумевается, что до 2024 года 51,35% всего внутреннего пассажиропотока на воздушном транспорте приходится на прямые региональные рейсы, минуя Москву.

Предложения Счетной палаты

По итогам проверки контрольный орган предложил направить информационное письмо в правительство РФ с предложением в том числе рассмотреть возможность внесения изменений в правила субсидирования региональных авиарейсов, а также направить письмо в **Минтранс** и рассмотреть возможность совместной с **Росавиацией** разработки «методики расчета потребности объемов бюджетных ассигнований на предоставление субсидий авиакомпаниям на этапе бюджетных проектировок». Более того, Счетная палата предлагает направить представление в Росавиацию и письмо в «Аэрофлот».

<https://tass.ru/ekonomika/9031653>

На ту же тему:

<https://www.uralinform.ru/news/economy/330582-gossubsidii-na-regionalnye-aviaperevozki-ne-vzleteli/>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2020.23.07; ГОСУДАРСТВО НАПРАСНО СУБСИДИРУЕТ АВИАКОМПАНИИ: ОНИ ЛЕТАЮТ ТОЛЬКО КУДА ИМ ВЫГОДНО

В восточных и западных странах, гораздо меньших по площади, чем Россия, на внутренних рейсах люди летают так же часто, как у нас ездят на автобусах и электричках. У нас же авиаперелеты продолжают оставаться дорогим удовольствием и выдающимся событием, хотя давно должны были стать рутинной.

На развитие авиаперевозок выделяются существенные средства из госбюджета. Но эффект они дают почти нулевой.

Авиасообщение у нас в стране не пользуется большим спросом по двум причинам.

Во-первых, авиабилеты для многих неподъемны по цене.

Во-вторых, самолеты летают в очень ограниченное число городов.

Мало прямых рейсов между городами внутри одного региона и между регионами. Зачастую предлагается, например, лететь из одного сибирского города в другой через Москву, делая огромный крюк. Человек мог бы прилететь в свою точку назначения за три часа, заплатив три тысячи, а ему приходится потратить сутки и заплатить тридцать тысяч.

Правительство пытается решить эти проблемы при помощи субсидий. Они выделяются «**Росавиации**», а она распределяет их между компаниями-авиаперевозчиками.

Счетная палата проверила результативность использования таких субсидий в 2017–2019 годах. Отчет вывешен сегодня на сайте ведомства. Оптимизма он не внушает.

В 2019 г. количество субсидированных маршрутов выросло на 86%. Но больше трети этого прироста составляют старые маршруты, уже раскрученные в коммерческих перевозках. «При этом доля новых уникальных маршрутов в этот период составляла незначительную величину от 4,5 до 8,5%».

Госпомощь в форме субсидий также не улучшила доступ к большинству удаленных городов, которым пассажирские авиарейсы крайне важны, потому что порой туда иначе просто не попадешь.

В перечне труднодоступных и удаленных мест, где постоянно живут люди, но нет авиасообщения, в 2017 году числилось 462 населенных пункта.

За три года, в течение которых авиаперевозчикам выделялись субсидии, они начали летать только в 48 городов из этого списка. 414 населенных пунктов у нас так и остаются оторванными от мира.

Доступность субсидированных полетов для льготных категорий граждан увеличилась чисто номинально. «Количество перевезенных пассажиров по субсидируемым маршрутам увеличилось в 3 раза. Однако их доля в общем количестве пассажиров, перевезенных минуя Москву, составляет всего от 2 до 6%». То есть прямых межрегиональных рейсов за три года фактически не прибавилось.

Из 15 млрд руб. федерального бюджета, предназначенных на субсидирование авиакомпаний, 1,9 млрд по итогам прошлого года оказались неосвоенными чисто из-за плохого администрирования.

Коротко можно сказать, что бюджетные деньги в очередной раз провалились в какую-то черную дыру. Государство их потратило, а результата никакого не видно.

Неразвитость внутрироссийских сетей авиасообщения эксперты объясняют единственной причиной – очень дорогим авиационным топливом. Расходы на его закупку составляют до 50% расходов авиаперевозчиков. Из-за этого компаниям невыгодно летать туда, куда летает мало народу. Рейсы не окупаются.

Такие же непопулярные рейсы в других странах тем не менее дают прибыль, потому что там авиаперевозчикам гораздо дешевле обходится авиационное топливо.

У нас же цены на авиационный керосин только растут. По данным Счетной палаты, в 2018 г. цена 1 тонны в аэропорту Иркутска выросла на 67%, в Чите на 61%.

Как бы ни дешевила нефть на мировом рынке, на наших внутренних ценах это никак не отражается, потому что у нас цены на топливо устанавливает государство. Какую цену оно установит, такая и будет.

Если бы цена на авиационный керосин существенно понизилась, авиаперевозчики тут же начали бы летать в самые труднодоступные и удаленные места с большим удовольствием, потому что, как полагают эксперты, смогли бы зарабатывать даже на непопулярных направлениях. Пускай там не много пассажиров, им все равно было бы выгодно – так же, как это выгодно авиаперевозчикам других стран.

Но вместо того чтоб снизить цены на авиатопливо и включить естественный рыночный механизм, который быстро расширит сеть авиасообщения, государство выбрасывает на ветер бюджетные средства, дающие приблизительно такой же эффект, как мертвому припарки.

<https://www.mk.ru/social/2020/07/23/gosudarstvo-naprasno-subsidiruet-aviakompanii-oni-letayut-tolko-kuda-im-vygodno.html>

ТАСС; 2020.23.07; РОСАВТОДОР ОТОБРАЛ 22 РЕГИОНА ДЛЯ ПИЛОТНОГО ВНЕДРЕНИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Росавтодор отобрал 22 региональных проекта по внедрению интеллектуальных транспортных систем (ИТС), на развитие которых в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автодороги» в 2020 году выделят более 3,3 млрд рублей. Об этом говорится в сообщении АНО «Национальные приоритеты».

«Всего в **Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)** поступило 56 заявок от 50 субъектов Российской Федерации. Из них было отобрано 22 региональных проекта», – отмечается в сообщении АНО «Национальные приоритеты».

Общий объем средств на внедрение ИТС в регионах, предусмотренный соглашениями на 2020 год, составляет более 3,3 млрд рублей. В целом реализация региональной части программы запланирована на 2020 – 2024 годы.

В частности, финансирование на внедрение ИТС получают Архангельская, Белгородская, Волгоградская, Вологодская, Ивановская, Кемеровская, Курская, Орловская, Ростовская, Рязанская, Самарская, Саратовская, Свердловская и Тульская области, республики Татарстан, Бурятия, Дагестан, Саха (Якутия). В список одобренных вошли также заявки от Алтайского, Краснодарского, Ставропольского краев и Ханты-Мансийского автономного округа. Регионы, заявки которых не были приняты для дальнейшего ранжирования, могут подать их в следующем году.

Внедрение ИТС, автоматизирующих процессы управления дорожным движением, в городах с населением свыше 300 тыс. человек предусмотрено **нацпроектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Главная цель – автоматизация процессов управления дорожным движением, и как результат – повышение безопасности на дорогах. В ИТС входят подсистемы видеонаблюдения, мониторинга параметров транспортных потоков, метеомониторинга, светофорного управления, информирования участников дорожного движения с помощью динамических информационных табло и знаков переменной информации, мониторинга экологических параметров, весогабаритного контроля транспортных средств, контроля соблюдения ПДД и контроля общественного транспорта. Как правило, в рамках современных проектов по внедрению ИТС все эти системы объединяются в едином центре обработке данных.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9036967>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.23.07; РЕМОНТ ТРАССЫ НЕЁЛОВО–ПЕЧОРЫ В ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШИТСЯ В АВГУСТЕ

В Псковской области на участке автомобильной дороги Неёлово – Кудина Гора – Печоры в Печорском районе продолжается ремонт в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Подрядчик проводит отсыпку обочин. В работе задействованы укладчик обочин, самосвалы для подвоза сыпучего материала, подметальная щетка и каток.

Дорожное покрытие сделали из двух слоев: выравнивающего и верхнего. Всего заасфальтировано более 8 км, сообщили Псковскому агентству информации в комитете по транспорту и дорожному хозяйству региону.

Подрядчик также отремонтировал водопропускные трубы, автобусные остановки, выкопал кюветы, прочистил полосу отвода. Впереди обустройство бровки и нанесение разметки. Срок сдачи объекта по контракту – 14 августа. Стоимость работ составляет 86,7 млн рублей.

<https://iz.ru/1039303/2020-07-23/remont-trassy-neelovo-pechory-v-pskovskoi-oblasti-zavershitsia-v-avguste>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.23.07; КОМИССИЮ ПО КОНТРОЛЮ ЗА РЕМОНТОМ ДОРОГ СОЗДАЛИ В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ

Департамент дорожной деятельности Воронежской области и КУВО «Дорожное агентство» создали комиссия по контролю за качеством и объемом выполняемых дорожных работ.

В этом году планируется отремонтировать 1611 участков дорог и других объектов местного значения общей протяженностью 742 км. Представители регионального Союза дорожных организаций намерены минимизировать спорные ситуации посредством

привлечения к процессам проверки и контроля качества профессиональных экспертов, работников независимых лабораторий, представителей СМИ. Об этом сообщает ИА «Абирег».

«В результате проверки организациям, допустившим брак при ремонте дорожных муниципальных объектов, будет предложено устранить нарушение, а если ситуация не изменится, то компания попадет в реестр недобросовестных дорожных организаций. В таком случае ее будет ждать запрет на участие в аукционах в течение трех лет», – пояснил председатель правления Союза дорожных организаций Воронежской области Роман Деев. Напомним, наибольшие объемы финансирования в Воронежской области поступают на реализацию **нацпроектов «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и «Жилье и городская среда». Так, на строительство дорог направлено около 7 млрд рублей. В 2019 году в регионе было отремонтировано 306 км автодорог регионального значения и 27,5 км автодорог в Воронеже.

<https://iz.ru/1039278/2020-07-23/komissiiu-po-kontroliu-za-remontom-dorog-sozdali-v-voronezhskoi-oblasti>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.07; РУДЕНЯ: В 2019 ГОДУ В ВЕРХНЕВОЛЖЬЕ ВВЕЛИ В СТРОЙ 476 КМ ДОРОГ

Реализация национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** позволила ввести в строй в прошлом году 476 километров дорог регионального и муниципального значения, сообщил губернатор Тверской области Игорь Руденя.

«Для развития инфраструктуры региона важнейшим направлением остаётся дорожное и транспортное хозяйство. Непосредственно в рамках национального проекта отремонтированы 104 километра региональных и 35 километров местных дорог», – сказал глава региона, представляя в четверг в областном законодательном собрании отчет о работе за 2019 год.

По его словам, в 2019 году началась подготовка к модернизации вылетных трасс в областной столице на кимрском, бежецком, московском, старицком и бурашевском направлениях.

Руденя отметил, что важное значение для развития дорожной системы региона будет иметь создание транспортной «хорды» от трасс М-10, М-11 «Нева» до М-9 «Балтия». Эта дорога позволит повысить транспортную доступность четырех районов, и развить туристический поток к озеру Селигер и Нило-Столобенской пустыни.

По словам губернатора, прошедший год завершил работу регионального правительства по подготовке внедрения современной системы общественного транспорта в тверской агломерации, которая была введена в начале 2020 года. Благодаря этому, в Твери значительно повысился уровень безопасности пассажиров и качество обслуживания. Внедрение новой модели пассажирских перевозок позволило начать формирование единой системы общественного транспорта во всём регионе.

<https://ria.ru/20200723/1574796298.html>

REGNUM; ИРИНА КУЗНЕЦОВА; 2020.23.07; КОГДА НУЖНО НОТАРИАЛЬНОЕ СОГЛАСИЕ: О ПРАВИЛАХ ПУТЕШЕСТВИЯ ДЕТЕЙ

Граждане РФ возвращаются к путешествиям. Уже разрешен выезд в регионы России (при этом необходимо уточнять правила въезда из-за эпидемиологической обстановки), готовится в открытию и международное направление. О том, когда нужно оформлять разрешение или нотариально заверенное согласие при поездках с детьми, разъясняет адвокат, управляющий партнер МСК LAW Ирина Кузнецова.

Ирина Кузнецова, 23 июля 2020, 13:03 – REGNUM В преддверии школьных каникул, когда возможности путешествовать за пределы России не были ограничены в связи с пандемией и закрытием границ, к юристам стабильно поступали запросы о правилах

оформления документов на выезд несовершеннолетнего ребенка за пределы Российской Федерации в иностранные государства.

На сайте Пограничной службы ФСБ России содержатся ответы на самые частые и актуальные вопросы о правилах выезда ребенка за пределы РФ.

Правила выезда несовершеннолетних установлены и четко прописаны в Федеральном законе от 15 августа 1996 г. № 114-ФЗ «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию».

Ничего сложного в процедуре подготовки необходимых документов нет, если семейная ситуация не отягощена конфликтом родителей, а также если оба родителя добросовестны по отношению к своим родительским правам и обязанностям.

В поездку, помимо билетов, удостоверяющих личность документов – для детей, как правило, это свидетельство о рождении, заграничных паспортов закон в ряде случаев обязывает взять также и согласие родителя или опекуна на выезд ребенка за пределы РФ.

Важно знать следующие правила, чтобы не совершать лишних ненужных действий, не тратить время и деньги, а также чтобы не попасть в непоправимую печальную ситуацию при прохождении границы.

Рассмотрим три ситуации, когда ребенок выезжает: с одним из родителей, с третьим лицом и вообще один, без сопровождения.

Итак, если несовершеннолетний ребенок путешествует с одним из родителей, то для пересечения им границы письменного нотариального согласия второго родителя не требуется, даже если родители состоят в разводе.

В случае выезда несовершеннолетнего ребенка за пределы РФ с третьим лицом, например бабушкой или дедушкой, иным родственником или другим сопровождающим совершеннолетним лицом, письменное нотариальное согласие на выезд выдает один из родителей или опекун. В такой ситуации родитель обязан указать то лицо, с кем будет выезжать ребенок. Это крайне важный документ, который правомерно потребуют предъявить сотрудники пограничной службы при пересечении границы РФ юным путешественником.

В случае, если несовершеннолетний выезжает из России без сопровождения родителей, усыновителей, опекунов или попечителей, он должен иметь при себе, кроме иных личных документов, паспорта нотариально оформленное согласие от одного из названных лиц на выезд несовершеннолетнего гражданина Российской Федерации. Повторюсь, что в такой ситуации согласие от второго родителя также не требуется.

Согласно разъяснению Минюста России от 19 декабря 2017 года об оформлении согласия на выезд несовершеннолетнего гражданина из Российской Федерации, срок выезда несовершеннолетнего гражданина из Российской Федерации должен указывать на период, в который осуществляется выезд такого несовершеннолетнего за пределы Российской Федерации. При этом никакого законодательного ограничения такого срока в действующем законодательстве не установлено.

Нотариальное согласие – это документ, который составляет нотариус по своей, заранее установленной форме. Для его составления родителю-заявителю необходимо явиться в любую нотариальную контору с паспортом, подлинником свидетельства о рождении ребенка, сообщить нотариусу конкретные даты поездки и страну. В настоящее время все больше нотариусов соглашаются удостоверить согласие на выезд ребенка в большое количество зарубежных государств с даты предстоящей поездки до совершеннолетия ребенка.

При всей простоте этой процедуры важно четко понимать и определять цели, которым служит нотариальное согласие родителя, усыновителя, опекуна.

Часто можно услышать о конфликте разведенных родителей, когда существует огромная проблема матери получить от недобросовестного бывшего супруга и отца ребенка это самое согласие на выезд с ребенком на каникулы. Откуда конфликт, спросите вы, если

закон допускает выезд ребенка за пределы РФ с матерью без согласия отца, или когда согласия одного родителя достаточно?

Не стоит путать ситуации. В описанной выше ситуации речь идет о пересечении российской границы ребенком. Однако до выезда за границу зачастую необходимо получить визу, чтобы такая поездка состоялась. И именно для получения визы в большинстве случаев требуется согласие второго родителя. Это требование консульства или посольства, а не пограничной службы РФ.

В случае уклонения второго родителя от выдачи необходимого нотариального согласия на выезд ребенка за пределы РФ именно для целей получения визы, без которой выезд в иностранное государство никак не сможет состояться, второй родитель вправе обратиться в суд с исковым заявлением о беспрепятственном выезде ребенка за пределы РФ. В настоящее время судебная практика складывается таким образом, что суд дает разрешение на выезд в конкретную страну на конкретный срок, при этом истец – заинтересованный родитель обязан доказать целесообразность, необходимость, безопасность и обеспеченность поездки несовершеннолетнего в конкретную страну в конкретные сроки.

Недавно Конституционный суд в своем определении указал на возможность судов давать разрешение на выезд более обще, не ограничиваясь одной страной и конкретными датами. Все обстоит намного сложнее, если один из родителей заявил о своем несогласии на выезд ребенка и поставил так называемый запрет на выезд ребенка за пределы РФ.

С июня 2019 года вступил в силу Порядок подачи, рассмотрения и ведения учета заявлений о несогласии на выезд из Российской Федерации несовершеннолетнего гражданина Российской Федерации, утвержденный приказом МВД России от 11 февраля 2019 г. № 62, в соответствии с которым прием и учет таких заявлений осуществляется подразделениями по вопросам миграции территориальных органов МВД России на региональном и районном уровнях по месту жительства (пребывания) одного из родителей, усыновителей, опекунов или попечителей несовершеннолетнего гражданина Российской Федерации или несовершеннолетнего гражданина Российской Федерации, в отношении которого подается заявление, а также дипломатическими представительствами или консульскими учреждениями Российской Федерации по месту постоянного проживания заявителя за пределами Российской Федерации.

Указанное ограничение второй родитель вправе отменить также через суд и только через суд, предъявив соответствующий иск. Вступившее в силу решение суда будет являться основанием для беспрепятственного пересечения границы РФ несовершеннолетним гражданином.

Документы, предъявляемые на паспортном контроле при пересечении границы РФ, не должны быть просрочены, должны иметь должный вид, согласоваться друг с другом. К примеру, если мать ребенка, указанная в его свидетельстве о рождении, имела одну фамилию, а потом ее сменила, например повторно выйдя замуж, положите в папку дорожных документов, помимо вышеперечисленных выше документов, также новое свидетельство о браке матери или его нотариальную копию, которое будет подтверждать смену фамилии, чтобы на границе не возникло вопросов, кем же друг другу приходится отправляющиеся в отпуск лица.

При путешествии ребенка по России родителям необходимо знать следующие правила.

Приказ **Минтранса России** от 2013 года не допускает проезд детей до 10 лет в поездах дальнего следования без сопровождения взрослых. То есть, до наступления этого возраста проезд возможен только в сопровождении взрослого. Билеты для детей с 5 до 10 лет оформляются по детскому тарифу, для детей до 5 лет бесплатно оформляется «билет без места».

До 14 лет билет оформляется по свидетельству о рождении. Для посадки в поезд необходимо предъявить оригинал свидетельства о рождении или его нотариальную копию.

До 10 лет дети все же могут путешествовать без родителей или опекунов. Это допустимо лишь в случаях пользования железнодорожным транспортом для проезда на учебу – в общеобразовательные заведения.

Закон запрещает ездить в электричках детям до 7 лет без сопровождения взрослых.

Во избежание каких-либо вопросов от должностных лиц и сотрудников транспортных компаний о праве дедушки, бабушки или иного сопровождающего несовершеннолетнего ребенка до 14 лет в поездке по России, в том числе, при групповом выезде в лагерь или на экскурсию, будь то сопровождающий тренер или педагог, куратор или воспитатель, юристы рекомендуют выдать такому лицу доверенность или разрешение на сопровождение ребенка. Такой документ может быть в простой письменной форме, но самый надежный вариант – это нотариально удостоверенный документ.

<https://regnum.ru/news/3017917.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.07; В РОССИИ СНИЗИЛОСЬ КОЛИЧЕСТВО «ЗАЙЦЕВ» НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ

Количество неоплаченных проездов по участкам платных трасс в России за полтора года снизилось почти в 30 раз, и в мае-июне доля «зайцев» составила 0,33% в общем количестве проездов, говорится в сообщении госкомпании «Автодор», управляющей платными дорогами в стране.

«За полтора года почти в тридцать раз снизилось количество неоплаченных проездов по платным участкам госкомпании «Автодор». Доля неплательщиков на трассах госкомпании в мае-июне этого года составила 0,33% в месяц», – сообщает госкомпания.

Отмечается, что еще в начале 2019 года, до введения специальных мер по предотвращению неоплаченных проездов, доля таких нарушений составляла почти 10% от общей интенсивности в месяц, но после установки на всех пунктах взимания платы жестких шлагбаумов и системы фото- и видеофиксации к концу лета прошлого года их количество снизилось до 4%.

«Для предотвращения попыток проскочить за впереди идущим автомобилем, «Автодор» заменил все «мягкие» шлагбаумы на металлические стрелы и установил комплексы «Фотофиниш», которые фиксируют нарушения и проезды на красный сигнал светофора. Если водитель сознательно нарушает ПДД, его штрафуют на одну тысячу рублей, а за повторное такое нарушение в течение года – на пять тысяч рублей», – поясняет госкомпания.

В доверительном управлении «Автодора» находятся федеральные трассы М1 «Беларусь», М3 «Украина», М4 «Дон», М11 «Нева» и А105 (подъездная дорога к аэропорту «Домодедово»). Также госкомпания осуществляет строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области и новой скоростной трассы М12 (Москва-Нижний Новгород-Казань). Общая протяженность дорог в ведении «Автодора» превышает 3,5 тысячи километров, протяженность платных участков – более 1,5 тысячи километров.

<https://ria.ru/20200723/1574784722.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.07; В ГОСДУМЕ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ НОВЫХ ШТРАФОВ ДЛЯ МОТОЦИКЛИСТОВ

Первый зампред комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков не видит необходимости в штрафах для мотоциклистов и владельцев мопедов за лавирование между рядами: нет ни статистики таких правонарушений, ни запроса от профильного министерства.

По словам депутата, участникам дорожного движения надо добиваться взаимоуважения на дорогах.

Об инициативе РИА Новости рассказала ее автор, депутат Светлана Бессараб. Она предлагает внести изменения в статьи 12.36.2 КоАП и дополнить кодекс нормами, запрещающими движение в междурядье. Законопроект предполагает наказание в размере до трёх тысяч рублей в случае, если камера просто зафиксировала нарушение ПДД, если же лавирование мотоциклиста привело к ДТП – до 15 тысяч рублей и лишение прав. Сейчас, по ее словам, законопроект направлен в правительство.

«Я надеюсь на положительный отзыв правительства, потому что проблема уже назрела. Ко мне обратились граждане, которых обвиняют в ДТП с участием мотоциклиста. Действительно, в нашей жизни бывают такие ситуации – те из нас, кто являются автолюбителями, знают о них – когда внезапно в зеркале бокового вида появляется мотоциклист и обгоняет вас в той же полосе движения, в который движетесь вы», – сказала депутат.

В свою очередь Лысаков в беседе с РИА Новости отметил, что любые предложения по повышению штрафов должны основываться на в том числе и на статистике.

«Я могу практически сказать, как водитель: я нахожусь каждый день за рулём, езжу на работу, с работы, по делам и так далее. Я не могу сказать, что каждые пять или десять или даже полчаса мимо меня проносятся байкеры, которые мешают мне двигаться», – сказал депутат.

Он подчеркнул, что если видит в зеркале мотоциклиста, то старается немного уступить ему дорогу. По мнению парламентария, стоит быть взаимовежливыми на дороге, поскольку есть и автолюбители, которые наоборот всячески затрудняют движение для мотоциклистов: «Мы на четырёх колёсах, они на двух, им сложнее, поэтому надо быть снисходительнее к ним».

Депутат пояснил, что мотоциклисты начинают лавировать между полосами, когда остальные участники дорожного движения стоят в пробке.

«Я не знаю, откуда возникла такая мысль (штрафы для мотоциклистов), но я никакой необходимости в этом не вижу, поскольку нет ни статистики, ни обращения МВД по этому поводу», – резюмировал Лысаков.

<https://ria.ru/20200723/1574767390.html>

ГОВОРIT МОСКВА; 2020.23.07; В ГОСДУМЕ ПРИЗВАЛИ МОТОЦИКЛИСТОВ НЕ БЕСПОКОИТЬСЯ ИЗ-ЗА ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ШТРАФАХ

Инициатива депутата Светланы Бессараб о наказании до 15 тысяч рублей за опасное лавирование между рядами не соотносится с законодательством.

Документ вряд ли будет поддержан нижней палатой. Об этом ТАСС заявил председатель комитета по госстроительству и законодательству Павел Крашенинников. По его словам, мотоциклистам не нужно беспокоиться, «здесь нет опасности, сейчас это просто инициатива конкретного депутата, она не оформлена законодательно». Парламентарий отметил, что в документе «есть огромное количество предложений, которые не вписываются в действующее законодательство».

Сегодня газета «Известия» сообщила, что в подготовленном Бессараб законопроекте предлагается ввести штрафы в размере 3 тыс. рублей за параллельное движение мотоцикла с другими транспортными средствами в одной полосе. В случае наличия признаков опасного вождения и лавирования между рядами наказание может составить 15 тыс. рублей или от двух до шести месяцев лишения водительских прав.

<https://govoritmoskva.ru/news/240967/>

ГОВОРIT МОСКВА; 2020.23.07; БАЙКЕРЫ НАЗВАЛИ СЕЗОННЫМ ХАЙПОМ ЗАКОНОПРОЕКТ О ШТРАФАХ ЗА ЕЗДУ В МЕЖДУРЯДЬЕ

Документ предполагает взыскание с мотоциклистов от 3 до 15 тыс. рублей за нахождение в одном ряду с другим транспортом.

Координатор независимого мотосообщества, байкер-правозащитник Арсений Райкин в беседе с радиостанцией «Говорит Москва» раскритиковал эту инициативу. Он посоветовал законодателям заняться конкретной работой.

«Как всегда мы наблюдаем сезонный хайп со стороны некоторых законодателей, потому что самого понятия междуядья юридически не существует. Это подтверждено официальным письмом ГИБДД. Во-вторых, есть пункт 5.11, боковые интервалы, здесь надо бы порядок навести проезда, определить безопасные меры. Потому что один мотоцикл – это минус одна машина в пробке.

Как показывает статистика ГИБДД Москвы за 2013 год, в ДТП с мотоциклами в две трети случаев виноваты водители автомобилей, а не мотоциклов. Вместо сезонного хайпа на таком громком слове «мотоциклист» я бы рекомендовал нашим законодателям заняться не имитационными, а реальными разработками мер по безопасности езды всех участников дорожного движения».

Автором законопроекта стала депутат Госдумы Светлана Бессараб. По её мнению, введение штрафов позволит защитить и автомобилистов и самих мотоциклистов. Она утверждает, что обычная ширина полос в городах не позволяет вместить одновременно мотоцикл и машину.

<https://govoritmoskva.ru/news/240915/>

КОММЕРСАНТЬ; 2020.23.07; ДМИТРИЙ МАХОНИН ДОГОВОРИЛСЯ С РЖД ОБ УВЕЛИЧЕНИИ НА 40% ФИНАНСИРОВАНИЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПРИКАМЬЕ

В этом году РЖД вложит в модернизацию инфраструктуры на территории края 9,8 млрд руб., что на 40% выше уровня прошлого года. Такие данные были озвучены в ходе встречи главы Пермского края Дмитрия Махонина с генеральным директором – председателем правления ОАО «РЖД» Олегом Белозеровым.

По словам главы Прикамья Дмитрия Махонина, краевые власти особенно заинтересованы в развитии станции Осенцы. «Там расположен один из крупнейших в России транспортных узлов. Сейчас там отгружается более 600 вагонов в сутки, преимущественно это продукция нефтехимической отрасли и удобрения. Есть необходимость удлинения путей приемоотварного парка, – отметил Дмитрий Махонин. – Кроме того, есть планы по увеличению перерабатывающей способности грузового терминала станции Блочная. При существующем и проектном грузообороте в 1,1 и 1,5 млн тонн, соответственно, закладывается 2 млн тонн с дальнейшим возможным строительством терминала по станции Осенцы. Это обеспечит предприятия удобной железнодорожной логистикой».

По данным РЖД, Пермский край занял третье место по уровню погрузки среди 69 регионов сети компании. Несмотря на тенденции, связанные с пандемией, по итогам года в Прикамье планируется перевезти 45,4 млн тонн грузов, это на 1% больше показателя прошлого года. Ожидание по росту погрузки пермскими предприятиями учтено в долгосрочной программе развития РЖД. Основными ее проектами являются развитие направления Соликамск – Пермь-Сортировочная, а также строительство Северного железнодорожного обхода в городе Перми. Реконструкция станций, развязок, главных путей позволит вывезти перспективные объемы грузов предприятий БСУ, которые составят около 30 млн тонн в 2025 году – это на 59% больше показателей 2019 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4426325>

ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2020.23.07; «САМОЛЕТ ДОЛЖЕН ВСЕГДА ЛЕТАТЬ». ГЛАВА ОМСКОГО АЭРОПОРТА О ВЫХОДЕ ИЗ КРИЗИСА В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

О том, с какими трудностями пришлось столкнуться аэропорту Омск-Центральный и стоит ли сейчас вновь заводить разговор о запуске воздушной гавани Омск-Федоровка, рассказал **генеральный директор ОАО «Омский аэропорт» Олег Селиверстов**.

Пандемия нанесла сокрушительный удар по разным сферам жизни, и авиация пострадала в первую очередь. Новые инвестиционные проекты запускать страшно, действующие бы сохранить. Нельзя просто повесить амбарный замок на ворота и уйти. О том, с какими трудностями пришлось столкнуться аэропорту Омск-Центральный и стоит ли сейчас вновь заводить разговор о запуске воздушной гавани Омск-Федоровка – крупном нереализованном проекте, который постепенно становится мемом, в интервью «ФедералПресс» рассказал генеральный директор ОАО «Омский аэропорт» Олег Селиверстов.

Олег Александрович, аэропорт Омск-Центральный находится фактически в центре города. Два года назад во время своего визита **президент РФ Владимир Путин** был удивлен этому факту, и впоследствии обсуждались намерения по переносу воздушной гавани. Какие планы сейчас, будут ли реконструкция и перенос?

— Ключевое преимущество действующего аэропорта Омск-Центральный – хорошая транспортная доступность из любой точки города. Но на этом все удобства заканчиваются. К тому же рядом расположен природный парк «Птичья гавань», который создает сложную орнитологическую обстановку. Попадание птиц на пути воздушного судна недопустимо, но одновременно у нас буквально за забором расположен заповедник, где, наоборот, этих птиц разводят.

Перед нами стоит задача развития маршрутной сети в сторону региональной авиации. Значит, количество взлетов и посадок будет расти быстрее, чем пассажиропоток. Над горожанами будет летать больше самолетов, а отсюда выбросы и шум. Поэтому сегодняшнее расположение аэропорта не нужно ни городу, ни нам.

Даже при кажущемся большом объеме земель нам негде поставить новый терминал или новую инфраструктуру для логистической обработки грузов, невозможно создать нормальные пути подъезда, а взлетно-посадочная полоса имеет недостаточную длину для приема больших воздушных судов.

Слышу критику от некоторых омичей, что аэропорт Омск-Федоровка не нужен и неудобен с точки зрения транспортной доступности, но я считаю, что это хороший проект во всех смыслах. К нему проявляют интерес и частные инвесторы, готовые участвовать на основе концессионного соглашения. Аэропорту Омск-Центральный некуда расширяться. Многие вспоминают советские времена, но тогда не были столь высокие требования к инфраструктуре современных аэровокзалов, как сейчас. В современном мире люди привыкли, что аэропорт – это фактически развлекательный центр. Помимо этого, экономика авиакомпаний такова, что самолет должен все время летать. При этом федеральный центр не хочет связываться с аэропортом Омск-Федоровка, потому что каждый раз говорится: этот проект состоится. Но на деле ничего не происходит.

Аэропорт Омск-Федоровка не попал в обновленный вариант городского генплана. Согласно проекту, в городе планируется только два аэропорта. В чем причина и чем не подходит аэропорт Омск-Федоровка?

— Примерно год назад была возобновлена работа по реанимации данного проекта при поддержке президента **Владимира Путина** и бывшего заместителя председателя правительства **Виталия Мутко**. На сегодняшний день мы прошли оба этапа ранжирования в аналитическом центре при правительстве РФ и были рекомендованы **Министерству транспорта** на включение в **комплексный план** транспортной инфраструктуры, что означает: проект с этого момента перестает быть интересен лишь инициатору или

области, а больше становится интересен российским властям. К нему начинают относиться совершенно иначе.

В начале февраля должно было состояться заседание специальной комиссии по внесению изменений в **комплексный план** реконструкции магистрально-транспортной инфраструктуры. На данный момент по понятным причинам решение всех этих вопросов отложено до улучшения эпидемиологической обстановки. Наша команда вернется к обсуждению проекта Омск-Федоровка сразу, как ситуация в стране нормализуется. На стороне проекта и майские указы президента, предписывающие до 2024 года обеспечить воздушные перевозки внутри России не через Москву. Это еще одна задача развития региональной авиации.

Федоровка находится вдали от города, не имеет ограничений по площади, а траектория захода на посадку самолета не проходит ни над одним опасным объектом. Рядом проходит железная дорога и федеральная автомобильная трасса, а также Иртыш, что открывает перспективу создания здесь мультимодального транспортного узла – как пассажирского, так и грузового.

Все зависит от ситуации в стране

С начала года ограничения на полеты то усиливались, то смягчались. Как это отразилось на пассажиропотоке? Что можно сказать о показателях первого полугодия прошлого года и нынешнего?

— Наихудшие показатели по пассажиропотоку были в апреле и мае, при режиме самоизоляции, хотя повлияло и изменение финансового положения граждан. На пике спад достигал 90 %. Даже майские праздники не повысили подвижность населения. Закрытие международных рейсов на нас мало повлияло, поскольку регулярная международная сеть у нас отсутствует, в отличие от того же Шереметьева, где это до половины трафика.

Рост пассажиропотока начался с 1 июня, когда стали вводить послабления, и здесь уже снижение пассажиропотока отмечено на уровне 70–75 % от уровня прошлого года, в июле этот показатель – чуть более 40 %. Поменялось и туристическое направление: не летают привычные для этого времени года чартеры. Теперь все зависит от ситуации в стране и от того, как скоро откроются российские границы. По моим ощущениям, при благоприятном развитии событий окончательно мы выйдем из кризиса к весенне-летнему периоду 2021 года.

В деньгах в апреле и мае 2020 года мы теряли по 50 миллионов рублей. Наши расходы превышали доходы. Но уже с июня с введением послаблений стало легче, и финансово мы начинаем выходить из кризиса.

В некоторых аэропортах, несмотря на очевидное сокращение пассажирских перевозок, возросли показатели по грузоперевозкам. Насколько это актуально для Омска?

— Географически мы расположены очень выгодно. Однако, в отличие, скажем, от Красноярска, который после реконструкции стал новым аэропортом и имеет полосу протяженностью более 3 тысяч метров, может с легкостью принимать транзитные грузовики, мы себе это позволить не можем.

Грузоперевозки сократились примерно на 20 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В Российском союзе туриндустрии рассказали, что полеты в страны СНГ могут возобновиться, но точных дат пока нет. Чего стоит ждать? Есть ли какие-то альтернативные пути решения проблем, которых из-за пандемии возникло достаточно?

— Вероятно, можно было бы пойти на диверсификацию бизнеса, но на деле довольно трудозатратно, поскольку техника и специализация людей заточены под работу именно в аэропорту. Поэтому мы все-таки идем по линии развития нашей основной деятельности, думаем о развитии маршрутной сети на следующий год по программе софинансирования и обсуждаем этот вопрос с нашим областным правительством. Во многом развитие

региональных перевозок зависит от субсидирования. Все смотрят на ситуацию положительно и готовы к сотрудничеству.

Как обстоит ситуация с персоналом аэропорта Омск-Центральный? Удалось ли избежать сокращений, снижения зарплаты или перевода на неполный рабочий день?

— Здесь штат превышает тысячу человек, а фонд оплаты труда в прошлом году составлял порядка 70 % от всех расходов. Мы присматривались к нашим соседям, как ситуация развивается у них, но не думали, что будет настолько тяжело. Прежде всего, как стало понятно, ситуация быстро не выправится – мы сократили наши расходы и в четыре раза сократили наш инвестиционный план, оставив самое основное.

В мае мы отправляли часть людей в длительный простой по вине работодателя и в июне залезли в фонд оплаты труда, а также сократили на 2/5 рабочее время. При этом сокращений у нас не было, и в июле мы даже планируем начислить премию. Ситуация начнет выправляться. Поскольку важно не только сформировать команду профессионалов, но и ее сохранить.

Авиакомпании сегодня терпят убытки, и для их поддержки многие аэропорты вводят для них льготы. Сделано ли что-то в этом направлении?

— В это непростое время мы должны друг другу помогать и идти навстречу. У нас есть определенная маркетинговая политика, но сейчас мы добавили так называемую приветственную скидку для компаний, которые возвращаются на старый маршрут и восстанавливают все полеты.

Чем раньше заходит авиакомпания, тем большую скидку она получает. Думаю, это поможет авиакомпаниям решить финансовые трудности.

Федеральные и региональные власти анонсировали уже несколько пакетов мер поддержки для предпринимателей. Насколько эти меры коснулись аэропортов и помогли в сегодняшнем непростом положении? Какие меры поддержки хотели бы получить сами аэропорты?

— Наша отрасль – однозначно одна из самых пострадавших во всем мире. Наверное, со времен появления гражданской авиации это самый серьезный кризис. Мы находились в разгар пандемии в очень плохом состоянии. Первое, что нас обнадежило, – поручение президента **Владимира Путина** об оказании поддержки авиакомпаниям. Общий объем поддержки из федерального бюджета составил чуть более 10 миллиардов рублей на все аэропорты страны. На прошлой неделе мы получили первый транш – субсидии на частичную компенсацию расходов. Региональные власти нам дали льготу по уплате транспортного налога в размере 50 %. В этом глава региона Александр Бурков нас слышит и поддерживает. Благодарность хочется выразить и за распоряжение областного правительства «Об имущественной поддержке в режиме повышенной готовности». В частности, Омская область как акционер отказалась от дивидендов за прошлый год, который, к слову сказать, был весьма хороший и с самым высоким ростом пассажиропотока.

Если говорить о наших пожеланиях, то это расширение программы по частичной компенсации доходов и продление ее минимум на три месяца, ведь потери от пандемии в нашей отрасли существенные. А если откроются границы, то мы и сами выплывем, без помощи государства.

Какие планы на сезон отпусков?

— Мы продолжаем работать по нашим традиционным направлениям и повышаем свою эффективность. Появилось время нажать на паузу и хорошо все обдумать.

Сейчас мы надеемся договориться с авиаперевозчиком о том, что Сочи станет круглогодичным курортом, каким действительно стал после проведения Олимпиады. Спрос однозначно будет.

<https://fedpress.ru/article/2542516>

НОВОСТИ ЮГРЫ; 2020.23.07; ЕВГЕНИЙ ДЬЯЧКОВ: «РАБОТАЕМ С ЛИСТА». КАК ПОВЛИЯЛ РЕЖИМ САМОИЗОЛЯЦИИ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АЭРОПОРТА СУРГУТА

Международный аэропорт Сургута за шесть месяцев 2020 года обслужил 559 509 человек. Это на 33 процента меньше, чем за аналогичный период прошлого года, когда пассажиропоток составил 836 645 человек.

Снижение показателей стало следствием эпидемиологической обстановки, из-за которой были отменены международные рейсы, а также резко сократилось число полетов на внутренних авиалиниях.

Наиболее популярными маршрутами по внутренним направлениям у сургутян за последние шесть месяцев стали Москва, Новосибирск, Санкт-Петербург, Уфа.

В июне вновь открылось прямое авиасообщение в Геленджик, Сочи, Анапу, Симферополь, Барнаул, Белгород, Грозный.

Но уверенности в завтрашнем дне у авиапредприятия, в состав которого помимо сургутского аэропорта входят также аэропорты Березово (Югра), Ноябрьска (Ямал) и Талакана (Якутия), нет. Как обстоят дела в крупнейшей авиагавани Югры **руководитель предприятия Евгений Дьячков** рассказал журналисту «СТ».

Ужались по максимуму

– Как отразилось снижение объема перевозок на доходах аэропорта?

– Доходы сократились на 32 процента. Падение в первом квартале составило 8 процентов, во втором – 54 процента. Возникла очень серьезная просадка на апрель, май, июнь. В июне доход еще чуть-чуть подрос (на 16 процентов), но в апреле и мае – просто катастрофа.

– С чем можно сравнить эти выпадающие доходы? Может, с затратами на какое-то подразделение?

– Нужно понимать, что ты получаешь ровно половину от того, что должен был получить. В любом случае, расходы мы не можем уронить до половины, даже с учетом жесточайшей экономии. Потому что аэропорт работает вне зависимости от объема перевозок. Даже если прилетает один самолет, аэропорт должен обеспечить ему определенный необходимый перечень услуг. То есть многие расходы не зависят от объема перевозок.

– Я это и предполагала. Еще предположила, что значительно выросли расходы на обслуживание, допустим, одного рейса.

– Они не выросли, а отнесены на один рейс. Мы не можем поднять цену, потому что прекрасно понимаем, что авиакомпании находятся в условиях похуже, чем мы. У них вообще флот стоит, закрыты целые направления полетов, в первую очередь – заграничные.

– Как вы справляетесь с этой ситуацией?

– Мы максимально сократили все расходы, которые можем сократить. Кое-что отложили до лучших времен. Это касается в основном новых приобретений, хотя они все-таки нужны. Например, мы планировали заменить досмотровое оборудование, срок эксплуатации которого истекает уже в этом году. Пока эту статью расходов отложили – посмотрим, как будут обстоять дела с деньгами. Еще пример – решили отказаться пока от покупки техники для уборки взлетной полосы. У нас есть, которая еще работает, но мы планировали ее обновить. Тем не менее, пока можно поработать старым оборудованием. Отказались от капремонта сетей тепловодоснабжения. Но необходимый минимум некоторых ремонтных работ, например, для поддержания порядка в производственных помещениях, будет выполнен.

Доходы сотрудников постараемся выровнять. Но есть условие...

– Удалось ли избежать сокращения персонала?

– Сокращения персонала мы не допустили. Но текучка кадров увеличилась. Был период вынужденного простоя, который отразился на заработной плате. И без того не самая высокая по Сургуту, она снизилась. С этим мы ничего не смогли поделать: денег просто нет. Если до конца года ситуация улучшится, то безусловно, какие-то компенсационные выплаты будут. Мы постараемся эту ситуацию выровнять. На прошлой неделе мы получили субсидию от **Росавиации** за апрель и май. Деньги небольшие, но, тем не менее, это хоть какая-то помощь. Ожидаем, что будет еще помощь за июнь.

– Субсидия от **Росавиации** имеет целевое назначение?

– Она выделяется на поддержку заработной платы. Но, согласитесь, если зарплатный фонд у нас порядка 90 млн. рублей в месяц, а размер субсидии – 54 млн. рублей, ситуацию эта мера поддержки полностью не выравнивает. Максимально стараемся держаться на плаву, тем более, что сейчас лето – самый благоприятный период в нашей работе. Но мы все равно не дотягиваем до тех цифр, которые хотели бы. Тем не менее, деньги мы пока немного зарабатываем. Что будет осенью, никто не знает. Поэтому сложно делать какие-то прогнозы. Конечно, если ситуация будет патовой, то придется искать еще варианты сокращения расходов. Например – переходить на регламентный график работ: это когда не круглосуточно, как сегодня, а только днем, без ночных смен. Но этого бы очень не хотелось: и люди в зарплате очень сильно потеряют, и количество рейсов, которое и без того сократилось, тоже станет меньше.

Летать некуда и не на что

– А если вдруг ситуация станет жестче? Слухи о второй волне пандемии становятся все активнее...

– Пока бесполезно анализировать, прогнозировать то, чего не знает никто. В любом случае пандемия будет продолжаться, по крайней мере, еще этот год. Это обычное вирусное распространение, от которого нам никуда не деться. Понятно, что карантинные меры каким-то образом сдерживают ситуацию. Но вирус они не победят. Он может жить миллионы лет, поэтому можно считать, что вирус приспособился уже ко всему. Безусловно, последствия необходимо минимизировать. Но я надеюсь, что разум все-таки восторжествует. Как бы мы ни закрывались, как бы ни прятались, все равно заболевших людей от этого меньше не становится. Да. ХМАО держался дольше всех на минимальных цифрах по числу заболевших, но от сегодняшних цифр никуда не деться: мобильность населения высокая. Кроме того, большое количество приезжих из других регионов страны. Все закономерно – по аналогии с ситуацией, которую мы наблюдаем в мире в целом.

– Что вы имеете в виду?

– Международный рейтинг по числу заболевших: США, Бразилия, Индия, Россия. Это те страны, в которых развита сеть региональных перевозок. В других странах этого нет. Если есть региональные перевозки, авиация, то есть большая подвижность населения. Самая большая подвижность населения – в США. Если бы мы передвигались на телегах, то от Москвы до Камчатки вирус распространялся, наверное, несколько десятков лет. И то не факт, что дошел бы. Распространение вируса, которое мы сейчас наблюдаем, – естественный процесс. Конечно, очень тяжело об этом говорить, но это факт. Нужно рассчитывать на сценарий, что до конца года серьезных улучшений не будет. Следующий вопрос – как на это будет реагировать общество и правительство? Будут ли опять ужесточать меры – закрывать регионы? Как показала практика, особо это ничего не дало.

– Получается, что теперь надо опасаться уже не столько распространения инфекции, сколько кризиса в экономике...

– Именно так. Мы все понимаем, что ничего хорошего для экономики сейчас не происходит. Очень сложные времена. В частности, в нашей отрасли: А – лететь некуда, Б – лететь не на что. Поэтому нужно готовиться к не самому радужному сценарию и как то учиться жить в этих условиях.

Решаем проблемы по мере их поступления

– Вы сами как держитесь? По утрам не страшно к работе приступать?

– Нет. Конечно, вначале было не по себе – когда мы еще совсем не понимали, что это такое. Но теперь это уже стало обыденностью. Ведь, по большому счету, у нас уже никто не говорит о коронавирусе, за исключением средств массовой информации. Сейчас мы чаще говорим об экономике, о неких ограничениях, введенных в регионах, которые позволяют или не позволяют людям перемещаться. И опять же – о состоянии людей. Очень сложно вернуться к нормальной жизни. Поэтому надо к этому адаптироваться, строить сценарии, прогнозы. Но если ты не влияешь ни на одну переменную этого прогноза, то какой смысл прогнозировать?

– Ну, лично я начинаю паниковать, когда не имею плана Б... Особенно, когда ситуация вокруг в целом непростая. И есть обязательства, например – платить по счетам.

– Безусловно, такое есть. Но к этому нужно относиться мудро. Не нужно бежать впереди паровоза и уже сейчас посыпать голову пеплом, а решать проблемы по мере их поступления. Плановое ухудшение ситуации, скорее всего, будет. Будем на него реагировать. Сейчас мы временно освобождены от уплаты налогов. Но надо понимать, что если сейчас начнем их выплачивать хотя бы частично, то средств на зарплату сотрудникам уже не останется. И это самое страшное. Я думаю, правительство должно понимать: либо мы кончаем экономику полностью, либо нужно предпринимать еще какие-то меры. Может, еще какую-то отсрочку налоговых платежей.

– Какие авиакомпании, по вашей оценке, наиболее пострадали от самоизоляции?

– Аэрофлот. Хотя государство ее, конечно, поддержит. Но тяжело всем авиакомпаниям, особенно занимающимся международными перевозками. Региональные перевозчики быстрее адаптируются к любой ситуации. Хотя, конечно, немало доходов авиаперевозчиков и наших, в том числе, забрал интернет. Особенно наглядно это можно наблюдать за последние месяцы, когда из-за самоизоляции компании и ведомства стали активно использовать для переговоров и совещаний интернет-технологии. И пришли к выводу: во многих случаях необходимости в командировочных перелетах нет. Количество деловых поездок сократилось.

– Как в таких условиях вы планируете свою работу?

– Работаем с листа. Других вариантов нет. Надо просто оперативно реагировать на ситуацию. Да, есть план, который был сформулирован в начале года, сейчас мы на худший прогноз разработали бюджет до конца года. Он еще не утвержден.

<https://ugra->

[news.ru/article/evgeniy_dyachkov_rabotaem_s_lista_kak_povliyal_rezhim_samoizolyatsii_na_d_eyatelnost_aeroporta_surgut/](https://ugra-news.ru/article/evgeniy_dyachkov_rabotaem_s_lista_kak_povliyal_rezhim_samoizolyatsii_na_d_eyatelnost_aeroporta_surgut/)

РБК ТАТАРСТАН; 2020.23.07; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА «БЕГИШЕВО» НАПРАВЯТ 639 МЛН РУБЛЕЙ

Аэропорт «Бегишево» вблизи Набережных Челнов и Нижнекамска должны реконструировать до 1 декабря 2020 года

Тендер опубликован на сайте госзакупок РФ 15 июля, обновлен – 22-го.

Заказчиком работ выступает ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Заявки от участников торгов будут рассматривать 14 августа.

Согласно объявлению о проведении аукциона, на реконструкцию взлетно-посадочных полос, включая рулежные дорожки и аналогичные сооружения планируется направить до 638,9 млн рублей. Работы должны быть выполнены до 1 декабря 2021 года.

15 июля **замминистра транспорта** и дорожного хозяйства РТ Андрей Егоров рассказал журналистам, что, несмотря на пандемию, с **минтрансом РФ** удалось договориться о финансировании реконструкции аэропорта «Бегишево». «Программа не сокращена. Уже сейчас проходят конкурсные процедуры», – сказал Егоров.

По его словам, в 2020 году на II этап реконструкции аэропорта выделено 185 млн рублей, в 2021 году – 472 млн. На эти средства будет выполнена реконструкция рулежных дорожек, патрульных дорог, ограждения по периметру объекта.

Реконструкция аэропорта, расположенного в Закамской зоне Татарстана, стартовала в 2014 году, когда **Росавиация**, правительство Татарстана и ОАО «Аэропорт «Бегишево» подписали соглашение о реконструкции аэропортового комплекса «Бегишево». Общий объем финансирования, предусмотренный соглашением, составляет 2,92 млрд руб. Деньги выделили федеральный, региональный бюджеты и ПАО «Камаз».

Аэропорт «Бегишево», основанный в 1971 году, как и казанский аэропорт, является международным. Он находится вблизи двух крупных татарстанских городов – Набережных Челнов и Нижнекамска. Во время международных мероприятий (Универсиады-2013, Чемпионата мира по футболу-2018 и других) «Бегишево» получал статус запасного для приема гостей мероприятий.

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/freenews/5f19377c9a794739f5a1fc59>

ТАСС; 2020.23.07; «ЯКУТИИ» ПРЕДОСТАВИЛИ ЗАЕМ НА 120 МЛН РУБЛЕЙ ДЛЯ СТАБИЛИЗАЦИИ ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ

Авиакомпания «Якутия» получила из регионального Фонда стабилизации финансового положения и развития предприятий заем в размере 120 млн рублей. Об этом сообщили ТАСС в четверг в **пресс-службе** регионального министерства финансов.

«Из средств Фонда стабилизации финансового положения и развития предприятий региона авиакомпания «Якутия» получила 120 млн рублей. Заем выделяется предприятиям республики для стабилизации финансового положения и снижения кредиторской задолженности в условиях пандемии коронавируса», – сказали в **пресс-службе**.

Как отметили в региональном Минфине, всего в Фонде для поддержки региональных авиакомпаний предусмотрено 250 млн рублей.

В марте **президент России Владимир Путин** подписал указ об основах госполитики России в Арктике до 2035 года. Авиационной составляющей в этом документе уделено особое внимание. Среди основных задач социального развития Арктической зоны названо обеспечение круглогодичных магистральных, межрегиональных и местных авиаперевозок по доступным ценам. А среди задач в сфере развития инфраструктуры указано развитие сети аэропортов и посадочных площадок.

Авиакомпания «Якутия» на 100% принадлежит правительству республики. Она создана в 2002 году на базе «СахаАвиа» и «Якутских авиалиний». Головной офис располагается в Якутске. Компания выполняет рейсы по РФ, СНГ и странам Азии.

<https://tass.ru/ekonomika/9033037>

РИА НОВОСТИ; 2020.23.07; S7 ПРОКОММЕНТИРОВАЛА ДАННЫЕ ОБ УВОЛЬНЕНИИ 60% ПЕРМСКИХ ПИЛОТОВ

S7 Airlines из-за существенного сокращения полетной программы вынуждена работать над эффективной оптимизацией расходов, в том числе рассматривать частичное сокращение персонала; сотрудникам, которые готовы рассмотреть переезд в другой город, будет доступна возможность перевода в подразделения S7 Airlines в Новосибирске, Иркутске, Владивостоке и Москве, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** перевозчика, комментируя информацию СМИ об увольнениях пилотов в Перми.

Ранее газета «Коммерсант.Пермь» со ссылкой на покинувших компанию пилотов сообщила, что S7 Airlines ликвидировала летное подразделение в Перми. По данным издания, по соглашению сторон ушли около 60% пилотов, оставшимся предложено перевестись в Новосибирск и Владивосток. Ликвидируются также подразделения в Омске и Челябинске.

«К сожалению, в ситуации с существенным сокращением полетной программы S7 Airlines вынуждена работать над эффективной оптимизацией расходов, в том числе рассматривать частичное сокращение персонала. В то же время, авиакомпания продолжает работу по развитию региональных хабов в Новосибирске, Иркутске и Владивостоке, что предполагает усиление летных подразделений в этих городах», – сказали в **пресс-службе**. Сотрудникам, которые готовы рассмотреть переезд в другой город, будет доступна возможность перевода в подразделения S7 Airlines в Новосибирске, Иркутске, Владивостоке и Москве.

«Кроме того, пилоты и бортпроводники, попавшие под сокращение, в случае восстановления объемов и расширения полетной программы будут приглашены на работу в компанию в первую очередь – они внесены в приоритетную базу кандидатов», – добавили в **пресс-службе**.

<https://ria.ru/20200723/1574795900.html>

[Вернуться в оглавление](#)