



Ежедневный мониторинг СМИ

4 АВГУСТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2020.03.08; ПУТИН ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ ПО ОХРАНЕ БАЙКАЛА.....	3
ПЕРВЫЙ КАНАЛ ВРЕМЯ; 2020.03.08; РАЗВИТИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ ОБСУДИЛ ВЛАДИМИР ПУТИН С ГЛAVОЙ ОАК ЮРИЕМ СЛЮСАРЕМ.....	3
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.04.08; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОБЪЯСНИЛА ПРИЧИНУ ПЛОХИХ ДОРОГ; ЗАТРАТЫ НА ИХ СОДЕРЖАНИЕ СЕГОДНЯ ПОЧТИ НЕ РЕГУЛИРУЮТСЯ.....	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.04.08; В РОССИИ МЕНЕЕ ЧЕМ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДВЕ ТЫСЯЧИ МОСТОВ.....	6
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.04.08; ВСМ МОСКВА–КАЗНА; БЮДЖЕТНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ В МАГИСТРАЛЬ ДО ПЕТЕРБУРГА НАБИРАЮТ СКОРОСТЬ.....	7
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.04.08; «ИННОВАЦИОННОСТЬ ИМЕЕТ ОГРАНИЧЕННЫЙ СРОК»; ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНДИРЕКТОРА ОАО РЖД ВАДИМ МИХАЙЛОВ О ТАРИФАХ, РАСХОДАХ И СУБСИДИЯХ.....	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМОФЕЙ БОРИСОВ; 2020.04.08; ВОДА УХОДИТ И ПРИХОДИТ; ПО ПРОГНОЗУ МЧС, РЕКАМ УГРОЖАЕТ И ОБМЕЛЕНИЕ, И ПОЛОВОДЬЕ.....	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2020.04.08; ТЕХНИКА НА ВЫСОТЕ; ВЛАДИМИРУ ПУТИНУ НАЗВАЛИ СРОКИ ПЕРВЫХ ПОЛЕТОВ СРАЗУ ДВУХ НОВЫХ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ.....	13
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.03.08; ГОСПОДДЕРЖКУ АВИАКОМПАНИЙ ПРОДЛЯТ ДО ОСЕНИ; ПОКА ИЗРАСХОДОВАНА ТОЛЬКО ПОЛОВИНА ИЗ 23,4 МЛРД РУБ. СУБСИДИИ.....	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.04.08; САМОЛЕТАМ ПОДНИМАЮТ «ВЗЛЕТНЫЕ»; РОСАВИАЦИЯ ПРЕДЛОЖИЛА УВЕЛИЧИТЬ СТАВКУ СУБСИДИИ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ.....	16
КОММЕРСАНТЬ НОВОСИБИРСК; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2020.04.08; РОСАВТОДОР ПОШЕЛ В ОБХОД; ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО ПОТРЕБОВАЛО РАСТОРГНУТЬ ГОСКОНТРАКТ С «СИБМОСТОМ».....	16
КОММЕРСАНТЬ FM; ЕЛЕНА ИВАНОВА; 2020.03.08; КУБА ЗАДУМАЛАСЬ О ПРИЕМЕ ТУРИСТОВ; НАСКОЛЬКО ВЫСОКИМ БУДЕТ СПРОС СРЕДИ РОССИЯН.....	18
ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ САМИЕВ; 2020.04.08; РЕФОРМА ОСАГО ИНДИВИДУАЛИЗИРУЕТ ТАРИФЫ; ЦЕНА ПОЛИСА БУДЕТ ОПРЕДЕЛЯТЬСЯ МНОЖЕСТВОМ НОВЫХ ФАКТОРОВ.....	19
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.04.08; СУД ОБЯЗАЛ «АЭРОФЛОТ» ВЫПЛАТИТЬ ПОЧТИ 30 МЛН РУБЛЕЙ ВДОВЕ УМЕРШЕГО В РЕЙСЕ ПИЛОТА; ТАКОЕ КРУПНОЕ ВЗЫСКАНИЕ С РАБОТОДАТЕЛЯ В РОССИИ – ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ СЛУЧАЙ.....	20
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛНАР БАЙНАЗАРОВ, ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА, ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2020.04.08; ТУРЕЦКИЙ ПРИТОК: БИЛЕТЫ В СТАМБУЛ И НА	

КУРОРТЫ ПОДОРОЖАЛИ НА 30%; В АНТАЛЬЕ ОТМЕЧАЮТ РЕКОРДНЫЙ НАПЛЫВ ТУРИСТОВ – В ОСНОВНОМ МЕСТНЫХ, РОССИЯН ЖДУТ С 10 АВГУСТА	21
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ПОЛЯНСКАЯ; 2020.04.08; ИЗМЕНИТЬ ВИЗОВЫЙ НАЖИМ: СТАНЕТ ЛИ РОССИЯ ТУРИСТИЧЕСКОЙ СТРАНОЙ; К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ РАСШИРЕНИЕ ПРАКТИКИ ВЫДАЧИ ЭЛЕКТРОННЫХ ВИЗ НА ВСЕ СУБЪЕКТЫ РФ	24
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.04.08; ЦИФРЫ ВВЕРХ: ЗА КУРОРТНЫЙ СЕЗОН РОССИЯНЕ ОТВЕТАЮТ В СЕНТЯБРЕ; ЗАБОЛЕВАЕМОСТЬ COVID-19 НАЧАЛА РАСТИ	28
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ СМИРНОВА; 2020.04.08; С КАКИМИ СТРАНАМИ РОССИЯ СКОРО ВОЗОБНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ	29
ТАСС; 2020.03.08; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРОВЕРИЛА ИСПОЛНЕНИЕ БЮДЖЕТА МИНТРАНСА В 2019 ГОДУ	31
ПРАЙМ; 2020.03.08; РОСАВТОДОР ХУЖЕ ДРУГИХ ТРАНСПОРТНЫХ ВЕДОМСТВ ИСПОЛНИЛ БЮДЖЕТ В 2019 ГОДУ	32
ПРАЙМ; 2020.03.08; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА НАЗВАЛА РИСКИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ	33
ПРАЙМ; 2020.03.08; СП СОЧЛА НЕДОСТАТОЧНО КАЧЕСТВЕННЫМИ НОВЫЕ ПРАВИЛА ЗАЩИТЫ САМОЛЕТОВ ОТ ПТИЦ	33
ПРАЙМ; 2020.03.08; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОБНАРУЖИЛА НЕДОСТАЧУ ПРИ РЕОРГАНИЗАЦИИ В АЭРОПОРТУ ДОМОДЕДОВО	34
ПРАЙМ; 2020.03.08; ХАБИРОВ ПОРУЧИЛ ГОСКОМТРАНСУ БАШКИРИИ ГОТОВИТЬСЯ К ОТКРЫТИЮ ЗАРУБЕЖНЫХ АВИАРЕЙСОВ	34
РИА НОВОСТИ; 2020.03.08; НАЗВАНА ДАТА ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПО «ЕДИНОМУ» БИЛЕТУ В АБХАЗИЮ	35
РЕН ТВ; 2020.03.08; МЕРЫ ДЛЯ СПАСЕНИЯ: КАК ОТПУГНУТЬ ЗАЦЕПЕРОВ ОТ ОПАСНОГО УВЛЕЧЕНИЯ	35
ТАСС; 2020.03.08; СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ В ДТП С МИКРОАВТОБУСОМ В КРЫМУ ВЫПЛАТЯТ ПО 1 МЛН РУБЛЕЙ	36
КОММЕРСАНТЪ УДМУРТИЯ; ОКСАНА МЫМРИНА; 2020.04.08; ПАССАЖИРОВ ХОТЯТ ЗНАТЬ В ЛИЦО; ЖИТЕЛИ УДМУРТИИ СМОГУТ ПОПОЛНЯТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ И ШКОЛЬНЫЕ КАРТЫ ТЕПЕРЬ ТОЛЬКО БЕЗНАЛИЧНЫМ СПОСОБОМ	37

ПУБЛИКАЦИИ

РИА НОВОСТИ; 2020.03.08; ПУТИН ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ ПО ОХРАНЕ БАЙКАЛА

Президент России Владимир Путин поручил **РЖД** и правительству Иркутской области до 31 августа представить предложения о дополнительных мерах, направленных на охрану окружающей среды в экологической зоне Байкала при строительстве железнодорожных магистралей.

Соответствующее поручение дано по итогам состоявшегося 30 июля совещания об экологической ситуации в городе Усолье-Сибирское Иркутской области, текст опубликован на сайте Кремля.

«Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» подготовить совместно с правительством Иркутской области, научными, общественными экологическими организациями и представить предложения о дополнительных мерах, направленных на охрану окружающей среды в центральной экологической зоне Байкальской природной территории при строительстве, реконструкции объектов инфраструктуры, необходимых для увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей», – говорится в поручении главы государства.

Соответствующий доклад нужно представить до 31 августа, далее – раз в полгода. Ответственными назначены глава **РЖД** Олег Белозеров и врио губернатора Иркутской области Игорь Кобзев.

Ранее Кобзев обратился к президенту с просьбой дать поручение о дополнительном рассмотрении норм строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в районе Байкала.

Путин в конце июля подписал закон, упрощающий процедуры для строительства объектов **РЖД** для реализации стратегии пространственного развития РФ, в том числе предусматривается возможность корректировки границ особо охраняемых природных территорий регионального либо местного значения. Норма закона предусматривает, что в случае, если для строительства, реконструкции объектов инфраструктуры, необходимых для увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, потребуется предоставление в пользование находящихся в федеральной собственности водного объекта или его части, решение об их предоставлении принимается уполномоченным федеральным органом власти в течение 10 дней.

<https://ria.ru/20200803/1575305040.html>

ПЕРВЫЙ КАНАЛ ВРЕМЯ; 2020.03.08; РАЗВИТИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ ОБСУДИЛ ВЛАДИМИР ПУТИН С ГЛАВОЙ ОАК ЮРИЕМ СЛЮСАРЕМ

ВЕДУЩАЯ: Развитие отечественного авиастроения обсудил **Владимир Путин** с главой ОАК Юрием Слюсарем. Отрасль в непростой ситуации. Коронавирус и недобросовестная конкуренция на рынке вооружений влияют и на гражданскую авиацию, и на военное самолетостроение. Тем не менее ведущие российские КБ, такие как «Ильюшин», МиГ, «Сухой», «Туполев», создают новые образцы – от пассажирских и транспортных лайнеров до ракетносцев и беспилотников. Президента интересовали детали каждого из проектов.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Просил бы начать с самолета, который мы планируем использовать для улучшения транспортной доступности в регионах Российской Федерации, по Ил-114-300.

Юрий СЛЮСАРЬ, руководитель Объединенной авиастроительной корпорации: Самолет уже собран, самолет проходит наземную отработку, готовится к первому вылету. Я думаю, что в сентябре, по нашим планам, мы эту машину поднимем в Подмосковье, в Жуковском. Машина крайне востребованная, машина очень нужна как раз в труднодоступных регионах. Машина тоже меняет «антоновские машины», Ан-24, и иностранные Q400, канадские. Там 68 пассажиров. Турбовинтовая машина со скоростью 500 километров. Она всепогодная, садится на грунты, неприхотливая, для ее обслуживания не требуется большой состав наземного оборудования. Машины будем делать в Луховицах, где мы сейчас делаем МиГ-35, все семейство МиГов – просто в том же цехе параллельная линия, новейший цех окончательной сборки. До 12 машин в год мы, собственно, планируем там производить.

КОР: Назначенный на сентябрь первый вылет Ил-114 – это одна из трех премьер, которые в этом году представит Объединенная авиастроительная корпорация. До конца августа в Таганроге на крыло должен встать и глубоко модернизированный Ту-95 – турбовинтовой стратегический бомбардировщик-ракетоносец, тот самый, который натовцы окрестили «Медведь». У машины новый комплекс вооружения, электронного оборудования, доработанные двигатели, по оценкам специалистов, боевые возможности Ту-95 выросли в два раза. На а третья премьера, 2020 года, – вылет МС-21 с новейшими отечественными двигателями ПД-14. На заводе в Иркутске эти двигатели уже установлены на самолет, проводятся так называемые «отработки», после чего МС-21 поднимается в воздух.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Хорошо. В периметр Объединенной авиастроительной компании входит шесть, по-моему, наших крупных, известных на весь мир компаний. Существует план финансового оздоровления, развития до 2035 года. Попрошу Вас рассказать о том, как этот план осуществляется и как идет финансовое оздоровление компании.

Юрий СЛЮСАРЬ, руководитель Объединенной авиастроительной корпорации: Мы оперативно с коллегами из Министерства обороны, из Министерства промышленности и торговли утвердили решение, которое фактически вдвое увеличило загрузку наших военных предприятий и предусматривает опережающую поставку авиационной техники. Получает загрузку вся кооперация, а, соответственно, Воздушно-космические силы получают современный высокосерийный комплекс.

КОР: Идея об «опережающей поставке» обсуждалась на совещании президента по вопросам поддержки авиационной промышленности и авиаперевозок 13 мая. **Путин** тогда дал указание реализовать эту меру, что в условиях пандемии COVID-19 жизненно важно для производящей отрасли. Таким образом, наращивая свои заказы, государство поддержало спрос и обеспечило загрузкой предприятия. В рамках реализации **нацпроектов** и так были запланированы закупки авиатехники, так вот эти все теперь можно реализовать с опережением с очевидной пользой для всех. Авиастроителям помогают и международные контракты.

Юрий СЛЮСАРЬ, руководитель Объединенной авиастроительной корпорации: Если взять еще во внимание планируемые контакты по линии военно-технического сотрудничества: Су-35, я неоднократно Вам докладывал, на наш взгляд, это лучший самолет; наши коллеги-конкуренты зачастую используют, на наш взгляд, нечестную конкуренцию, и помимо честной и конкурентной борьбы, используют прямое давление – и политическое, и санкционное, и персонализированное. Но мы уверены: наша техника лучшая, особенно оценить это могут те страны, которые сейчас покупают технику.

КОР: К примеру, самый крупный из заводов, входящих в Объединенную авиастроительную компанию, расположенный в Комсомольске-на-Амуре, загружен

заказами аж до 2028 года. Поручение президента использовать механизм госгарантий по поставке «Сухой-Суперджет» реализовано – для 59 самолетов покупателя определены, «Аэрофлот», в частности, закупит 22 таких борта.

Юрий СЛЮСАРЬ, руководитель Объединенной авиастроительной корпорации: «Сухой Суперджет», 100-местный самолет, в этот пандемический период как раз наиболее востребованный. Где вчера летали 200-местные самолеты, сейчас востребованы 100-местные самолеты. И он вполне вписывается в концепцию выполнения Вашего поручения по развитию регионального сообщения, минуя Москву, особенно в районах Дальнего Востока, Сибири.

КОР: Инженерная школа и вообще традиции отечественного самолетостроения позволяют успешно заниматься и импортозамещением и разработкой совершенно новой техники. Скажем, военно-транспортный самолет Ил-112-В заменит транспортник Ан-26, который прежде производили вместе с украинскими коллегами, там же, где и Ил-112-В, в Воронеже, запустили «установочную партию» модернизированных пассажирских Ил-96-400-М. Бомбардировщик-ракетоносец Ту-22 МЗМ, как и ударный тяжелый беспилотник «Охотник», – особые военные разработки как по части технологий, так и по части секретности. «Охотника», который имеет большой боевой радиус действия и самое разнообразное вооружение, министерство обороны рассчитывает получить от Объединенной авиастроительной корпорации уже в 2024 году.

Юрий Липатов, «Первый канал».

[https://www.1tv.ru/news/2020-08-03/390679-](https://www.1tv.ru/news/2020-08-03/390679-razvitiye-otechestvennogo-aviastroeniya-obsudil-vladimir-putin-s-glavoy-oak-yuriem-slyusarem)

[razvitiye-otechestvennogo-aviastroeniya-obsudil-vladimir-putin-s-glavoy-oak-yuriem-slyusarem](https://www.1tv.ru/news/2020-08-03/390679-razvitiye-otechestvennogo-aviastroeniya-obsudil-vladimir-putin-s-glavoy-oak-yuriem-slyusarem)

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.04.08; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОБЪЯСНИЛА ПРИЧИНУ ПЛОХИХ ДОРОГ; ЗАТРАТЫ НА ИХ СОДЕРЖАНИЕ СЕГОДНЯ ПОЧТИ НЕ РЕГУЛИРУЮТСЯ

Меньше половины региональных и муниципальных дорог соответствует нормативам, и за два последних года эта доля выросла всего на 1,1 п. п. до 44,2%. Об этом говорится в отчете Счетной палаты, посвященном содержанию автотрасс. С дорогами федерального значения ситуация значительно лучше – нормативам соответствует 84% из них против 77% два года назад.

Протяженность региональных дорог почти в 10 раз больше, чем федеральных (508 000 км против 57 000 км), а денег на их содержание выделяется в 8 раз меньше. Проверка Счетной палаты показала, что на содержание 1 км дороги федерального значения в 2019 г. выделялось в среднем 2,2 млн руб., а регионального – 288 000 руб. При этом обе цифры составляют меньше трети (29,6%) от установленных нормативов. «Указанная ситуация негативно сказывается на транспортно-эксплуатационном состоянии региональной дорожной сети», – отмечает аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов.

Впрочем, средние показатели мало о чем говорят, поскольку затраты на содержание федеральных дорог даже одной категории могут сильно отличаться. Так, на дороге Р255 «Сибирь» III категории (двухполосная нескоростная) они составляют 1,7 млн руб. на 1 км. А на 1 км трассы Р21 «Кола» той же категории тратится примерно в 1,5 раза меньшая сумма (1,2 млн руб.), хотя и интенсивность движения по ней, и интенсивность работ по обслуживанию в зимний период гораздо выше.

В связи с этим аудиторы Счетной палаты отмечают, что действующее сейчас законодательство устанавливает лишь общий размер бюджетных ассигнований на содержание дорог. А критерии отнесения дорог к тому или иному уровню содержания и механизм, по которому **Росавтодор** распределяет средства, не закреплены. В связи с чем Счетная палата предложила правительству пересмотреть нормативы финансовых затрат на содержание дорог федерального значения. А **Минтранс** и **Росавтодору** – нормативно

закрепить критерии отнесения дорог к определенному уровню содержания и объемы выделяемых бюджетных средств.

По словам **директора Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаила Блинкина**, нормативы на содержание дорог утверждаются правительством и применительно к федеральным дорогам соблюдаются. «В результате у нас федеральная сеть находится в очень приличном состоянии, – сказал он. – Как только мы спускаемся на субфедеральный уровень, то в тех субъектах, которые располагают нормальными бюджетными возможностями, например в Москве, состояние дорог еще лучше, чем у федеральных. Москва может позволить себе каждый год фрезеровать поверхностный слой дорог и укладывать новый. Технологически – лучше не бывает. Но это может позволить себе только очень благополучный город».

Соответственно, в субъектах и городах с проблемными бюджетами состояние дорог оказывается плачевным. «Дорога – она бездушная, она не знает, кому принадлежит – федеральной власти или муниципалитету, – отметил Блинкин. – Норма – это формальная вещь, а по жизни на содержание дорог требуются одни и те же деньги. На мой взгляд, логичнее сделать соответствующие нормативы универсальными. Вопрос в том, откуда деньги брать».

Один из возможных источников средств указывается в отчете Счетной палаты. Одна из главных ее претензий к **Росавтодору** – выделение средств на содержание утилизированных и закрытых для проезда дорог. На их содержание **Росавтодор** потратил 48,6 млн руб. Один из таких участков протяженностью 2,4 км на границе с Китаем был утилизирован в декабре 2011 г. из-за строительства новой линии железной дороги. В 2018 г. ФКУ Упрдор «Забайкалье» предложило **Росавтодору** его списать. На 20 ноября 2019 г. **Росавтодор** так и не принял решение. Бюджету обошлось это в 24,2 млн руб.

Аналогичная ситуация была на участке дороги Р255 «Сибирь», где в 2008 г. движение для проезда было закрыто. Но на 1 января 2019 г. он по-прежнему относился к III категории автомобильных дорог. С сентября 2018 г. по сентябрь 2019 г. участок был демонтирован. При этом на его содержание **Росавтодор** получил 24,4 млн руб.

Кроме того, аудиторы выявили несколько случаев завышения категорий автодорог и, соответственно, средств, которые выделялись на их содержание. Общий объем завышения размера бюджетных ассигнований, по данным Счетной палаты, составил 99,1 млн руб. Аудиторы также выяснили, что в трех федеральных казенных учреждениях – ФКУ Упрдор «Кола», ФКУ Упрдор «Прикамье» и ФКУ Упрдор «Забайкалье» – необоснованно оплачивались услуги по зимнему содержанию участков автодорог, переданных для реконструкции и ремонта, на общую сумму 60 млн руб.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/08/03/835885-schetnaya-dorog>

На ту же тему:

https://www.rbc.ru/society/04/08/2020/5f288fa69a7947f53dd75f30?from=from_main_11

<https://tass.ru/ekonomika/9114017>

<https://ria.ru/20200804/1575331674.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.04.08; В РОССИИ МЕНЕЕ ЧЕМ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДВЕ ТЫСЯЧИ МОСТОВ

Росавтодор завершает формирование нового **федерального проекта «Мосты и путепроводы»**, который войдет в **нацпроект «Безопасные и качественные автодороги»**, рассказали «РГ» в агентстве. По проекту планируется до конца 2024 года отремонтировать более 115 тысяч погонных метров мостов и построить 170 автодорожных путепроводов.

Перечень объектов уже сформирован, в ближайшее время документ будет внесен на рассмотрение в проектный комитет и правительство, отметили в **Росавтодоре**.

Подготовить новый федеральный проект **минтрансу** поручил президент по итогам заседания Госсовета по вопросам развития сети автодорог в июне 2019 года. Правительство 20 февраля 2020 года программу одобрило.

К этому времени от регионов уже поступили первые наметки по объему требуемых средств и предполагаемым работам, рассказал «РГ» замдиректора по научной работе Научно-исследовательского института транспортного строительства (ЦНИИС) Юрий Новак. Сейчас в списке около 100 мостов, которые предполагается построить. Например, новые мосты нужны в Еврейской автономной области. Среди самых крупных проектов могут быть строительство моста через реку Лена в Якутске, моста через Волгу для обхода вокруг Тольятти, говорит эксперт.

Но основная нагрузка ляжет все же на ремонт уже существующих мостов. В России их 35 тысяч, из них незамедлительного ремонта требуют три тысячи.

По проекту в нормативное состояние будет приведено более двух тысяч аварийных мостов до конца 2024 года. Это менее 3% всех мостов и путепроводов, то есть какие-то проблемы останутся, замечает аналитик Института комплексных стратегических исследований Наталья Чуркина.

Нацпроект поможет снять острую ситуацию, но программа должна получить продолжение, уверены эксперты.

<https://rg.ru/2020/08/03/v-rossii-menee-chem-za-piat-let-otremontiruiut-dve-tysiachi-mostov.html>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.04.08; ВСМ МОСКВА–КАЗНА; БЮДЖЕТНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ В МАГИСТРАЛЬ ДО ПЕТЕРБУРГА НАБИРАЮТ СКОРОСТЬ

Как стало известно “Ъ”, государство планирует увеличить свои прямые траты на скоростную железнодорожную магистраль Москва–Санкт-Петербург. Помимо уже заявленного капитального гранта в 200 млрд руб., бюджет вложит еще 248 млрд руб. в капитал проектной компании. Кроме того, в планах размещение облигаций трех типов на 427 млрд руб., по двум из которых будут даны госгарантии. Кто будет выкупать эти ценные бумаги – пока неясно, как и то, какую роль в финансировании проекта получит ФНБ.

Государство увеличивает прямое участие в финансировании высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва–Санкт-Петербург. Помимо капитального гранта на 200 млрд руб., бюджет сделает вклад в акционерный капитал компании, которая будет строить магистраль, в размере 248,4 млрд руб. Средства планируется перечислить в 2022–2024 годах. Это следует из проекта паспорта ВСМ, направленного в **Минтранс** 29 июля замглавы ОАО РЖД Сергеем Кобзевым (копия есть у “Ъ”).

Общая потребность проекта ВСМ в финансировании осталась прежней – 1,7 трлн руб., из них 1,3 трлн руб. – внебюджетные инвестиции. 1,6 трлн руб. пойдут на строительство, 44 млрд руб. – на проектирование, 64 млрд руб. – на затраты по финансированию и управлению магистралью.

В паспорте указано, что из 1,3 трлн руб. внебюджетного финансирования около трети – 427 млрд руб. – составят выпуски трех видов облигаций, для двух из которых предусмотрены госгарантии. При этом не уточняется, кто будет выпускать и выкупать бумаги.

Также в документе никак не упомянуто использование средств ФНБ, которые, как ожидалось, станут существенной частью общего финансирования. Как писал “Ъ” 21 апреля, обсуждался заем из средств ФНБ по ставке ИПЦ + 1% (средняя ставка – 5%) на 380 млрд руб. Но еще тогда собеседники “Ъ” говорили о возможных проблемах: деньги ФНБ предоставляются только на возвратной основе, и Минфин сейчас настаивает на средней ставке 6,6–6,7%, при которой прежняя финансовая модель ВСМ уже не

сходилась. Один из источников “Ъ” утверждает, что новая финансовая модель специально разрабатывалась без участия ФНБ.

Также обсуждалось возможное привлечение льготного кредита ВЭБ.РФ, выделение средств из инвестпрограммы ОАО РЖД и привлечение других инвесторов. В частности, технологическим партнером проекта рассматривался консорциум «Немецкая инициатива» (в него входят Siemens, Deutsche Bahn, Deutsche Bank и др.). В ВЭБ.РФ лишь заявили “Ъ”, что институт развития заинтересован в поддержке проекта строительства ВСМ, а «транспортная инфраструктура, в том числе железнодорожная, – один из приоритетов ВЭБ.РФ».

В ОАО РЖД также отказались от комментариев. В Минтрансе “Ъ” говорят, что в настоящее время корректировки паспорта федерального проекта «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» находятся на рассмотрении в правительстве. До принятия решений комментировать подробности финансирования проекта преждевременно, заключили там. В Минфине “Ъ” заявили, что вопрос реализации ВСМ Москва–Санкт-Петербург находится в проработке.

Как отмечается в паспорте проекта ВСМ, его реализация предполагает хеджирование риска пассажиропотока через государственную поддержку в форме минимального гарантированного дохода, а также налоговые льготы: нулевая ставка НДС на услуги предоставления инфраструктуры и перевозку пассажиров, налога на имущество и объекты инфраструктуры ВСМ.

Объем, структура и форма господдержки проекта могут быть изменены после согласования финансовой модели проекта, отмечается в письме.

ВСМ Санкт-Петербург–Москва планируется ввести в эксплуатацию к концу 2026 года. Планируемая скорость движения поездов – до 360 км в час. Длина трассы составит 684 км, целевое время в пути от Москвы до Петербурга – 2 часа 15 минут (без остановок). Проект строительства магистрали разделен на 10 этапов. Первым будет реализован участок Москва–НАТИ протяженностью 10 км (до конца 2024 года), на этом же этапе планируется сформировать полосу отвода магистрали. Через год должно быть достроено еще 152 км магистрали НАТИ–Новая Тверь, к концу 2026 года строительство основной протяженности трассы планируется завершить. На операционную прибыльность проект должен выйти на первый полный год эксплуатации – в 2027 году, а первую чистую прибыль получить в 2033 году. Пассажиропоток в 2030 году ожидается в 23 млн человек, из них 16,3 млн человек – по корреспонденции Петербург–Москва.

Как упоминается в письме, базовая финансовая модель предполагает приобретение 42 скоростных поездов за 175,7 млрд руб. Производство планируется организовать на базе «Уральских локомотивов» (совместное предприятие группы «Синара» и Siemens). Об их возможной локализации в интервью “Ъ” упоминал гендиректор Siemens в России Александр Либеров.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров называет «утопией» в текущих условиях привлечение внебюджетных источников в объеме 1,3 трлн руб. Возможно, речь идет о средствах госбанков, но тогда это тоже «псевдовнебюджетные средства», считает аналитик. С учетом валютных рисков модель не выглядит привлекательной для иностранных инвесторов, полагает он. С точки зрения строительства запуск ВСМ в эксплуатацию к 2027 году выглядит реалистичным, считает Михаил Бурмистров, но, по его мнению, к этому моменту из-за усиления конкуренции с авиацией необходимый для окупаемости проекта пассажиропоток будет недостижим.

<https://www.kommersant.ru/doc/4442028>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.04.08;
«ИННОВАЦИОННОСТЬ ИМЕЕТ ОГРАНИЧЕННЫЙ СРОК»; ПЕРВЫЙ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНДИРЕКТОРА ОАО РЖД ВАДИМ МИХАЙЛОВ О ТАРИФАХ, РАСХОДАХ И СУБСИДИЯХ

ОАО РЖД готовится к первой корректировке долгосрочной программы развития до 2025 года (см. “Ъ” от 29 июля). О возможных мерах, призванных закрыть дефицит инвестпрограммы, субсидировании перевозок угля, причинах обсуждения отмены части преференций для контейнерного сегмента и инновационных вагонов “Ъ” рассказал первый заместитель гендиректора ОАО РЖД Вадим Михайлов.

– Почему понадобилась корректировка долгосрочной программы развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года?

– Минэкономики 15 июня сформировало обновленный прогноз социально-экономического развития. ДПР приводится в соответствие с ним. В июле мы утверждали итоги реализации ДПР за 2019 год, и, соответственно, зашел разговор о выполнении в 2020-м и перспективах до 2025 года. В соответствии со стандартом оценки реализации ДПР и выполнения ключевых показателей эффективности ОАО РЖД провело конкурс, определило независимую аудиторскую организацию, которая подтвердила расчеты КПЭ за 2019 год. После этого встал вопрос, следует ли корректировать ДПР дальше. Мы получили поручение проработать вопрос с учетом прогноза Минэкономики совместно с его специалистами.

Если посмотреть на макроэкономические тенденции, то с начала года нефть Brent подешевела на 34%, металл – на 5,5%, уголь – на 4,7–33%, пшеница – на 4,4%... Снижение цены на уголь привело к тому, что в направлении северо-запада объем перевозок упал на 26%, на юг – на 7,2% при росте перевозок на восток на 3%. Исходя из этих факторов общий накопленный процент роста погрузки к показателю 2018-го до 2025 года ожидается на уровне 4,4%, или 1346 млн тонн. Темпы более чем в четыре раза ниже, чем исходно заложено в ДПР. Это означает, что ряд фундаментальных показателей, в первую очередь выручка, снижаются. Я подчеркиваю: это объективный прогноз, который в соответствии с данными Минэкономики мы должны учесть и еще раз уточнить.

– Это единственный сценарий динамики погрузки или есть более оптимистичный?

– Есть несколько сценариев Минэкономики, им соответствуют несколько вариантов развития событий. Я говорю о базовом сценарии. Он дает очень серьезный провал в выручке: доходы на горизонте 2025 года сокращаются примерно на 1,3 трлн руб., EBITDA – почти на 1 трлн руб. Если падает EBITDA, то падает и возможность привлечения финансирования. Инвестпрограмма может быть сокращена на 1,8 трлн руб.

Сейчас мы обсуждаем, что можно сделать для нивелирования такого падения. Ведь задачи по указу **президента РФ** никто не отменял: ни показатели по Восточному полигону, ни по югу, ни по контейнерным перевозкам. Нужно искать источники финансирования. Как всегда в таких случаях, есть три основных участника: ОАО РЖД, клиенты и государство. Есть понятие equal pain sharing. Нам необходимо вместе решить, что это за источники.

– Что предлагается внести каждой из сторон?

– Мы сверх уже развернутой масштабной оптимизации расходов на 1,1 трлн руб. берем дополнительные обязательства по оптимизации более 100 млрд руб. в виде конкретной программы.

Что касается клиентов. Мы предложили набор мероприятий, который позволит сбалансировать доходную часть. В частности, у нас на определенных расстояниях и корреспонденциях уголь генерирует убыток. Коллеги при этом говорят: ничего страшного, вы же покрываете переменные затраты. Да, это так (в большинстве случаев, но не всегда), но мы не можем покрывать полностью постоянные затраты. А если не покрыты постоянные затраты, это означает отсутствие инвестиционного ресурса. То есть мы не сможем для тех же угольщиков строить инфраструктуру.

Мы высказались по тарифной донастройке. Она касается не только угля – еще и скоропортящихся грузов, контейнеров, инновационных вагонов... Как предложение это не

оформлялось – была дискуссия на заседании комитета при совете директоров. Помимо тарифных мер предлагаем заморозить ставку налога на имущество на уровне 1,6%. В результате совокупности этих мероприятий мы, конечно, не сводим дефицит в ноль, но сокращаем его до 290 млрд руб. на горизонте до 2025 года в первом приближении, возможно, и сильнее.

Важным моментом является получение угольными компаниями субсидий, чтобы они платили более-менее справедливую стоимость перевозки, а государство при этом точно дотировало конкретную отрасль. Впрочем, кому дадут субсидии – угольным компаниям или ОАО РЖД, должен решить сам акционер в лице государства. Перевозка угля, как и любая наша перевозка, даже если она генерирует убыток, имеет довольно серьезный социально-экономический эффект, часть которого можно выделить в виде субсидирования.

– Заходила речь об отмене коэффициента 0,4 на дальность при перевозке угля. Это планируется сделать по всем направлениям?

– Нас прежде всего волнует Восточный полигон. Из 54,7 млрд руб. убытка от перевозки угля он генерирует более 52 млрд руб. Плюс к тому речь идет не только об общей убыточности угольных перевозок, но и о происходившем в течение последних лет ухудшении структуры грузооборота и повышении удельного веса низкодоходных грузов. Если раньше можно было позволить себе иметь убыток от угля и других грузов первого (наименее доходного для ОАО РЖД – “Б”) класса за счет более высоких доходов других классов, сейчас их соотношение настолько изменилось, что требуется еще раз посмотреть на сбалансированность развития всех участников рынка.

Когда принимался прейскуртант 10-01 в 2003 году (основной тарифный документ ОАО РЖД – “Б”), учитывалась структура грузооборота, существовавшая на тот момент. Структура, которая существует сейчас, говорит о том, что третьего и второго классов становится меньше, а первого – больше.

– То есть на восток угольщики поедут по экономически обоснованной цене и без коэффициентов за дальность, а на остальных экспортных направлениях вводятся субсидии?

– Нужно помнить, что 0,4 – это дополнительный коэффициент. В целом по первому классу к цене грузов в зависимости от поясов дальности и так применяется коэффициент 0,55–0,75, они априори не генерируют рентабельность. Коэффициент 0,4 дополнительно снижает стоимость перевозки. Даже его отмена к полному покрытию себестоимости не ведет.

Вы помните, как появился коэффициент 0,4? Он был принят, когда весь уголь ехал на запад и никто не хотел ехать на восток. И были приняты исключительные тарифы, чтобы загрузить порты Дальнего Востока. После отмены исключительных тарифов как понятия их интегрировали в прейскуртант. Теперь на запад стали ехать меньше, а на восток – больше. Поэтому предлагается повысить коэффициент.

Если угольщики хотят везти больше угля к 2025 году, для этого нужно максимально развивать инфраструктуру и, что немаловажно, ее потом содержать. Сегодняшний тариф не будет покрывать текущие расходы. Мы за то, чтобы развивать инфраструктуру. Мы сторонники концепции, что новая стройка является драйвером экономического роста. Но с учетом прогноза Минэкономики нужно всем вместе определить, какими будут источники финансирования инфраструктуры. Если вы не покрываете полностью свои постоянные затраты, инвестиционным источником всегда будут грузы другого тарифного класса, и этого недостаточно, чтобы развивать инфраструктуру.

– Грузы, идущие на северо-запад или юг, подпадают под эти коэффициенты?

– На южном направлении средняя дальность – 3421 км, то есть под скидку подпадает малый объем, скидка свыше 3,3 тыс. км практически не действует. На Северо-Запад – чуть больше: 4,4 тыс. км. А основной драйвер – это, конечно, Дальний Восток. Там в среднем

дальность – 5,9 тыс. км. Для оценки ситуации мы специально заказали исследование по тарифам и доходной ставке в Китае и России. В Китае перевозка тонны угля стоит вдвое дороже, а плечи короче: у нас средняя дальность перевозки угля – 2849 км, а в КНР – 660 км. Есть цифры – 1,1 у нас и 2,2 цента за 1 тонно-километр у них, куда включены все затраты на перевозку, включая вагоны. То есть стоимость у них как минимум вдвое выше, а расстояние – в четыре раза меньше.

– ОАО РЖД уже заявляло о дефиците финансирования инвестпрограммы, которую правительство разрешило закрыть выпуском вечных облигаций на 370 млрд руб. Этого не хватает?

– Вечные облигации рассчитаны на 2020 год. Да, инвестпрограмма сократилась, мы не можем себе позволить такие инвестиции. Из-за сильного падения объемов грузовых и пассажирских перевозок упала EBITDA, и, как следствие, компания не может привлекать кредиты в необходимых объемах. Выпуск вечных облигаций позволит обеспечить финансирование инвестпрограммы на уровне 642 млрд руб. из первоначальных 821 млрд руб. Мы исполним скорректированный финансовый план и инвестиционную программу 2020 года. Но это не относится к периоду 2021–2025 годов, нужно принимать дополнительные меры балансировки.

– Как будет происходить пересмотр ДПР?

– Соберем, как обычно, весь объем заявок с грузоотправителей. Мы уже разослали запросы, провели большую видеоконференцию, узнали потребности. Исходя из этого четко поймем, кто и как изменил свои планы, рассчитаем доходы, операционные расходы, подготовим инвестпрограмму и выйдем на совет директоров с новым вариантом ДПР.

– Когда будет готова пересмотренная ДПР?

– Рассчитываем, что в новый год войдем уже с новой ДПР.

– С чем связано решение о повышении тарифов на перевозку контейнеров?

– Для обсуждения этой темы необходимо вспомнить историю. В свое время ОАО РЖД обратилось в регулирующий орган (тогда мы не имели права сами изменять тарифы) с просьбой о снижении тарифов на перевозку контейнеров. На тот момент у контейнерных перевозок были две группы конкурентов: на коротких поясах, до 4 тыс. км (автотранспорт), на длинных – deep sea (морской маршрут). Чтобы «раскатать» маршрут, было принято решение другими темпами индексировать тарифы на перевозку контейнеров и установить скидку 0,47 на расстояния свыше 4 тыс. км, которая обеспечивала конкуренцию с deep sea. Из-за разновекторной индексации разрыв тарифов составил 21,2%.

Так было до 2017 года. В 2017-м, когда мы поняли, что по отдельным направлениям контейнерные перевозки недостаточно эффективны, было принято решение дополнительно проиндексировать их на 4%. В результате на сегодня разрыв составляет 16,5%. Мы не говорим об отмене коэффициента на расстояния свыше 4 тыс. км. Ищем разные пути, чтобы контейнерные перевозки с учетом темпов их развития стали для нас эффективными на всех маршрутах.

– А сейчас они неэффективны?

– По отдельным маршрутам тарифы не покрывают себестоимость перевозки. Но мы не говорим о том, что надо обязательно все эти 16,5% вернуть. Нам нужно, чтобы перевозки были эффективными на всех маршрутах. Возможно, для этого будет достаточно 4%. Есть альтернативный вариант: за счет, допустим, индексации на 2% тарифов на перевозки грузов в контейнерах значительно снизить тариф на перевозки скоропортящихся грузов в рефрижераторном подвижном составе.

Вообще мы говорим о том, что контейнерные перевозки сегодня должны находиться в дерегулированном сегменте, так как очень высокий уровень конкуренции. И с учетом того, что объем растет каждый год, эластичность допускает индексацию: всегда бывает так, что в период взрывного роста поднимается цена. Это объективная ситуация,

связанная с эластичностью спроса: не будет такого роста – не будет индексации. У нас даже в этом году рост перевозок – 16,5%, а с 2017 по 2019 год объем вырос в 1,3 раза. И даже в тот год, когда мы провели дополнительную индексацию на 4% и нам говорили, что мы существенно сократим контейнерные перевозки, все продолжало расти. И нужно помнить, что мера была – «раскатать» маршрут. Сейчас он «раскатан».

– Вы рассматриваете возможность отмены льготных схем на порожний пробег инновационных вагонов. Речь идет о всех моделях?

– Когда в 2013 году принималось это решение, от использования инновационных вагонов был получен определенный экономический эффект. Базовым условием было, что весь этот эффект будет отнесен на порожний пробег, который тогда составлял 66%. И предполагалось, что со временем он меняться не будет. Также предполагалось, что со временем в инновационных вагонах поедут разные грузы.

По факту 90% всех перевозок в инновационных вагонах – это перевозки угля, а порожний пробег из-под угля – 93%. И так как скидка предоставляется на порожний пробег, возникает странная ситуация: вместо того, чтобы брать попутную загрузку, проще гнать порожняк обратно и получать скидку. Смысл первоначальной идеи полностью изменился и стал контрпродуктивным для общей экономики перевозочного процесса. Да и грузоотправитель не видит этой льготы в полной мере.

Эффект от инновационных вагонов складывается из части, которая относится к техническим характеристикам (экономия топлива, материальных ресурсов и т. д.), и части, которая связана с дополнительными объемами перевозок. Учитывая, что решения были приняты с 2014 года, скидки действовали достаточно долго. Наверно, пришло время обсудить, когда эту меру можно прекратить.

Инновационность имеет ограниченный срок. И регулятор должен нам сказать, закончился он или еще нет. Другой вариант – переложить эту льготу, точнее все, что подтверждено техническими характеристиками, – на груженный рейс. Таким образом, наше предложение состоит в том, чтобы, если это необходимо, грузоотправитель видел эту экономию в груженом рейсе, а государство определило, до какого момента инновация является инновацией, ведь в какой-то момент этих вагонов станет больше, чем типовых. Возможно, это уже стандартный типовой продукт, сейчас их уже более 100 тыс. на сети.

– Также планировалась донастройка правил недискриминационного доступа (ПНД), позволяющая получить дополнительные доходы. О какой донастройке идет речь?

– Речь шла об уточнении ПНД с точки зрения квотирования и улучшения структуры грузопотока, в том числе за счет привлечения высокодоходных грузов, а также для реализации задачи по росту контейнеропотока.

– Рассматриваете ли вы еще какие-то варианты балансирования инвестпрограммы?

– Убытки нам приносит не только уголь, но и перевозки порожних полувагонов. Одна из возможных мер, которую мы рассматриваем, – повышение тарифа на порожний пробег.

В соответствии с поручением гендиректора Олега Белозерова мы приступили к разработке финансовой модели и ДПР до 2030 года. За горизонтом 2025 года с учетом опережающего роста объемов перевозок первого тарифного класса над другими классами на первое место выходят вопросы обеспечения сбалансированности модели и источников финансирования инвестиционной программы, ввиду того что почти все дешевые технологические решения будут исчерпаны.

Интервью взяла Наталья Скорлыгина

<https://www.kommersant.ru/doc/4441791>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТИМОФЕЙ БОРИСОВ; 2020.04.08; ВОДА УХОДИТ И ПРИХОДИТ; ПО ПРОГНОЗУ МЧС, РЕКАМ УГРОЖАЕТ И ОБМЕЛЕНИЕ, И ПОЛОВОДЬЕ

Российским регионам угрожает вода. Причем как ее избыток, так и ее отсутствие. Об этом в понедельник говорилось на еженедельном селекторном совещании в Национальном антикризисном центре МЧС России. По данным гидрологов, в некоторых местах обильные дожди переполняют реки, водоемы и низменности, а где-то ни капли не упадет. И это может сильно осложнить судоходство.

В своем докладе начальник ВНИИ ГОЧС Сергей Диденко коснулся, естественно, различных угроз – и пожаров, и ветров, и аварий на объектах энергетики. Но основной упор в нынешнем прогнозе все же сделал на воде. Генерал подчеркнул, что подтвердился ранее подготовленный прогноз для последней декады июля об ухудшении метеорологической обстановки на территориях Карачаево-Черкесии, Республики Северная Осетия – Алания и Краснодарского края. Это означает, что методики гидрологов весьма точны, а значит, что и к новому прогнозу стоит отнестись со всей серьезностью. Согласно же ему с 3 по 10 августа могут возникнуть затруднения в обеспечении судоходства в Северо-Западном и Дальневосточном федеральном округах.

По данным прогнозистов ВНИИ, на реках Печора, Вычегда и Уса уровень воды опустился на 10-15 сантиметров ниже минимальной отметки, при которой судоходство разрешено.

Также ежедневно продолжается понижение уровня воды на реке Лена. На участке Ленск – Хатынг-Тумул снижение составляет в среднем от 20 до 40 сантиметров, а на реках Яна и Колыма – от 5 до 15 сантиметров. Это означает одно: местным властям следует поторопиться с северным завозом, потому что повлиять на гидрологическую ситуацию человек никак не может. Искусственное вызывание дождей носит кратковременный характер и ситуацию не исправит.

И наоборот, сильные осадки ожидаются в Приморском крае, на юге и в центре Хабаровского края, на Камчатке, Сахалине, в Амурской области и Еврейском АО, в Башкирии, Перми, Оренбурге, Карелии и Мурманской области.

Большая вода угрожает не только судоходству. Например, на днях в Тыве подразделения МЧС четыре раза выезжали на помощь людям, попавшим в ловушку из-за повышения уровня воды в реках. Так, при переезде реки Дурген вброд на середине реки застрял автомобиль УАЗ. На крыше автомобиля помощи ждали четыре человека, в том числе ребенок. «Мы успели в последний момент, – рассказали пожарные, – счет шел на секунды, поскольку сильным течением автомобиль могло перевернуть».

Еще одна угроза касается эпидемиологической ситуации. В некоторых регионах людям угрожают больные бешенством животные. Среди таких регионов лидирует Чукотка.

В окрестностях Анадыря резко увеличилась численность рыжих лисиц, способных быть переносчиками бешенства. За последние три года впервые зафиксирован случай инфицирования бешенством домашнего животного.

Выросло поголовье медведей в районе озера Байкал. Сейчас там численность этого хищника примерно в три раза превышает необходимый средний уровень. В пищевой цепочке это несет угрозу поголовью лосей и изюбрей. Опасность таится и для многочисленных туристов, которые в эти летние отпуска массово поехали на Байкал. Поэтому сейчас охотники начали отстрел особо агрессивных медведей.

<https://rg.ru/2020/08/03/mchs-rekam-ugrozaet-i-obmelenie-i-polovode.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2020.04.08; ТЕХНИКА НА ВЫСОТЕ; ВЛАДИМИРУ ПУТИНУ НАЗВАЛИ СРОКИ ПЕРВЫХ ПОЛЕТОВ СРАЗУ ДВУХ НОВЫХ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

Гендиректор Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь на рабочей встрече с главой государства по его просьбе рассказал о планах компании – в

частности, доложил работе над новинками. В этом году предстоит ряд новых премьер самолетов, сообщил глава ОАК.

Начиная встречу, **Владимир Путин** напомнил, что принят план развития ОАК до 2035 года. Корпорация, отметил он, объединяет несколько крупных авиастроительных компаний России. «Хотел от вас услышать, как выстраивается работа по каждой из этих линий, – обратился президент к собеседнику, – и, конечно, по новым продуктам, новым летательным аппаратам». Отдельно глава государства остановился на региональном самолете Ил-114-300. «Его мы планируем использовать для улучшения транспортной доступности в регионах Российской Федерации», – напомнил **Путин** и попросил рассказать детали о подготовке машины к выпуску.

Слюсарь заявил, что «самолет уже собран» и проходит наземную отработку, готовится к первому вылету. «Я думаю, что в сентябре, по нашим планам, мы эту машину поднимем в Подмоскowie, в Жуковском», – сообщил глава ОАК. Ил-114-300 рассчитан на 68 пассажиров, его скорость составит 500 км/ч, уточнил он. Запуск в серию этого самолета намечен на 2023 год. «Машина крайне востребованная, машина очень нужна, как раз в труднодоступных регионах, – сообщил Слюсарь. – Мы планируем помимо гражданской версии сделать еще и версию для наших спецзаказчиков. Это тоже очень востребовано, потому что меняет старые «ильюшинские» самолеты». Докладчик также уточнил, что аппарат является всепогодным, может использовать грунтовые взлетно-посадочные полосы. На авиазаводе в Луховицах планируется производить до 12 таких самолетов в год.

Больше пассажиров – до 211 – сможет вместить новый самолет МС-21-300. Как рассказал Слюсарь, он совершит первый полет с отечественными двигателями ПД-14 до конца нынешнего года. «В Иркутске двигатели уже установлены на самолет, сейчас проходят необходимые отработки», – уточнил он. При этом МС-21-300 сможет поставляться заказчикам как с российскими, так и с зарубежными двигателями.

Еще одна «премьера», которая ожидается в ближайшее время, – модернизированный стратегический ракетоносец Ту-95 МСМ. Он совершит первый испытательный полет до конца августа этого года, доложил глава корпорации. По его словам, машина полностью обновлена, усовершенствованию подвергся даже планер самолета. «Мы усилили крыло, поменяли отдельные агрегаты планера, – уточнил он. – Машина с новым комплексом вооружения, с новым бортовым комплексом электронного оборудования, с новыми доработанными двигателями, новыми винтами». Таким образом, боевые возможности Ту-95 МСМ «ровно в два раза выросли после этой модернизации», заявил Слюсарь. После первого полета испытания продолжатся – как и последующая модернизация всего парка стратегических ракетоносцев.

Глава ОАК рассказал и о проблемах военно-технического сотрудничества. По его словам, некоторые иностранные государства прибегают к недобросовестной конкуренции, чтобы помешать продвижению истребителя Су-35 на зарубежные рынки. «Используют прямое давление – и политическое, и санкционное, и персонализированное, – сказал Слюсарь. – Но мы уверены: наша техника лучшая, особенно оценить это могут те страны, которые сейчас покупают технику».

<https://rg.ru/2020/08/03/putinu-nazvali-sroki-pervyh-poletov-srazu-dvuh-novyh-rossijskih-samoletov.html>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.03.08; ГОСПОДДЕРЖКУ АВИАКОМПАНИЙ ПРОДЛЯТ ДО ОСЕНИ; ПОКА ИЗРАСХОДОВАНА ТОЛЬКО ПОЛОВИНА ИЗ 23,4 МЛРД РУБ. СУБСИДИИ

Росавиация хочет продлить программу субсидирования авиакомпаний до сентября, увеличив компенсацию за каждого потерянного на фоне COVID-19 пассажира до 840 руб. Сейчас она составляет 365 руб., и при действующих темпах сокращения пассажиропотока

компании не могли выбрать весь объем господдержки до конца июля. Перевозчики и эксперты настаивали на росте ставки до 1,1–1,3 тыс. руб. На деле такую ставку, с учетом повышающего коэффициента, смогут получить крупные внутренние перевозчики, тогда как чартерным авиакомпаниям придется довольствоваться меньшим объемом субсидий.

Росавиация хочет продлить программу субсидирования авиакомпаний до сентября, а также скорректировать ее параметры. В частности, предлагается включить в перечень компенсируемых затраты на техобслуживание парка воздушных судов и авиационных двигателей, а также на авиакеросин.

При этом ставка расходов за каждого «потерянного» пассажира может вырасти с 365 руб. до 840 руб.

Всего на помощь авиакомпаниям на фоне пандемии правительство выделило 23,4 млрд руб. По действующим условиям размер ежемесячной субсидии, которую может получить каждая авиакомпания, зависит от объема падения ее пассажиропотока: фиксированная ставка умножается на разницу в числе перевезенных пассажиров между февралем-июлем 2020 года и 2019 года соответственно. Из-за заданных условий авиакомпании физически не смогли выбрать все предназначенные им деньги до конца июля, так как темпы сокращения пассажиропотока только в апреле-мае превышали 90%, а в остальные месяцы оказались ниже. Кроме того, субсидию предполагалось выделять равномерно по 3,89 млрд руб. в месяц, что равносильно компенсации за снижение месячного трафика на 10,67 млн человек, хотя в прошлом году весь месячный пассажиропоток в РФ до мая не превышал 10 млн человек.

Росавиация сообщила, что на сегодня принято решение о предоставлении 11,7 млрд руб. по 78 заявкам на погашение расходов за коммерческие перевозки, выполненные с февраля по июнь.

Для группы «Аэрофлот» применяются отдельные условия – она получила 7,89 млрд руб. вне зависимости от падения трафика.

То есть остальные авиакомпании совокупно получили только 3,8 млрд руб. – остаток субсидии 11,7 млрд руб.

Увеличить субсидии для авиакомпаний за каждого потерянного на фоне COVID-19 пассажира ранее предлагали в S7. Там ориентировались на ставку в 1,33–1,35 тыс. руб. и говорили, что действующая сейчас ставка не обеспечивает реальной компенсации, так как за ее основу взята выручка на одного неперевезенного пассажира в сравнении с прошлым годом, без учета снижения тарифов. Аналогичная идея была у Центра отраслевой экономики НИФИ Минфина, где предлагали увеличить компенсацию на одного пассажира до 1,13 тыс. руб. Там говорили как раз о затратах на техобслуживание самолетов, которые авиакомпании вынуждены нести и сейчас, когда часть парка простаивает, а также о росте удельных расходов на авиатопливо на фоне снижения загрузки кресел.

На деле именно такую ставку и предлагает выплачивать **Росавиация**, но не для всех игроков. Ведомство предлагает ввести при расчете субсидий повышающие коэффициенты. Так, для крупных авиакомпаний, которые по итогам 2019 года перевезли более 500 тыс. пассажиров, а доля полетов на регулярных воздушных линиях составляет более 50%, могут получить повышающий коэффициент к ставке в 1,35 (это как раз 1,13 тыс. руб.). Это означает перераспределение субсидий в пользу крупных внутренних игроков (S7, Utair), тогда как чартерные перевозчики получают сравнительно меньше.

Кроме того, предлагается повысить субсидии для авиакомпаний, зарегистрированных и осуществляющих свою деятельность на территории Дальнего Востока – для них предложен коэффициент 2,1.

Глава Infomost Борис Рыбак говорит, что все эксперты оценивали потребность российских авиакомпаний в прямых невозвратных субсидиях до конца года в 400 млрд руб., и дальнейшее распределение уже выделенных правительством средств не решает проблему,

но «лучше, чем ничего». То, что эффект субсидий незначителен, видно по «Аэрофлоту», говорит эксперт: авиакомпания берет огромные кредиты и проводит допэмиссию, несмотря на единоразово полученные субсидии.

<https://www.kommersant.ru/doc/4441880>

На ту же тему:

<https://radiosputnik.ria.ru/20200803/1575319606.html>

<https://ria.ru/20200803/1575294908.html>

<https://tass.ru/ekonomika/9108513>

<https://www.pnp.ru/economics/subsidirovanie-postradavshikh-ot-pandemii-aviakompaniy-predlagayut-prodlit-do-sentyabrya.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.04.08; САМОЛЕТАМ ПОДНИМАЮТ «ВЗЛЕТНЫЕ»; РОСАВИАЦИЯ ПРЕДЛОЖИЛА УВЕЛИЧИТЬ СТАВКУ СУБСИДИИ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ

Росавиация предложила продлить программу субсидирования российских авиакомпаний до сентября и увеличить ставку на одного «потерянного» пассажира до 840 рублей.

Предложения направлены на межведомственное согласование, сообщили в ведомстве. Там отметили, что продление программы субсидирования и повышение ставки помогут снизить риски неплатежеспособности авиаперевозчиков.

Кроме того, **Росавиация** предложила включить в перечень компенсируемых расходов по статьям «Затраты на техническое обслуживание парка воздушных судов и авиационных двигателей» и «Затраты на авиаГСМ».

С помощью субсидий перевозчикам компенсируют снижение пассажиропотока из-за пандемии коронавируса с февраля по июль этого года по сравнению с аналогичным периодом прошлого. В расчет принимаются потери среднего пассажиропотока. На каждого неперевазённого пассажира сейчас выплачивается по 365 рублей. Правительство выделило на эти цели 23 млрд рублей. Пока **Росавиация** распределила из этой суммы 11,7 млрд рублей.

Эти средства авиакомпании могут направить на выплату зарплат сотрудникам, оплату услуг аэропортов, лизинга.

Однако выделенных денег не хватает, заявляли ранее эксперты и представители авиакомпаний. Убытки авиации по итогам 2020 года могут составить 350 млрд рублей. Так что без дополнительной государственной поддержки не обойтись, заявляют авиаторы. В Российском союзе промышленников и предпринимателей были даже готовы обратиться в правительство с предложениями об увеличении суммы субсидий. По расчетам Научно-исследовательского финансового института Минфина России субсидию стоило бы увеличить до 1173 рублей за каждого неперевазённого пассажира. Представители авиакомпаний вели речь об увеличении субсидии до 1350 рублей на пассажира.

По оценке **минтранса**, в этом году будет перевезено около 60 млн пассажиров, то есть на 53% меньше, чем в 2019 году.

<https://rg.ru/2020/08/04/rosaviaciia-predlozhila-velichit-stavku-subsidii-dlia-aviakompanij.html>

КОММЕРСАНТЬ НОВОСИБИРСК; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2020.04.08; РОСАВТОДОР ПОШЕЛ В ОБХОД; ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО ПОТРЕБОВАЛО РАСТОРГНУТЬ ГОСКОНТРАКТ С «СИБМОСТОМ»

Росавтодор потребовал в суде расторжения госконтракта на строительство Восточного обхода Новосибирска стоимостью 10,3 млрд руб. с банкротящимся «Сибмостом». Поводом для иска стало отставание от сроков выполнения работ на объекте. Проект строительства первого этапа Восточного обхода, который реализуется с 2013 года, выполнен на 45%. Ведомство намерено объявить новые торги по выбору подрядчика для

достройки обхода. Аналитики считают, что остановка хода строительства увеличит расходы на дальнейшие работы по проекту.

Арбитражный суд Новосибирской области 17 августа рассмотрит иск Федерального управления автодорог «Сибирь» (Сибуправтодор) **Федерального дорожного агентства** о расторжении госконтракта с новосибирской мостостроительной компанией «Сибмост». Как уточнили „Ъ“ в Сибуправтодоре, речь идет о контракте на строительство Восточного обхода Новосибирска. «Решение о расторжении принято в связи с нарушениями условий госконтракта в части сроков выполнения работ», – сообщили в структуре **Росавтодора**, уточнив, что «отставание отмечается по всем видам работ» более чем на 10 календарных дней от графика. Условиями контракта предусмотрена возможность расторжения на основе решения суда, сообщили в Сибуправтодоре.

«Сибмост» – одна из крупнейших дорожно-строительных компаний Сибири. 100% компании принадлежит московской «Сибмост групп», в которой, по данным «СПАРК-Интерфакс», 24% – у ООО «СБК баланс», связанного со Сбербанком, еще 29% – у Звенигородской ДСК, 38% – у ООО «СТА капитал», связанного с АФК «Система». В мае этого года в «Сибмосте» открыто конкурсное производство. Основной кредитор – Сбербанк, на него приходится 4,5 млрд руб. из общей суммы, включенной в реестр кредиторов (7,9 млрд руб.).

Общая протяженность Восточного обхода составит около 80 км. Магистраль должна снизить транспортную нагрузку на федеральную автодорогу Р-256 «Чуйский тракт» на въезде в Новосибирск и дать выход на трассу Р-255 «Сибирь». Госконтракт с «Сибмостом» на строительство первого этапа Восточного обхода заключен в 2013 году. Объем работ, который по договору обязался выполнить генподрядчик, – 10,3 млрд руб. Завершить их планировалось в октябре 2017 года. Однако в марте 2018 года «Сибмост» добился через суд переноса окончания работ на октябрь 2021 года. По данным суда, «Сибмост» в январе 2017 года сообщил заказчику о необходимости изменить сроки контракта, что связано с технологией проведения работ по сооружению земляного полотна на объекте. В январе 2020 года губернатор Новосибирской области Андрей Травников в интервью ТАСС не исключил очередного изменения сроков реализации проекта и отметил, что дальнейшего переноса сроков «никто не допустит». Весной **минтранс** региона сообщил СМИ, что первый этап обхода – участок в 20 км – планируется ввести в эксплуатацию в 2023 году.

Сейчас проект строительства первого этапа Восточного обхода реализован в целом на 45%, рассказали в Сибуправтодоре. По первому этапу осталось выполнить работы по строительству двух путепроводов, завершить работы по устройству земляного полотна на 9,2 км, устроить дорожную одежду на протяжении 20 км. Остаток работ по контракту составляет около 5,4 млрд руб., рассказали в ведомстве. Планируется, что после расторжения контракта с «Сибмостом» для завершения работ по первому этапу будет выбран новый подрядчик на основе торгов. «Начальная стоимость контракта будет определена с учетом актуальных цен на строительные материалы», – рассказали в Сибуправтодоре.

В 2017 году Сибуправтодор уже пытался расторгнуть с «Сибмостом» контракт по Восточному обходу из-за низких темпов работ на объекте. Однако позднее ведомство отказалось от иска. Договор по Восточному обходу может стать вторым крупным контрактом, расторгнутым между «Сибмостом» и **Росавтодором** в этом году. В феврале Федеральное управление автодорог «Енисей» расторгло с компанией через суд контракт на 2 млрд руб. по реконструкции 9 км автодороги Р-257 «Енисей» Красноярск – Абакан – Кызыл – граница с Монголией. По оценкам **Росавтодора**, генподрядчик нарушил сроки выполнения работ, действия АО «Сибмост» могли привести к срыву срока сдачи объекта в эксплуатацию. «Сибмост» не смог оспорить это решение суда. Кассация рассмотрит жалобу компании в сентябре.

В «Сибмосте» отказались от комментариев по Восточному обходу до 24 августа. На этот день назначено рассмотрение апелляционных жалоб Сбербанка и «Сибмост групп» на решение суда о признании АО «Сибмост» банкротом.

«Расторжение контракта оспорить нереально, поскольку законодательство в сфере закупок устроено так, что заказчик всегда может отказаться от услуг конкретного исполнителя работ. Если он это делает без каких-либо оснований, то должен возместить исполнителю ущерб и упущенную выгоду. Если же расторжение обусловлено нарушением договора исполнителем, то заказчик вправе требовать возмещения своих убытков. Поэтому в суде спор обычно идет не столько о действительности контракта, сколько о том, кто кому и сколько должен», – говорит партнер фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Клеточкин.

В то же время, как отмечает главный аналитик ГК «Алор» Алексей Антонов, компания ведет в регионах большое число знаковых проектов. «Расторжение контрактов с „Сибмостом“ по факту может создать еще больше сложностей с их дальнейшей реализацией – остановка хода строительства увеличит расходы на дальнейшие работы», – считает эксперт. В любом случае в сложившихся условиях затормаживание хода реализации следующих этапов строительства Восточного обхода неизбежно, полагает господин Антонов. По его оценкам, проект строительства обхода может затормозиться до 2025–2026 годов.

Кроме Восточного обхода «Сибмост» также ведет строительство мостового перехода через реку Тюкян в Якутии, обхода Канска, обхода Мариинска, строительство и реконструкцию автодороги «Урал».

<https://www.kommersant.ru/doc/4441889>

КОММЕРСАНТЬ FM; ЕЛЕНА ИВАНОВА; 2020.03.08; КУБА ЗАДУМАЛАСЬ О ПРИЕМЕ ТУРИСТОВ; НАСКОЛЬКО ВЫСОКИМ БУДЕТ СПРОС СРЕДИ РОССИЯН

Куба может открыться для российских туристов в сентябре. Авиасообщение между странами планируют возобновить 17 числа – по крайней мере, об этом сообщили в Ассоциации туроператоров России со ссылкой на представителей посольства Кубы. Официальных заявлений от правительства пока не было. Гавана и ранее говорила о том, что готова принять туристов из России. Пока речь идет о трех курортах на северных островах – это Кайо-Коко, Кайо-Гильермо и Кайо-Санта-Мария. Там не было зафиксировано случаев заражения коронавирусом.

Будет ли спрос на это направление? И придется ли сдавать тест? “Ъ FM” обсудил эти вопросы с вице-президентом АТОР Дмитрием Гориним:

«Если 17 сентября будут сняты ограничения и возобновится международное воздушное сообщение с Кубой, это будет очень позитивно в преддверии зимнего сезона. До закрытия на Кубу отправлялись как регулярные, так и чартерные рейсы. Но основной вопрос заключается в оценке эпидемиологической ситуации и в принципе во взаимности. Куба уже заявила, что готова принимать туристов из России. Поэтому после переговорного процесса между авиационными властями такое решение, наверное, может быть принято. По прогнозам кубинской стороны, по прибытии будут проводиться бесплатные ПЦР-тесты, антивирусные протоколы по приему туристов, которые направляются в Кубу из-за рубежа.

Ситуация постоянно меняется, и все-таки лучше учитывать окончательные рекомендации на момент открытия полетных программ.

С учетом того, что фактически из международных направлений открылась только Турция, потенциал по провозным емкостям чартерных авиакомпаний есть без ограничений. Для начала и планирования полетных программ нужно получить разрешение авиационных властей, слоты. На это обычно уходит две-три недели с момента предоставления

информации. Пока официальных решений по Кубе нет. Только после снятия ограничений авиакомпании и туроператоры начнут планировать новые полетные программы».

Как указано на сайте АТОР, в расписании «Аэрофлота» появились рейсы на Кубу на конец сентября. Цены стартуют от 30 тыс. руб. в одну сторону. Однако представители авиакомпании советуют дождаться официального заявления о возобновлении сообщения и только тогда планировать путешествие. Прямых перелетов Москва–Гавана в расписании еще нет, а рейсы с пересадкой по сравнению с прошлым годом подорожали, рассказал представитель сервиса Viletix Григорий Луговой: «В сентябре минимальные цены на авиабилеты из Москвы в Гавану начинаются от 39,7 тыс. руб. При этом средний чек в августе на авиабилет туда-обратно до Гаваны в прошлом году составлял 37,1 тыс. руб. То есть можно говорить о том, что уже сейчас цены примерно на 5-10% выше по сравнению с прошлым годом. С точки зрения самостоятельного туризма, это не очень популярное направление. И в прошлом году у нас на Гавану пришлось менее 0,1% всех вылетов».

По данным Ассоциации туроператоров, в прошлом году на Кубе побывало рекордное число российских туристов – почти 178 тыс. человек. Это на 30% больше, чем в 2018-м.

<https://www.kommersant.ru/doc/4441966>

ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ САМИЕВ; 2020.04.08; РЕФОРМА ОСАГО ИНДИВИДУАЛИЗИРУЕТ ТАРИФЫ; ЦЕНА ПОЛИСА БУДЕТ ОПРЕДЕЛЯТЬСЯ МНОЖЕСТВОМ НОВЫХ ФАКТОРОВ

Через три недели будет расширен тарифный коридор по ОСАГО. И верхнюю, и нижнюю границу для частных легковых автомобилей предполагается сдвинуть на 10%: вместо сегодняшней базовой ставки в 2746–4942 руб. будет 2471–5436 руб. Важно: это именно базовая величина, которая корректируется в зависимости от различных поправочных коэффициентов. Но теперь она может варьироваться и в зависимости от различных новых тарифных факторов – это и есть главная задача реформы «автогражданки».

Истинный смысл реформы заключается не в росте сборов, а в индивидуализации тарифа по этому виду страхования, в чем заинтересованы как страховщики, так и автовладельцы. Страховые компании получают возможность «точечной настройки» ставки, балансировки убыточности, а их клиенты – персональный тариф, учитывающий массу факторов.

Например, страховая статистика свидетельствует, что наличие у автолюбителя малолетних детей приводит к тому, что манера вождения становится более аккуратной. Но использовать этот фактор при расчете тарифа страховщики сейчас не вправе. То есть получить скидку к страховой премии семейный автовладелец сегодня не может. В результате реформы ОСАГО будут учитывать и упомянутое семейное положение, и наличие детей, и возраст и пробег страхуемого автомобиля, и историю штрафов за нарушение правил дорожного движения, и стиль вождения и т. д.

Для некоторых категорий или типов водителей стоимость ОСАГО в результате действительно вырастет, но для кого-то снизится. Вряд ли кто-то будет оспаривать тот факт, что лихачи, играющие на дороге «в шашки», создают большую угрозу безопасности дорожного движения, чем мирный дачник. Кроме того, важно помнить, что убыточность «автогражданки» для страховщиков связана не только с количеством ДТП, но и со стоимостью запчастей и ремонта. Если цена ремонта поврежденного автомобиля возрастает, то без корректировки тарифа не обойтись.

Для продолжения реформы ОСАГО появление новых разрешенных факторов расчета тарифа важно еще и потому, что это позволит не только собирать полноценную статистику за несколько лет, но и при необходимости добавлять новые факторы. Кастомизация водителей идет в сторону увеличения числа параметров, влияющих на тариф, что в итоге сделает ОСАГО практически полностью персонализированным продуктом. Хотя и остающимся при этом обязательным.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/08/03/835890-reforma-osago>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.04.08; СУД ОБЯЗАЛ «АЭРОФЛОТ» ВЫПЛАТИТЬ ПОЧТИ 30 МЛН РУБЛЕЙ ВДОВЕ УМЕРШЕГО В РЕЙСЕ ПИЛОТА; ТАКОЕ КРУПНОЕ ВЗЫСКАНИЕ С РАБОТОДАТЕЛЯ В РОССИИ – ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ СЛУЧАЙ

Кировский районный суд Омска 3 августа обязал «Аэрофлот» выплатить вдове умершего в рейсе Дамира Ахметова Анастасии 29,7 млн руб. единовременного пособия, сообщила **пресс-служба** суда. Эта сумма – размер средней зарплаты Ахметова за 10 лет, по коллективному трудовому договору «Аэрофлот» обязан выплатить ее семье пилота в случае смерти последнего при исполнении служебных обязанностей, пояснил президент Шереметьевского профсоюза летного состава Игорь Дельдюжов.

Ахметов был вторым пилотом, во время рейса «Аэрофлота» Москва – Анапа в ноябре 2019 г. он потерял сознание прямо за штурвалом, экипаж вынес его в салон, пытался оказать помощь, но Ахметов умер от инфаркта. «Аэрофлот» платить в досудебном порядке отказался, мотивировав это тем, что пилот умер не за штурвалом, а значит, не при исполнении служебных обязанностей, говорит Дельдюжов. Судья признал незаконным составленный авиакомпанией акт о несчастном случае со смертельным исходом и обязал составить акт о несчастном случае на производстве, сообщила **пресс-служба** суда.

«Взыскание почти 30 млн руб. с работодателя, да еще и по коллективному договору – это, без преувеличений, круто, исключительный случай для практики», – говорит партнер юридической фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов. Особенно с учетом того, что работающий коллективный договор – это в принципе большая редкость для России, добавляет Горбунов. Взысканная сумма действительно значительна, согласен адвокат юрфирмы BMS Law Firm Александр Иноядов.

Решение суда еще не вступило в силу. «Аэрофлот» планирует обжаловать решение, говорит представитель авиакомпании Михаил Демин. «Наша позиция основана на следующем: заболевание пилота не относится к перечню нормативно установленных профессиональных заболеваний, есть основания полагать, что пилот мог знать о заболевании и скрывать его, тем самым создавая серьезную и вполне реальную угрозу жизни и здоровью пассажиров рейса», – добавляет Демин. То заболевание, которое стало причиной смерти пилота, даже стандартными инструментальными методами контроля пропустить было невозможно, а это означало бы непрохождение медкомиссии и отстранение от полетов по состоянию здоровья; поэтому вызывают вопросы и обстоятельства прохождения медицинской комиссии, заключает Демин. Врачебно-летную экспертную комиссию (ВЛЭК) пилот проходил не в медицинском центре «Аэрофлота» в Москве, а в Омске, обращает он внимание.

150 пассажиров и членов экипажа стали жертвами безумного пилота Андреаса Любица, который в марте 2015 г. намеренно направил самолет Germanwings в гору, пролетая над Французскими Альпами. По данным французского бюро по расследованию и анализу безопасности гражданской авиации (BEA), незадолго до катастрофы врачи рекомендовали Любицу пройти лечение в психиатрической клинике, но никто из них не сообщил о его проблемах в авиакомпанию. Катастрофа Germanwings – пример того, как общество пострадало от так называемой недифференцированной защиты врачебной тайны, говорит представитель «Аэрофлота» Михаил Демин.

Пилот российской авиакомпании не согласен с позицией «Аэрофлота»: «Положительное заключение ВЛЭК – это юридический документ, позволяющий пилоту подниматься в небо, если у компании есть в нем сомнения, то надо разбираться с комиссией и добиваться там при наличии нарушений возбуждения уголовных дел. Но если заключение есть, то «Аэрофлот» обязан заплатить за гибель пилота».

«Коллективный договор не является согласно трудовому законодательству России обязательным. Он, по сути, лишь дополняет индивидуальный трудовой договор, предоставляя определенные дополнительные гарантии. В России коллективный договор –

это достаточно большая редкость, поскольку инициаторами его обычно выступают профсоюзы, значение которых сейчас, если сравнивать с США и странами Европейского союза, очень незначительно», – говорит Горбунов.

«Коллективный договор «Аэрофлота» действует с 2005 г. и продлевается каждые три года. Нынешний договор истекает в декабре 2020 г. Этот документ закрепляет договоренность между представителем или профсоюзом работников и работодателем и предусматривает социальные гарантии для сотрудников, например регулирует график и режим работы, отпуска, выплату премий», – говорит Дельдюзов. При этом, по словам Дельдюзова, коллективный договор часто нарушается работодателем, но пилоты обычно боятся отстаивать свои права.

«Споры, связанные со смертью сотрудников, – это распространенный случай. Обычно порядок компенсации за смерть сотрудника при исполнении служебных обязанностей регулируется трудовым договором или приложением к нему, а также федеральным законодательством», – продолжает Горбунов. Также часто предусмотрено страхование жизни и здоровья сотрудника, тогда размер компенсации определяется договором страхования и при отказе в выплатах судиться приходится уже не с работодателем, а со страховщиком, добавляет он.

«В трудовых спорах в целом выигрывают, как правило, работники, обычно споры связаны с процессуальными нарушениями при увольнениях, реже с суммами выплат. Вряд ли у ответчика получится отменить решение о взыскании, но может получиться снизить размер компенсации», – отмечает Иноядов. В трудовых спорах суд чаще всего встает на сторону сотрудника как по умолчанию слабой стороны правоотношений, добавляет Горбунов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/03/835896-sud-aeroflot>

ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ, ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА, ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2020.04.08; ТУРЕЦКИЙ ПРИТОК: БИЛЕТЫ В СТАМБУЛ И НА КУРОРТЫ ПОДОРОЖАЛИ НА 30%; В АНТАЛЬЕ ОТМЕЧАЮТ РЕКОРДНЫЙ НАПЛИВ ТУРИСТОВ – В ОСНОВНОМ МЕСТНЫХ, РОССИЯН ЖДУТ С 10 АВГУСТА

Стоимость перелета из России в Турцию и обратно по сравнению с прошлым годом выросла примерно на треть. Об этом «Известиям» рассказали представители отрасли. Между тем, пляжи Анталии переполнены отдыхающими, а в гостиницах наблюдается пиковый спрос, сообщили «Известиям» в турецком парламенте, эту информацию подтвердили в Русском обществе Анталии (РОА). Там добавили, что ажиотаж на побережье создан в основном турецкими гражданами, отдыхающими по случаю Курбан-байрама. К 10 августа, когда начнутся рейсы из России на курорты, пляжи и отели станут свободнее. В Российском союзе туристической индустрии (РСТ) «Известиям» пояснили, что опасаться переполненности побережья Анталии не стоит – россияне в основном предпочитают отдыхать в отельных комплексах, где не так людно.

Цены на билеты подросли

Турция с 1 августа принимает российских туристов, часть из которых купила билеты в эту страну сразу после первых новостей о возобновлении рейсов. Пока лететь можно только в Стамбул и Анкару. Как рассказали «Известиям» в **пресс-службе** сервиса для планирования путешествий OneTwoTrip, количество приобретенных авиабилетов с 24 по 31 июля возросло почти в шесть раз по сравнению с периодом с 1 по 23 июля. Наибольшее количество билетов (туда-обратно) приобретено в Стамбул, средняя стоимость перелета туда составила 26 тыс. рублей. В Даламан и Бодрум, которые откроются со следующей недели, цена практически идентична, несколько дороже обходится перелет в Анталию – в среднем в 28 тыс.

Резкий рост продаж «Известиям» подтвердили и в **пресс-службе** Tutu.ru. По их данным, реализация билетов в Турцию выросла в 10 раз (сравнение недели с 27 июля по 2 августа с неделей 13–19 июля).

В **пресс-службе** Aviasales «Известиям» сказали, что стоимость перелета на одного взрослого по маршруту Россия–Турция–Россия за год выросла на 26%. Речь о билетах, которые пользователи искали с 1 июня по 31 июля с вылетом во второй половине августа. В компании подчеркнули: цена меняется на фоне ослабления рубля и снижения количества рейсов. Пока ранних бронирований на треть меньше, чем годом ранее. В компании это объясняют так: у россиян до сих пор есть сомнения, полетят ли самолеты по популярным туристическим направлениям так скоро.

Средний чек на перелеты туда-обратно в Турцию, забронированные в июле с вылетом в августе, выросли в цене на 30,8%, сообщили «Известиям» в **пресс-службе** Biletix. Стамбул подешевел на 28%, а вот Анталья – подорожала на 48%. Объем бронирований в этом году снизился в четыре раза.

– На наш взгляд, отложенный спрос на путешествия, сформированный в условиях пандемии в апреле–июне, уже реализовался на внутренних направлениях, – сказали в компании. – В июле мы увидели полное восстановление объема продаж авиабилетов по России и даже рост на 6%. Спрос на авиабилеты в Крым вырос на 16%, а в Сочи – в 2,1 раза по сравнению с прошлым годом.

В **пресс-службе** туроператора «Библио-Глобус» «Известиям» заявили, что глубина бронирования туров в Турцию достигает конца октября, а ценовые предложения пока остаются на прежнем уровне.

И на туры тоже

По словам вице-президента Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрия Горина, в июле в Турции работали 40–50% отелей. Многие в этом сезоне не откроются вовсе. Цены на туры на побережье тоже выросли, в основном, из-за падения курса рубля и ажиотажа, добавил вице-президент РСТ Юрий Барзыкин.

– В среднем, на двоих на неделю в среднем ценовом сегменте отдохнуть стоит от 60 до 120 тыс. рублей, – сказал он.

Похожие цифры назвала и исполнительный директор Альянса туристических агентств Наталья Осипова.

С середины июля в Сети стали появляться жалобы на турецкие курорты – в основном от белоруссов и украинцев. Туристы сетовали на то, что их заселяли не в обещанные отели и плохо кормили. Ждет ли то же самое россиян, оценить пока невозможно.

– Я слышал о том, что возникали проблемы у тех, кто отправлялся из Минска. Но никаких сведений о пассажирах рейсов, которые вылетали из России в Стамбул после 1 августа, у меня нет, – отметил Юрий Барзыкин.

Там, где проверяют

Несмотря на то, что в Стамбул и Анкару самолеты отправляются уже три дня, россиян в Турции пока немного. В основном едут в деловых целях, к родственникам или в самостоятельные путешествия, отметила Наталья Осипова. Россияне могут со стыковками добраться до популярных курортов страны, но это накладно. Основной турпоток из РФ пойдет с 10 августа, когда стартует сообщение с Анталей, Бодрумом и Даламаном.

– В самолете нужно заполнить анкету с указанием посадочного места и отеля. Прилетающим пассажирам измеряют температуру. На данный момент случаев коронавируса у россиян, прилетевших в Турцию, не зарегистрировано, – отметил Юрий Барзыкин.

По словам Дмитрия Горина, если на борту оказывается пассажир с COVID-19, его соседей по самолету отправляют сдавать экспресс-тест. С отрицательным результатом турист продолжит отдых без лишних условий. Если коронавирус всё же выявлен, человек с

явными симптомами отправится в больницу, а без внешних признаков болезни – на карантин.

– Страховка покрывает лечение и, в ряде случаев, оплату карантинных мероприятий для заболевших или обратного рейса, если он пропущен из-за карантина, – отметил Дмитрий Горин. – Если симптомы заболевания проявились в отеле, ему делают бесплатный тест и госпитализируют. Если нужна изоляция, то она происходит в отеле.

В посольстве РФ в Анкаре в беседе с «Известиями» посоветовали россиянам в обязательном порядке оформлять страховку в случае прилета в Турцию.

В гостиницах предприняты меры безопасности, добавила Наталья Осипова. Во-первых, объекты размещения могут быть заполнены только наполовину. По территории нужно передвигаться в масках, шведский стол огорожен экраном – еду туристу накладывает сотрудник отеля. На пляжах и у бассейнов маски можно снять – лежаки здесь расставлены с соблюдением социальной дистанции.

– Насколько я вижу, в отелях правила соблюдаются, но надо понимать, что это делается только там, где можно получить штраф, – рассказала жительница Стамбула Елена Годиева. – Две недели назад мы с мужем были в районе Бодрума. Персонал в кафе не всегда использует антисептик, между столиками часто нет дистанции. Просто это не огромные гостиничные комплексы, куда вечно ходят с проверками. От того, что персонал в перчатках, мало что меняется – люди гладят кошек, курят, а потом идут на кухню.

«Гостиницы забиты»

Между тем, на средиземноморском побережье ажиотаж. Забронировать номер в Анталье или Фетхие в первые дни августа было практически невозможно, пишет газета Hurriyet.

При этом о мерах защиты (например, в Акьяке на Бирюзовом побережье или на знаменитом анатолийском пляже Капуташ) будто забыли. Хотя, признается автор Hurriyet, во всей остальной стране граждане относятся к масочному режиму крайне строго и могут прилюдно отчитать за отсутствие средств индивидуальной защиты в магазине.

Агентство «Анадолу» со ссылкой на объединение отелей курортного города Чешме сообщает, что аналогичная ситуация наблюдается и на побережье Эгейского моря. Уровень заполняемости в гостиницах региона приблизился к 95% от пропускной способности, установленной в рамках эпидемии в период праздников.

В турецком парламенте «Известиям» заявили, что на пляжах страны действительно наблюдается большой наплыв туристов, особенно на средиземноморском побережье.

– В Анталье сейчас много отдыхающих, в основном это турки – у нас четыре дня выходных в честь Курбан-байрама, но также много французов и немцев. Тем не менее, все меры предосторожности остаются в силе, – уточнил «Известиям» депутат Национального собрания Турции Озтюрк Йылмаз.

Он также отметил, что к 10 августа, когда для россиян откроются полеты в Анталию, ситуация улучшится. Турагентства заранее просчитывают количество гостей, чтобы не допустить столпотворения, пояснил парламентарий.

В Русском обществе Анталии «Известиям» пояснили, что последний день выходных в честь Курбан-байрама приходится на 3 августа. После этого начнется отток местных туристов, поэтому россиянам опасаться переполненных пляжей не стоит.

– Но масочный режим в Турции, особенно в Анталье, соблюдается крайне строго. Поэтому здесь крайне небольшое количество инфицированных по сравнению с другими городами страны, всего 100 заболевших COVID-19 за весь период, – подчеркнула председатель общества Марина Сорокина.

Как напомнили «Известиям» в посольстве РФ в Анкаре, за несоблюдение правил ношения маски действует штраф в 900 турецких лир (около 9300 рублей).

Вице-президент РСТ Юрий Барзыкин считает, что информация о заполненности отелей и пляжей в Анталье преувеличена.

– Точно так же говорили об ажиотаже на пляжах в Сочи, но я сюда каждое утро прихожу и здесь по 20 человек всего. Места на турецких пляжах точно хватит. Тем более, наши сограждане предпочитают отдыхать в крупных отельных комплексах со своими пляжами, – заявил «Известиям» эксперт.

Политолог, автор телеграм-канала «Повестка дня Турции» Яшар Ниязбаев подтвердил «Известиям», что отели, предназначенные для зарубежных туристов, заполняются только иностранцами. Поэтому опасаться, что у россиян возникнут сложности с бронированием номера в Анталье, не стоит.

<https://iz.ru/1043447/elnar-bainazarov-evgeniia-pertceva-iaroslava-kostenko/turetckii-pritok-bilety-v-stambul-i-na-kurorty-podorozhali-na-30>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА ПОЛЯНСКАЯ; 2020.04.08; ИЗМЕНИТЬ ВИЗОВЫЙ НАЖИМ: СТАНЕТ ЛИ РОССИЯ ТУРИСТИЧЕСКОЙ СТРАНОЙ; К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ РАСШИРЕНИЕ ПРАКТИКИ ВЫДАЧИ ЭЛЕКТРОННЫХ ВИЗ НА ВСЕ СУБЪЕКТЫ РФ

Россия готовится к масштабной визовой реформе. Соответствующий закон – о введении с 1 января 2021 года общероссийской электронной визы для иностранных граждан – подписал **президент России Владимир Путин**. Нововведения позволят значительно упростить процесс получения виз зарубежным туристам. Мнения экспертов расходятся: одни из них говорят о начале новой эпохи для инкаминга, другие не исключают, что дружественные визы не смогут глобально повысить конкурентоспособность российского турпродукта. Подробности – в материале «Известий».

Расширяя открытость

По электронной визе иностранцы смогут въехать в страну на период до 60 суток и пробыть в России до 16 дней. Чтобы получить документ, иностранному путешественнику надо будет заполнить заявление на специальном сайте, после чего в течение четырех дней МИД России примет решение о выдаче электронного документа. Для страновой визы будет установлена пошлина в размере \$50. Действующие тарифы выше: изготовление обычной российской визы с учетом сборов на каждом этапе составляет \$75, срочной визы – \$150.

Перечень стран, граждане которых получают электронную визу, и **пунктов пропуска** пока не определен. Утверждать его будет правительство РФ.

Напомним, возможность оформления электронной визы впервые появилась в августе 2017 года в Дальневосточном федеральном округе, а затем в 2019 году – в Калининградской области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Въехавшие в рамках эксперимента иностранные граждане могли путешествовать только в границах указанных регионов.

Распространение возможности оформления электронной визы для поездок по всей территории России – неизмеримо более мощный визовый продукт, для анализа которого применить опыт нескольких приграничных регионов можно лишь с известной степенью условности, но другого опыта нет.

Эксперты называют закон настоящим прорывом, способным значительно простимулировать въездной турпоток и, как следствие, экономику российских регионов. Глава Ростуризма Зарина Догузова в ходе недавней пресс-конференции назвала запуск электронных виз на территории всей страны историческим решением для российского туризма. «Это важный шаг по позиционированию России в мире как открытой, устремленной в будущее страны. Электронная виза сегодня – это и важная антикризисная мера, которая поможет регионам быстрее восстановится после текущего кризиса – с учетом огромного вклада туризма в создание рабочих мест», – заявила Догузова.

Новая эпоха

Вице-президент АТОР, заместитель генерального директора компании Interconnect Management Corporation Юлия Скоромолова выразила схожее мнение. Эксперт заявила,

что визовая либерализация – это долгожданная мера, ее индустрия гостеприимства ждет уже несколько лет. Однозначно с ее введением увеличится поток туристов в Россию и особенно в регионы. В этой связи показателен пример с ЧМ по футболу, когда в регионы хлынули сотни и тысячи иностранных туристов. «Регионам проще будет продвигать свой продукт, потому что возрастут повторные поездки туристов, во время которых как раз обращают внимание не на столичные дестинации», – заявила эксперт.

Убеждена Скоромолова и в том, что изменится структура въездного потока: «Пример безвизового режима для групповых туристов, который действует между Россией и Китаем, демонстрирует положительный эффект от подобных мер – Китай занимает первое место в структуре въездного потока в РФ».

Дополнительный бонус получит и сфера делового туризма – уменьшится срок планирования поездки, что однозначно активизирует взаимные деловые контакты. «Такой показатель открытости страны упростит российскому бизнесу процесс налаживания связей с иностранными партнерами и, как следствие, может активизировать иностранные инвестиции, в том числе в индустрию гостеприимства», – говорит Скоромолова.

Вице-президент Российского союза туристической индустрии (РСТ) Юрий Барзыкин прогнозирует, что после введения электронных виз турпоток в Россию будет расти как минимум на 30% в год. «Да, даже несмотря на то что визы платные. Мы выступали за то, чтобы на первых порах сделать электронную визу бесплатной в качестве антикризисной меры для поддержки туротрасли, но не были услышаны», – сетует Барзыкин. Однако умалять преимуществ нового закона эксперт не намерен: «В любом случае сам факт того, что процесс демократизации въезда в Россию идет, заслуживает похвалы».

Андрей Ермак, министр по культуре и туризму Калининградской области, также не сомневается в том, что облегчение визового режима окажет благотворное влияние на объемы въездного турпотока в Россию. Однако не исключает, что необходимость платить за визу для многих станет останавливающим фактором.

Ермак вспоминает, что введение в прошлом году электронных виз для иностранцев, посещающих Калининградскую область, сразу же качественно отразилось на въездном турпотоке. В прошлом году по электронным визам в регион приехало порядка 80 тыс. иностранцев при общем потоке иностранных граждан в 220 тыс. «Важно отметить, что мы фиксировали не только рост турпотока, но и рост среднего чека. Тут большую роль сыграла развитая инфраструктура региона», – заявил Ермак.

Обустроить туризм

На вопрос развития инфраструктуры обращает внимание и Татьяна Сажаева, независимый эксперт по туризму Алтайского края. Она не сомневается в положительном влиянии визовых послаблений на въездной турпоток. «Но предстоит работа. Требуется время на внедрение, системные шаги по продвижению, обучение регионов «говорить» на понятном иностранцу языке еще на стадии принятия решения, на подготовку ожидаемого качества турпродукта и узнаваемости туристских брендов России на международном рынке», – заявила Сажаева.

Юрий Барзыкин тоже уверен: сейчас важно усиленно работать над инфраструктурой, логистикой, продвижением. Ведь Россия должна предстать перед иностранными туристами во всей красе.

«Важен и список стран, жители которых смогут получать электронную визу. Очень бы хотелось, чтобы в него вошли страны, способные генерировать качественные турпотоки. Это страны Шенгена, Америка», – заявил Барзыкин.

«Если ориентироваться на тот перечень из 53 стран, который применялся в пилотных регионах, то нельзя не заметить некоторого политического акцента. Так, например, в список не вошел ряд известных англоязычных стран, турпотоки из которых объективно выгодны для экономики нашей страны. С другой стороны, в списке присутствуют страны, польза от въезда из которых регулярно подвергается сомнению. Политический подход к

экономике туризма не идет последнему на пользу», – соглашается с коллегой Виктория Баргачева, председатель региональной общественной организации «Санкт-Петербургская ассоциация гидов-переводчиков китайского языка».

Гендиректор «Тари Тур» Марина Левченко тоже выразила желание видеть в списке страны, которые могут обеспечить России не только количественный прирост, но и качественный. В их числе – Англия, США, Австралия, Новая Зеландия и др. Турпоток из этих стран неплохой, туристы – интересующиеся и привыкшие получать качественный уровень сервиса по соответствующим тарифам.

«Безусловно, регионам нужно еще работать над созданием условий для взыскательных туристов, но перспективы хорошие. К тому же рост турпотока станет хорошим стимулом для активного развития. Опять же не стоит забывать, что 90% иностранных туристов, приезжающих в Россию, предпочитают классические маршруты. Классика – это комбинация посещения Москвы и Санкт-Петербурга, Золотое кольцо. Многие едут на Байкал. Поэтому пока рано говорить о глобальном росте въездного турпотока в регионы. Но самое время сказать, что введение общероссийских электронных виз – первый серьезный шаг для восстановления въездных потоков в Россию после пандемии, возможность вернуть в страну миллионы иностранных туристов и сделать ее еще более привлекательной и доступной для массового зарубежного путешественника. Не секрет, что сегодня оформление визы в Россию – длительный и трудоемкий процесс», – рассказала Левченко.

Шансы есть

Ряд наблюдателей считают, что для развития массового группового туризма облегчение режима въезда во все регионы России глобально ничего не даст. Поскольку спрос на большую часть регионов России у иностранных туристов недостаточен для того, чтобы говорить о запуске электронных виз как о серьезном факторе, который может системно влиять на въездной турпоток.

Татьяна Сажаева напоминает, что анализ открытых статистических данных показывает, что основание рассматривать въездной туризм приоритетным направлением, например, у Сибири и Алтая есть.

«Да, численность иностранных граждан, размещенных в коллективных средствах размещения регионов Сибири в 2019 году, в совокупности не превышает 4,1% от общего числа иностранных граждан, размещенных в коллективных средствах размещения России в целом. Но при этом регионы Сибири демонстрируют устойчивую динамику роста», – говорит эксперт.

По итогам прошлого года иностранный турпоток в Новосибирскую область вырос на 12,3% (86 096 чел.), в Республику Хакасия – на 12,7% (975 чел.), Республику Бурятия – на 11,36% (44 510 чел.). Иркутская область подтвердила свое лидерство по приему иностранных граждан с небольшой динамикой роста 1,8% и абсолютной цифрой 212 911 человек в год, занимая четвертое место в России после Москвы и Санкт-Петербурга, Приморского края.

Желания и возможности

Представитель туроператора въездного туризма на условиях анонимности выразил полярную точку зрения: «Въездной туризм в нашу страну тормозит плохая инфраструктура в регионах и нехватка отелей в крупных популярных у иностранцев городах. С политической точки зрения облегчение визового режима – отличный ход для улучшения имиджа России, с туристической – нет. Мы пока не можем справиться с потоками, которые имеем. Нам не хватает отелей, пропускная способность музеев низкая. И если при стандартном визовом режиме мы могли контролировать турпотоки, то при электронных визах мы можем столкнуться с тем, что туристов будет некуда селить. Другой разговор, если легкие визы помогут нам сгладить сезонные колебания загрузки в

отелях. Напомню, традиционно сильно загружено лето, а зима почти пустая. Но и тут возникает немало вопросов».

Виктория Баргачева выражает схожее мнение: «Российская туротрасль в сравнении с другими странами не слишком объемна. Например, она в десятки раз меньше китайской. Столь значительные диспропорции, несопоставимые финансовые и организационные возможности создают определенную угрозу для отечественного туризма, особенно регионального, ослабленного пандемией».

Говоря о перспективах электронных виз, Виктория Баргачева отметила, что самой обсуждаемой проблемой, связанной с электронной визой, стали технические ошибки, неизбежно возникающие при самостоятельном оформлении документа на въезд в Россию. В то же время известно, что если подать заявление в консульское учреждение на получение обычной бумажной визы, весь процесс осуществляется и контролируется сотрудниками консульского учреждения. Поэтому ошибки практически исключены.

Искать варианты

«Печальное последствие самостоятельного оформления – отказ во въезде непосредственно на границе. И таких случаев, увы, немало. Например, Калининградская область сообщила, что из-за неаккуратно заполненных документов не смогло въехать 7% заявителей. Неожиданно рушатся все планы, поездка сорвана. Каждая подобная история о несостоявшемся отдыхе в России из-за технических проблем с электронной визой, возможно, больше влияет на имидж нашей страны, чем добрая сотня рассказов об успешных путешествиях», – заявила Баргачева.

Если проблема не будет решена, то может повториться неприятный опыт китайского въездного туризма по групповым визам. «Вокруг процесса оформления виз возникли сервисные компании, зарабатывающих исключительно на визах и встрече на границе, создавая дополнительную финансовую и организационную нагрузку для туристов», – рассказывает Баргачева.

По словам экспертов, важна и структура въездного турпотока, на который рассчитывает Россия. Если цель – привлечь перспективные европейский и американский рынки, то тут нужно подумать вообще об отмене виз. Поскольку туристы из этих стран не привыкли к визовым формальностям.

«Электронная виза как раз и является тем решением, которое максимально упростит процедуру, – говорят в **пресс-службе** туроператора «Итурист». – Это своевременная и важная мера. В отличие от других стран Россия не являлась до сегодняшнего момента возвратным направлением. Мы надеемся, что с помощью электронной визы эту проблему можно будет решить. При этом важно сохранить простоту оформления и отсутствие дополнительных непонятных иностранным путешественникам действий».

В целом эксперты положительно оценивают закон о визовых послаблениях. И выражают желание, чтобы меры по привлечению туристов шли вслед за разумными мерами защитного регулирования въездного туррынка, как это делают другие туристические направления. Польза для развития въездного туризма в нашей стране при таком взвешенном подходе будет несомненна.

«В целом наряду с другими законодательными мерами, направленными на развитие внутреннего и экологического туризма, въездного туризма, недавно одобренного законопроекта о гражданстве РФ для гидов-переводчиков и другими нормативно-правовыми актами, введение электронной визы, несомненно, послужит развитию российского туризма», – отметила Виктория Баргачева.

<https://iz.ru/1043378/aleksandra-polianskaia/izmenit-vizovy-nazhim-stanet-li-rossiia-turisticheskoi-stranoi>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.04.08; ЦИФРЫ ВВЕРХ: ЗА КУРОРТНЫЙ СЕЗОН РОССИЯНЕ ОТВЕТАЮТ В СЕНТЯБРЕ; ЗАБОЛЕВАЕМОСТЬ COVID-19 НАЧАЛА РАСТИ

В регионах России начала расти заболеваемость коронавирусом. Очевидную негативную динамику наблюдают в Краснодарском крае – медики связывают ее с туристическим сезоном. Определенный рост числа новых случаев две недели назад произошел в Москве, и с тех пор ситуация не улучшилась. Кроме того, ухудшение обстановки заметно в Московской, Пензенской, Костромской и Кемеровской областях, в Калмыкии и на Ставрополье. Россияне расслабились, поэтому контроль за исполнением масочно-перчаточного режима и социальной дистанции необходимо ужесточать, считают опрошенные «Известиями» эксперты. По их мнению, новый скачок заболеваемости можно ожидать в сентябре – когда все вернутся с курортов. Но это будет не вторая волна коронавируса, а продолжение первой.

Опасный отпуск

За последние сутки в России выявлено 5394 случая COVID-19. Суточный прирост в среднем держится примерно на одном уровне и составляет 0,7%, последние два дня – 0,6%, сообщили «Известиям» в федеральном оперативном штабе по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции.

Однако в некоторых регионах начался рост заболеваемости. Об этом еще в воскресенье заявила глава Роспотребнадзора Анна Попова. Она упомянула о пяти таких субъектах.

– Мы наблюдаем не очень значительный, не очень выраженный, но, к сожалению, объяснимый рост, – сказала главный санитарный врач в интервью программе «Вести».

Она связала его с чрезмерно поспешным снятием ограничений или пренебрежительным отношением к ним.

В Краснодарском крае в воскресенье был зафиксирован рекордный прирост заболевших – 107 случаев, сообщало правительства региона. По данным на 3 августа, было выявлено уже 113 инфицированных, тогда как неделю назад суточный прирост составлял 96 инцидентов. Случаи заражения COVID-19 выявлены в 22 городах и районах – то есть в половине всех муниципальных образований Кубани, говорится в сообщении регионального оперштаба.

Рост заболеваемости, безусловно, может быть связан с приездом большого числа туристов и несоблюдением мер профилактики, сказал «Известиям» главный инфекционист Минздрава Владимир Чуланов.

Основные негативные последствия нынешней ситуации на российских курортах проявятся уже осенью, считает завкафедрой инфекционных болезней РУДН Галина Кожевникова.

– В сентябре можно ожидать повышение заболеваемости, потому что большинство путешественников вернется домой. Но рост не будет сильным. Надо учитывать, что всё же какая-то часть населения уже переболела. Кроме того, диагностика стала намного лучше, и система здравоохранения уже полностью готова, – сказала «Известиям» эксперт.

Ситуация с распространением коронавируса в Крыму стабильнее, в среднем суточный прирост составляет 24–28 заболевших. В пятницу, 31 июля, в регионе наблюдалось значительное снижение количества выявленных случаев (всего 13), но с субботы вновь начался рост. Самое большое число инфицированных на полуострове было зафиксировано 2 августа – 37 человек.

Расслабились

Судя по сводкам федерального оперштаба, негативная динамика в последнюю неделю стала наблюдаться также в Московской области. Если 27 июля там выявили 139 случаев заболеваемости за сутки, то 3 августа сообщили уже о 160. Также рост происходит в Пензенской области (51 новый случай на 3 августа против 38 по данным на 27 июля), Костромской области (48 против 18), Калмыкии (46 против 15).

Однако, по словам Владимира Чуланова, эпидемиологическая ситуация по COVID-19 в этих регионах остается стабильной.

– Число новых случаев заболевания меняется незначительно, или сохраняется динамика заболеваемости, которая наблюдалась в предыдущие сроки, – прокомментировал он статистику.

Если же посмотреть эпидобстановку в стране в двухнедельном разрезе, то ситуация выглядит не совсем благополучной также в Ставропольском крае (20 июля там выявили 101 заболевшего, а 3 августа – 111) и Кемеровской области (56 и 79 соответственно). Прирост заболеваемости в этот период произошел и в Москве. 20 июля в столице зафиксировали 578 случаев, а 3 августа суточный прирост составил 693.

– В последние две недели в Москве ежедневно наблюдается небольшое увеличение числа заболевших. Удивительно, что этого роста не было раньше – люди ощутимо расслабились еще месяц назад, – сказал «Известиям» директор Института медицинской паразитологии, тропических и трансмиссивных заболеваний Сеченовского университета Александр Лукашев.

Столичные власти уже начали закручивать гайки. В минувшие выходные москвичи столкнулись с тем, что во многих магазинах тем, кто приходит без масок и перчаток, стали отказывать в обслуживании. Ранее более 6 тыс. торговых точек города оштрафовали на 300 млн рублей за несоблюдение противоэпидемиологических правил.

Помимо этого, столичные полицейские начали активнее проводить рейды по поиску нарушителей масочно-перчаточного режима в метро. За отсутствие средств индивидуальной защиты пассажирам выписывают штраф в размере 5 тыс. рублей.

Правила без контроля

Опрошенные «Известиями» эксперты сходятся во мнении, что россияне расслабились раньше времени.

– На рост числа заболевших в регионах повлияло то, что люди перестали соблюдать необходимые противоэпидемиологические меры. Но в целом по стране ситуация выглядит достаточно оптимистично, – считает Александр Лукашев.

Нынешний рост числа заболевших не свидетельствует о начале второй волны COVID-19.

– Это точно продолжение первой волны, потому что эпидемия не заканчивается так быстро, за несколько месяцев, – полагает Галина Кожевникова.

В Госдуме считают, что несоблюдение правил населением стало результатом недоработки властей в плане контроля.

– После нескольких месяцев сидения в самоизоляции люди вздохнули глубоко и поехали отдыхать. Но вирус никуда не делся, – сказал «Известиям» член комитета ГД по охране здоровья Борис Менделевич. – Считаю правильным, что в Москве начали штрафовать магазины. Сейчас надо немного остудить людей. Нужно ужесточать ответственность за несоблюдение правил.

Особые надежды в борьбе с эпидемией возлагаются на появление вакцины от коронавируса. В понедельник, 3 августа, глава Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) Кирилл Дмитриев заявил, что отечественный препарат будет зарегистрирован в ближайшие 10 дней. При этом объем производства может достичь 10 млн доз в месяц к концу года.

<https://iz.ru/1043515/elena-sidorenko/tcifry-vverkh-za-kurortnyi-sezon-rossiiane-otvetiat-v-sentiabre>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ СМЕРНОВА; 2020.04.08; С КАКИМИ СТРАНАМИ РОССИЯ СКОРО ВОЗОБНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ

Минтранс ведет переговоры с 30 государствами. Куда полетят самолеты – вслед за Турцией, Великобританией и Швейцарией?

В августе 2020 года Россия может открыть авиасообщение еще с десятками стран. В субботу, 1 августа, первые самолеты полетели в Стамбул и Лондон. С 10 августа начнутся полеты на турецкие курорты – Анталию, Бодрум и Даламан. С 15 августа – в Женеву. Формально разрешено воздушное сообщение с островом Занзибар в Танзании, но в реальности прямых рейсов из России пока нет.

Переговоры о возобновлении перелетов ведутся еще с 30 странами – такое многообещающее заявление сделал **министр транспорта Евгений Дитрих** сразу после открытия первых трех направлений. А в Оперативном штабе еще раз подтвердили 1 августа, что «продолжают рассматривать расширение списка направлений для возобновления международного авиасообщения».

– Список стран, с которыми мы ведем соответствующие переговоры, достаточно широк и включает отнюдь не только страны ЕС. Ведь в чем смысл двусторонних договоренностей? Чтобы условия устраивали одну и другую сторону, – объяснил в эфире Радио «Комсомольская правда» и. о. заместителя директора Департамента информации и печати МИД РФ Денис Микерин.

Мало того – появились слухи, что уже 11 августа Россия разрешит полеты глобально, во все страны мира. Официального подтверждения им пока нет.

Критериев для старта полетов в ту или иную страну два, по словам **вице-премьера Татьяны Голиковой**: эпидемическая обстановка и взаимные договоренности. То есть и по ту сторону границы должны разрешить рейсы из РФ и въезд для наших граждан.

И, кстати, многие очень любимые нашими путешественниками страны давно уже готовы это сделать. Может, туда вскоре и полетят самолеты?

Где готовы принять наших туристов уже сейчас...

ОАЭ, Хорватия, Египет, Мальдивы, Куба, Доминикана и Мексика уже давно открыли границы для иностранных туристов (в том числе российских). И небо для международного авиасообщения. В ОАЭ, Хорватии и Доминикане пассажиры должны предъявить отрицательный тест на коронавирус. В Мексике и Египте справки об анализах не нужны. Карантина для прилетающих нет ни в одном государстве из списка.

С открытием рейсов в Турцию добраться в часть из гостеприимных стран стало вполне реально – самолетами «Турецких авиалиний» со стыковкой в Стамбуле. В первую очередь речь идет об Эмиратах и Мальдивах.

Прямые рейсы на Кубу запланированы на 17 сентября. «Аэрофлот» начнет летать из Москвы в Гавану, обнадежил путешественников советник по вопросам туризма посольства Кубы в Москве Хуан Карлос Эскалона Пельисер, его цитирует ТАСС. Тест на COVID-19 обещают делать всем в аэропорту бесплатно.

Бразилия на днях открыла воздушные границы для всех иностранных туристов. Не нужны ни тесты, ни карантин. Только медстраховка.

Австрия с 1 августа сняла запрет на рейсы из России. Правда, пустят в страну лишь обладателей рабочей визы или вида на жительство. Туристам пока не рады.

...и где точно пока не ждут

Евросоюз официально продлил до середины августа запрет на въезд для граждан РФ. Речь идет о внешних границах Евросоюза. При этом у каждой страны есть ограничения и для своих внутренних границ. Иногда более строгие. Эстония пошла дальше соседей европейцев – там россиян не ждут как минимум до 31 августа. Финляндия останется закрытой до 25 августа. Не факт, что и потом откроется, – это лишь дата, когда ограничения могут быть пересмотрены.

Норвегия (не состоит в ЕС, но входит в Шенгенское соглашение) еще на заре пандемии объявила, что вопрос о въезде российских путешественников рассмотрит после 20 августа.

ТАСС; 2020.03.08; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРОВЕРИЛА ИСПОЛНЕНИЕ БЮДЖЕТА МИНТРАНСА В 2019 ГОДУ

Транспортные ведомства в 2019 году не исполнили бюджетные назначения на 85,7 млрд рублей. Это следует из сообщения Счетной палаты по итогам проверки исполнения в 2019 году бюджета **Минтранса** и его подведомственных организаций: **Росавиации, Росавтодора, Росжелдора, Ространснадзора и Росморречфлота**.

«Совокупный объем не исполненных бюджетных назначений в минувшем году по всем объектам проверки составил 85,7 млрд рублей. Почти половина из них приходится на **Росавтодор** – 37,8 млрд рублей или 5,6 % сводной бюджетной росписи. В значительной мере сумма сложилась из-за низкого исполнения расходов на межбюджетные трансферты (29,1 млрд рублей). Дело в том, что в 2019 году регионы оказались не готовы осваивать предоставленные на дорожную деятельность ассигнования. В результате 17 субъектов России не выполнили план по строительству и реконструкции автодорог общей протяженностью свыше 112 км», – говорится в сообщении Счетной палаты.

В ведомстве отмечают, что на втором и третьем месте по неисполнению бюджета – сам **Минтранс** и **Росавиация** (не израсходованы 15,8 млрд рублей и 13,6 млрд рублей соответственно). Причины неосвоенная бюджета – позднее заключение государственных контрактов, ненадлежащее исполнение обязательств подрядчиками, а также их банкротства, низкое качество проектной документации. Более того, по итогам 2019 года не было введено в эксплуатацию 36 объектов, проектные работы не завершены по 33 объектам капитального строительства. Кроме того, выявлены нарушения законодательства в сфере закупок, в том числе и закупки у МСП.

Наиболее серьезные недостатки

«**Минтрансом России** и **Росавтодором** нарушались требования законодательства о закупках у субъектов малого предпринимательства. По данному факту нами подготовлены письма в Федеральную антимонопольную службу, так как действия должностных лиц **Минтранса** и **Росавтодора** содержат признаки административного правонарушения», – заявил аудитор Валерий Богомолов (его слова приводятся в релизе Счетной палаты).

В целом Счетная палата, как следует из отчетов, считает достоверной бюджетную отчетность **Минтранса, Росавиации, Росморречфлота** и **Ространснадзора**. Недостоверной признана лишь отчетность **Росавтодора**. В **Федеральном дорожном агентстве** возникли проблемы при учете затрат на результаты интеллектуальной деятельности (566,9 млн рублей), нематериальных активов (562,1 млн рублей).

«Внутренний финансовый аудит в **Росавтодоре** не организован, что повлекло за собой, в том числе, недостоверность показателей бюджетной отчетности агентства», – отмечается в отчете.

Авиация

Что касается **Росавиации**, то в Счетной палате отметили, что по итогам 2019 года не выполнен план ввода в эксплуатацию взлетно-посадочных полос, прописанный в ФЦП «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»: вместо трех ВПП введены лишь две. «ВПП в аэропорту Хабаровск не введена в эксплуатацию в связи с необходимостью корректировки проектных решений 2015 года в части положения стартовой аварийно-спасательной станции и очистных сооружений, светосигнального оборудования аэродрома, приведения проектных решений в соответствие с действующими нормами», – отметили в Счетной палате.

Более того, Счетная палата пришла к выводу, что подведомственная **Росавиации** «Госкорпорация по организации воздушного движения (ОрВД)» (в ее адрес уплачиваются все сборы и платежи за аэронавигацию – прим. ТАСС) перечислила недостаточно средств в федеральный бюджет.

«Госкорпорация по ОрВД» перечислила в федеральный бюджет в 2019 году 389,8 млн рублей, или всего 1,2 % от чистой прибыли по итогам деятельности в 2018 году (32 823,2

млн рублей)», – говорится в отчете Счетной палаты. По итогам проверки **Росавиации** Счетная палата планирует направить представлению руководителю агентства Александру **Нерадько**, информационное письмо в Следственный комитет.

Морские порты

Как отметили в Счетной палате, не исполненные **Росморречфлотом** бюджетные назначения составили 9,3 млрд рублей, из которых на капитальные вложения в объекты государственной собственности приходилось 9,275 млрд рублей (99,5%), в том числе 4,12 млрд рублей – по итогам реализации федерального проекта «Морские порты России» и 1,923 млрд рублей – федерального проекта «Внутренние водные пути» в рамках мероприятий государственной программы «Развитие транспортной системы». Бюджетные назначения по федеральной целевой программе «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года» в объеме 1,3 млрд рублей также не исполнены в полном объеме.

«Проверка показала, что меры, предпринимаемые **Росморречфлотом** по недопущению образования на конец финансового года неиспользованных средств, оказались недостаточно эффективными», – говорится в отчете.

<https://tass.ru/ekonomika/9106129>

<https://rg.ru/2020/08/03/schetnaia-palata-vyjavila-neispolnenie-biudzheta-v-sfere-transporta.html>

ПРАЙМ; 2020.03.08; РОСАВТОДОР ХУЖЕ ДРУГИХ ТРАНСПОРТНЫХ ВЕДОМСТВ ИСПОЛНИЛ БЮДЖЕТ В 2019 ГОДУ

Счетная палата проверила, как в 2019 году исполняли бюджет **Минтранс** и подведомственные ему **Росавиация**, **Росавтодор**, **Росжелдор**, **Ространснадзор** и **Росморречфлот**, говорится в сообщении контрольного ведомства.

«Совокупный объем неисполненных бюджетных назначений в минувшем году по всем объектам проверки составил 85,7 млрд руб. Почти половина из них приходится на **Росавтодор** – 37,8 млрд руб. или 5,6% сводной бюджетной росписи», – говорится в сообщении.

В значительной степени сумма обусловлена низким исполнением расходов на межбюджетные трансферты (29,1 миллиарда рублей). «Дело в том, что в 2019 году регионы оказались не готовы осваивать предоставленные на дорожную деятельность ассигнования. В результате 17 субъектов России не выполнили план по строительству и реконструкции автодорог общей протяженностью свыше 112 км», – указывает Счетная палата.

На втором и третьем местах по объему неисполненных назначений оказались **Минтранс** и **Росавиация**. У них неизрасходованными оказались 15,8 миллиарда рублей и 13,6 миллиарда соответственно. Причины такого положения дел достаточно разнообразные. «Это позднее заключение государственных контрактов, ненадлежащее исполнение обязательств подрядчиками, а также их банкротства и низкое качество проектной документации», – сообщил аудитор Валерий Богомолов.

Счетная палата обратила внимание на ситуацию с объектами незавершенного строительства. «Всего не введено в эксплуатацию 36 объектов, запланированных на 2019 год, и не завершены проектные работы в отношении 33 объектов капитального строительства», – отметил аудитор.

Счетная палата также выявила нарушения требований законодательства в сфере закупок. «**Минтрансом России** и **Росавтодором** нарушались требования законодательства о закупках у субъектов малого предпринимательства. По данному факту нами подготовлены письма в Федеральную антимонопольную службу, так как действия должностных лиц **Минтранса** и **Росавтодора** содержат признаки административного правонарушения», – заявил аудитор.

https://1prime.ru/state_regulation/20200803/831859864.html

ПРАЙМ; 2020.03.08; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА НАЗВАЛА РИСКИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ

Счетная палата России из-за отсутствия решения по федеральной программе о направлении, маршруте и срокам строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) видит риски неисполнения расходов, предусмотренных в госбюджете на 2020–2022 годы, и необеспечения создания в стране основы для такого сообщения, следует из заключения ведомства.

Счетная палата проводила проверку исполнения **Росжелдором** госбюджета за 2019 год. Там отмечается, что на 1 января 2020 года **Росжелдор** не обеспечил достижение двух контрольных точек из трех (67%) федеральной программы (ФП) «Высокоскоростное железнодорожное сообщение»: «Получение разрешения на строительство объекта «Первый этап высокоскоростной магистрали Москва – Казань» (срок – 30 июня 2019 года) и «Заключение договоров на технологическое присоединение к электрическим сетям» (срок – 30 декабря 2019 года).

«По ФП «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» до настоящего времени отсутствует решение по направлению, маршруту и срокам строительства магистрали, что формирует риски неисполнения расходов, предусмотренных в федеральном бюджете на 2020–2022 годы (88 миллионов рублей – в 2021 году, 70 миллиардов рублей – в 2022 году), а также необеспечения создания в стране основы для высокоскоростного железнодорожного сообщения, необходимой, в том числе для разработки и сертификации техники и оборудования в целях дальнейшего развития данного вида перевозок», – пишет Счетная палата.

Заключение утверждено коллегией ведомства 17 июля текущего года.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. Сейчас в России таких дорог нет. РЖД в последние годы готовили в качестве пилотного проекта ВСМ Москва-Казань стоимостью около 1,7 триллиона рублей, а ее пилотный участок – Москва-Гороховец с организацией движения до Нижнего Новгорода.

Однако в 2019 году президент России Владимир Путин одобрил проектирование ВСМ между Москвой и Петербургом. РЖД занялись и этим проектом. Ее ориентировочная стоимость оценивалась в 1,5 триллиона рублей.

РЖД в 2019 году отмечали, что рассматривают строительство двух ВСМ как общий проект – Санкт-Петербург-Москва-Нижний Новгород. Стоимость всей этой ВСМ оценивалась в 2,3 триллиона рублей. Компания сообщала о планах запустить ВСМ Москва – Нижний Новгород в 2024 году, Санкт-Петербург – Москва – в 2026 году.

https://1prime.ru/state_regulation/20200803/831859869.html

ПРАЙМ; 2020.03.08; СП СОЧЛА НЕДОСТАТОЧНО КАЧЕСТВЕННЫМИ НОВЫЕ ПРАВИЛА ЗАЩИТЫ САМОЛЕТОВ ОТ ПТИЦ

Счётная палата сочла недостаточно качественными разработанные **Минтрансом РФ** федеральные авиационные правила по обеспечению орнитологической безопасности полетов, кроме того, **Минтранс** не реализовал результаты научных работ по защите от птиц.

Между **Минтрансом России** и ФГУП «ГосНИИ ГА» заключен госконтракт на выполнение научно-исследовательских работ по теме «Разработка научно обоснованных предложений по государственному регулированию обеспечения орнитологической безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации в РФ», в рамках которой был разработан проект приказа **Минтранса России** «Об утверждении федеральных авиационных правил по обеспечению орнитологической безопасности полетов гражданской авиации», который размещен для публичного обсуждения.

«Вместе с тем, по результатам согласований и обсуждений выявлено большое количество значимых замечаний, что свидетельствует о недостаточно качественно проведенной работе. Замечания **Минтрансом России** учтены не были», – говорится в материалах Счётной палаты.

Ведомство отмечает, что работы по государственному контракту оплачены в полном объеме в размере 5,6 миллиона рублей.

«Проверкой установлено, что **Минтрансом России** в полной мере не реализованы результаты НИР, полученные в рамках заключенных государственных контрактов... на общую сумму 13,4 миллиона рублей. Так, ряд проектов нормативных правовых актов, разработанных **Минтрансом России** на основании научно обоснованных предложений, являющихся результатами НИР, более полугода имеют статус проектов», – говорится в документе.

«Результаты НИР **Минтрансом России** в Росавиацию, авиапредприятия (авиакомпания), аэропорты гражданской авиации, субъектам Российской Федерации, региональные ведомства (учреждения) не направлялись. При этом направление результатов НИР предусмотрено планами внедрения результатов технических заданий данных государственных контрактов», – отмечает ведомство.

https://1prime.ru/state_regulation/20200803/831859892.html

ПРАЙМ; 2020.03.08; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОБНАРУЖИЛА НЕДОСТАЧУ ПРИ РЕОРГАНИЗАЦИИ В АЭРОПОРТУ ДОМОДЕДОВО

Недостача материалов и оборудования более чем на 107 миллионов рублей была установлена при реорганизации ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово», сообщает Счетная палата.

«При реорганизации в 2019 году подведомственного **Росавиации** ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово» была установлена недостача материалов и оборудования более чем на 107 миллионов рублей», – приводятся в сообщении слова аудитора Валерия Богомолова.

Факты недостачи были отражены в актах инвентаризации, утвержденных руководством **Росавиации**.

«При этом Администрация аэропорта «Домодедово» не приняла меры по установлению причин возникновения недостачи и виновных лиц», – заключил Богомолов.

https://1prime.ru/state_regulation/20200803/831859882.html

<https://www.interfax.ru/russia/720008>

<https://www.kommersant.ru/doc/4441589>

<https://ren.tv/news/v-rossii/730936-pri-rekonstruktsii-v-domodedovo-vyiavili-nedostachu-v-107-mln-rublei>

ПРАЙМ; 2020.03.08; ХАБИРОВ ПОРУЧИЛ ГОСКОМТРАНСУ БАШКИРИИ ГОТОВИТЬСЯ К ОТКРЫТИЮ ЗАРУБЕЖНЫХ АВИАРЕЙСОВ

Глава Башкирии Радий Хабиров поручил госкомтрансу республики следить за этапами возобновления авиасообщения из Москвы в другие страны и быть готовым к открытию зарубежных рейсов из Уфы.

Россия на фоне пандемии коронавируса с 27 марта прекратила регулярное и чартерное авиасообщение с другими странами. Исключение составляют вывозные рейсы, а также грузовые, почтовые, санитарные и гуманитарные рейсы, перегоны пустых самолетов для техобслуживания, транзитные полеты с посадкой для дозаправки (смены экипажа) на территории РФ и полеты, осуществляемые по отдельным решениям правительства РФ. С 1 августа РФ возобновила авиасообщение с тремя странами: Великобританией, Турцией и Танзанией.

«Будьте постоянно в контакте с Росавиацией. Важно, чтобы следующие этапы открытий, когда увеличится количество стран, наш аэропорт начал потихонечку смотреть за рубеж. У нас есть рейсы в Вену, Стамбул и прочее, есть масса необходимых встреч с турецкими коллегами, поэтому за этим смотрите», – сказал Хабиров на оперативном совещании регионального правительства, обращаясь председателю госкомтранса Башкирии Алану Марзаеву.

РИА НОВОСТИ; 2020.03.08; НАЗВАНА ДАТА ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК ПО «ЕДИНОМУ» БИЛЕТУ В АБХАЗИЮ

Перевозки по «единому» билету из России в пять городов Абхазии возобновляются с 5 августа, пересадка будет на вокзале Адлера и в аэропорту Сочи, сообщили в пресс-службе АНО «Единая транспортная дирекция» («ЕТД»).

С 1 августа Россия и Абхазия сняли ограничения на пересечение границ.

«Возобновляют перевозки по «единому» билету в Республику Абхазию. Перевозки будут осуществляться с 5 августа с пересадкой на железнодорожном вокзале Адлер и в аэропорту Сочи в пять городов Абхазии: Гагру, Пицунду, Гудауту, Новый Афон и Сухум», – отметили в пресс-службе.

Оператор перевозок отметил, что на протяжении всего маршрута по «единому» билету пассажиров сопровождает служба поддержки. Воспользоваться «единым» билетом можно при путешествии как на поезде до железнодорожного вокзала Адлер и далее на автобусе, так и на самолете до аэропорта Сочи и далее также на автобусе в Абхазию.

Билеты с железнодорожной составляющей можно приобрести в кассах любого железнодорожного вокзала, в кассах агентских сетей АО «ФПК», а также на сайте ОАО «РЖД». Билет с использованием авиационного транспорта можно оформить через агентскую сеть Транспортной клиринговой палаты.

«Единый» билет в Абхазию можно приобрести с 3 августа. Стоимость автобусной части проезда останется на уровне 2019 года и составит: Сочи-Гагра – 380 рублей, Сочи-Пицунда – 420 рублей, Сочи-Гудаута – 460 рублей, Сочи-Новый Афон – 520 рублей, Сочи-Сухум – 560 рублей», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20200803/1575306032.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/9110113>

<https://www.pnp.ru/social/v-abkhaziyu-s-5-avgusta-mozhno-budet-doeihat-po-edinomu-biletu.html>

РЕН ТВ; 2020.03.08; МЕРЫ ДЛЯ СПАСЕНИЯ: КАК ОТПУГНУТЬ ЗАЦЕПЕРОВ ОТ ОПАСНОГО УВЛЕЧЕНИЯ

В Москве активисты после непродолжительной погони по рельсам поймали группу так называемых юных зацеперов, которые очень любят кататься верхом на электричках. Подростки не задумываются об опасности поездок на крыше поезда и рискуют своими жизнями ради порции адреналина. И это не шутки, ведь только с начала года погибли 17 экстремалов и 35 получили различные травмы. Однако те, кто осознали всю опасность своего увлечения, теперь пытаются остановить своих идейных оппонентов.

Их дозор передал информацию. Группа «антизацеперов» готовится ко встрече со своими идейными противниками. Настолько бурной реакции никто не ожидал. И пока погоня по рельсам и шпалам в самом разгаре.

По словам экспертов, с начала лета погибли 17 зацеперов. Травмы получили 35. Для общественников это не просто цифры: кто-то терял друзей, кто-то сам чуть не стал жертвой. Основатель движения антизацеперов Кирилл Кукушкин раньше и сам на электричках ездил только снаружи.

«Я вот как-то попался, когда катался так, и меня поставили на учет. После всех этих разборок родители объясняли. Показывали, что может произойти. Мне стало страшно, я ужаснулся», – говорит молодой человек.

Его полная противоположность Роман Громов – ему 28 лет, и 15 из них он играет со смертью. Говорит, что катался вне электричек больше тысячи раз. Это интервью могло стать последним в его жизни. На ближайшей станции Громов зацепился за электричку. Спиленные поручни не стали проблемой. Участники экстремального сообщества считают, такие изменения в конструкции вагонов лишь полумера.

А как же контролеры и охранники? К их работе есть вопросы. Даже находясь под камерами наблюдения, прямо с платформы Роман залез на крышу электрички. Проехал 5 остановок. И никто так и не вызвал полицию. Но даже если бы экстремала задержали – штраф всего 100 рублей. Этим не отпугнуть и школьника. Единственным и самым весомым аргументом против в этом случае, опять же, выступает статистика и сотни видео, как молодые люди попадают под колеса поезда, как разбиваются на огромной скорости о шпалы и рельсы и буквально сгорают заживо на крышах электричек.

Но даже трагедии, которые происходят с коллегами по сообществу, не заставят некоторых экстремалов бросить свое рискованное хобби. Активисты называют таких «адреналиновыми наркоманами» – людьми, буквально зависимыми от острых ощущений.

Это единственное, в чем сходятся и Громов, и команда антизацеперов. Они уверены, значительное повышение «стоимости» проезда вне вагона отпугнет смельчаков. Одного идейного противостояния недостаточно. Слово за законодателями, полицией и представителями РЖД.

<https://ren.tv/news/v-rossii/731168-mery-dlia-spaseniia-kak-otpugnut-zatseperov-ot-opasnogo-uvlecheniia>

ТАСС; 2020.03.08; СЕМЬЯМ ПОГИБШИХ В ДТП С МИКРОАВТОБУСОМ В КРЫМУ ВЫПЛАТЯТ ПО 1 МЛН РУБЛЕЙ

Власти Крыма выплатят по 1 млн рублей семьям девяти погибших в результате столкновения микроавтобуса с грузовиком, произошедшего 31 июля под Белогорском. Об этом в понедельник сообщил на своей странице во «ВКонтакте» глава республики Сергей Аксенов.

ДТП произошло около 05:15 мск 31 июля на трассе «Таврида» в Белогорском районе. По данным МВД, водитель микроавтобуса уснул за рулем и допустил столкновение с грузовиком. Погибли девять человек, в том числе водитель микроавтобуса и подросток; еще девять человек пострадали. Трех из них, в том числе двумя детям, помощь была оказана амбулаторно.

«Принято решение о выплате материальной помощи из бюджета республики в размере одного миллиона рублей семьям погибших в ДТП под Белогорском 31 июля», – написал Аксенов.

Также он сообщил, что пострадавшим, которые получили травмы тяжелой и средней степени, будет выплачено по 500 тыс. рублей, тем, кто получил легкие травмы – по 200 тыс. рублей.

МВД ранее возбудило дело по части 5 статьи 264 УК РФ («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»), СК – по части 3 статьи 238 УК РФ («Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей»). Проверки перевозчика – крымского предприятия – проводят прокуратура и Ространснадзор. Организатор перевозки микроавтобусом арестован.

<https://tass.ru/obschestvo/9110035>

КОММЕРСАНТЬ УДМУРТИЯ; ОКСАНА МЫМРИНА; 2020.04.08; ПАССАЖИРОВ ХОТЯТ ЗНАТЬ В ЛИЦО; ЖИТЕЛИ УДМУРТИИ СМОГУТ ПОПОЛНЯТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ И ШКОЛЬНЫЕ КАРТЫ ТЕПЕРЬ ТОЛЬКО БЕЗНАЛИЧНЫМ СПОСОБОМ

С сегодняшнего дня жители Удмуртии смогут пополнять транспортные и школьные карты лишь безналичным способом. В силу вступили поправки в федеральный закон о национальной платежной системе, которые предусматривают запрет анонимного пополнения электронных кошельков. В **минтрансе** Удмуртии отмечают, что эти нововведения касаются именно банков и транспортных компаний. Некоторые депутаты отмечают, что так власти пытаются исключить серые финансовые схемы ухода от налогообложения, однако считают, что по школьным картам питания и транспортным картам можно было сделать послабления, поскольку через эти карты такие схемы реализовать невозможно.

С 3 августа в Удмуртии, как и в других регионах страны, можно будет пополнять транспортные и школьные карты только безналичным способом в связи с вступлением в силу поправок в федеральный закон «О национальной платежной системе», предусматривающих запрет анонимного пополнения электронных кошельков, пишет “Ъ”. Исключения сделаны для Москвы и Санкт-Петербурга. Как сообщили в **пресс-службе** удмуртского отделения «Сбербанка», теперь в регионе прием наличных денег в терминалах самообслуживания прекращается, в частности, для транспортной карты «Стриж» и школьных карт питания. «Их пополнение возможно только безналичным способом при помощи банковской карты», – отметили в банке.

По информации официального сайта транспортной карты «Стриж», пополнение не персонифицированных электронных кошельков, в том числе транспортных карт, наличными денежными средствами, возможно исключительно при предъявлении паспорта и идентификации гражданина у агента пополнения.

«К сожалению, сеть терминалов пополнения QIWI на данный момент не имеет технической возможности выполнить требования законодательства. В связи с этим возможность пополнения транспортных карт в сети терминалов QIWI временно приостановлена», – пояснили на сайте.

Там отмечается, что теперь пополнить транспортную карту пассажиры смогут в кассах транспортных предприятий при предъявлении паспорта, в банкоматах «Сбербанка» и через его онлайн-сервис, а также с помощью мобильных приложений «Фрисби» и карты «Стриж».

По словам **министра транспорта** и дорожного хозяйства Удмуртии Алексея Горбачева, региональное ведомство не готовится к этим нововведениям, поскольку они напрямую связаны именно с работой банков с транспортными компаниями. «Транспортная школьная карта ни одним законодательством не предусмотрена. Это добрая воля самого перевозчика», – подчеркнул министр.

Он отметил, что власти региона продолжать поддерживать перевозчиков субсидиями для предоставления льгот трем категориям граждан – пользующимся единым социальным проездным, детям-сиротам и малообеспеченным многодетным семьям.

Эти льготы и раньше предоставлялись, и сейчас предоставляются. Они предоставляются не по электронным картам, а по бумажному проездному билету. На сегодняшний день это сохраняется, потому что в постановлении правительства Удмуртии говорится только о бумажных», – пояснил господин Горбачев.

В транспортных компаниях ИжГЭТ и ИПОПАТ не смогли оперативно прокомментировать ситуацию и попросили отправить официальные запросы. «Нам действительно изменение пришло, мы с этим вопросом разбираемся. Планируем сегодня этот вопрос доработать, и в дальнейшем дадим ответ», – пояснил гендиректор МУП «ИжГЭТ» Андрей Батов.

Депутат гордумы Ижевска, юрист Вадим Глухов считает, что в данной ситуации банки должны взять на себя функцию по информированию граждан о нововведении. Также он отмечает, что введением запрета анонимного пополнения электронных кошельков власти «пытаются пресечь серые финансовые схемы ухода от налогообложения». Однако считает, что в данном случае они «перегнули палку».

По школьным картам питания и транспортным картам могли бы сделать послабления. Очевидно, что через эти карты невозможно реализовать схему отмывания денег», – говорит депутат.

По его словам, сейчас почти все жители городов имеют банковские карты, а привязанные к ним смартфоны позволяют делать переводы в реальном времени. «Поэтому молодое поколение быстро привыкнет к нововведениям, а вот старшему поколению будет сложно освоиться в новой реальности. Во всех банках должны быть сотрудники, которые простым языком, научат старшее поколение пополнять электронные карты. Также необходимо каждого пенсионера снабдить смартфоном и научить им пользоваться, в том числе делать денежные переводы», – говорит господин Глухов.

Он отметил, что где-то треть населения Ижевска – это пенсионеры, и они остаются «за бортом этих технологий». По его словам, поскольку это федеральный закон, «на местах» на него повлиять не получится.

Позже **пресс-служба** Центробанка пояснила, что запрет на пополнение наличными неперсонифицированных электронных кошельков не затрагивает транспортные карты, эмитируемые транспортными организациями или пополняемые через них. Также ограничения не распространяются на школьные карты, поскольку такие карты не являются анонимными.

В Центробанке заявили, что они взаимодействует со всеми основными операторами транспортных карт. «В том случае, если внутренняя система оператора настроена таким образом, что пополнение карт происходит не через транспортную организацию и попадает под действие поправок к закону о национальной платежной системе, у операторов есть время до 1 октября 2020 года, чтобы скорректировать свою бизнес-модель», – отметили в ЦБ.

<https://www.kommersant.ru/doc/4441847>

[Вернуться в оглавление](#)