



Ежедневный мониторинг СМИ

17 АВГУСТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.14.08; ОПЕРШТАБ ПО ВЫВОЗУ УГЛЯ ИЗ КУЗБАССА НА ВОСТОК ВОЗОБНОВИТ РАБОТУ В СЕНТЯБРЕ – ДИТРИХ	4
ТАСС; 2020.14.08; РЖД ДОЛЖНЫ ЗАДАТЬ НОРМЫ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ НА ВРЕМЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА – ЛЕВИТИН	4
КОММЕРСАНТЬ; ЗАЙНУЛЛИН ЕВГЕНИЙ, ВЕДЕНЕЕВА АНАСТАСИЯ; 2020.17.08; УГОЛЬНЫЕ СУБСИДИИ СГРУЖАЮТ В ТАМАНИ; ОТЭКО МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ 10 МЛРД РУБЛЕЙ В ГОД НА ПОДДЕРЖКУ ЭКСПОРТА	5
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.14.08; УГОЛЬ ТОЛКАЮТ К ЧЕРНОМУ МОРЮ; ВЛАСТИ ПРЕДЛАГАЮТ СУБСИДИРОВАТЬ ТЕРМИНАЛ ОТЭКО ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ЭКСПОРТА УГЛЯ ..	6
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ ГОЛОВКО; 2020.14.08; ДОРОГИ, ИНВЕСТИЦИИ, РАБОЧИЕ МЕСТА И ЖИЛЬЕ: РАЗГОВОР ПРЕЗИДЕНТА С ГЛАВОЙ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ. ВЕСТИ В 20:00	8
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; 2020.15.08; ТУРИСТОВ ЖДУТ С НЕТЕРПЕНИЕМ: С ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТЬЮ КАМЧАТКЕ ПОСТАРАЮТСЯ ПОМОЧЬ. ВЕСТИ В 20:00	9
РОССИЯ 24; АЛЕКСАНДР ЛАНСКОВ; 2020.14.08; АВИАКОМПАНИИ ВЫДАЮТ ПАССАЖИРАМ ВАУЧЕРЫ ЗА ОТМЕНЕННЫЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ РЕЙСЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	9
РОССИЯ 24; 2020.14.08; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙСЫ В ЖЕНЕВУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	10
НТВ # СЕГОДНЯ, 15.08.2020 19:10; ОТКРЫТИЕ ГРАНИЦ	10
НТВ # СЕГОДНЯ, 15.08.2020 16:10; РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЫЛЕТ	11
ВМЕСТЕ-РФ; 2020.13.08; В ВЕЛЬСКЕ ОТКРЫЛИ АЭРОПОРТ, КОТОРЫЙ ЖИТЕЛИ ЖДАЛИ 20 ЛЕТ	11
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; МАКСИМ АХМЕТОВ; 2020.13.08; РЕМОНТ ПОДЪЕЗДОВ К БОЛЬНИЦАМ И ПОЛИКЛИНИКАМ: ДО КОНЦА ГОДА СДАДУТ 800 ОБЪЕКТОВ. ВЕСТИ	11
ВЕСТИ МАГАДАН; АЛЕКСАНДР ОРЛОВ; 2020.13.08; ТАХОГРАФЫ – В КАЖДЫЙ КОЛЫМСКИЙ ГРУЗОВИК	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЗАМАХИНА ТАТЬЯНА; 2020.17.08; ДОРОГА НА СЕВЕР; ВЛАДИМИР ПУТИН ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНА	12
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.17.08; ДВОЙНОЙ ТОННАЖ: В АРХАНГЕЛЬСКЕ НАШЛИ СПОСОБ РАСШИРИТЬ СНАБЖЕНИЕ РЕГИОНА ТОПЛИВОМ; ПЯТИЛЕТНЕЕ ИНВЕСТИЦИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ ОБЛАСТИ С «РОСНЕФТЬЮ» ПОМОЖЕТ УСКОРИТЬ РАЗВИТИЕ НЕФТЕГАЗОВЫХ ПРОИЗВОДСТВ В АРКТИКЕ	13
ТАСС; 2020.14.08; ПУТИН ПОРУЧИТ МИНТРАНСУ ВЫДЕЛИТЬ ДЕНЬГИ НА ДОРОГУ К МОНОГОРОДУ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	15
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.16.08; НА КАМЧАТКУ ПРИВЕЗЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ЭНЕРГИЮ; ПРОДОЛЖАЕТСЯ ВИЗИТ МИХАИЛА МИШУСТИНА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК	16

ТАСС; 2020.15.08; ЭКСПЕРТЫ: РОСТ ВНИМАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ВЛАСТЕЙ НАПРАВЛЕН НА ПРИВЛЕЧЕНИЕ ЛЮДЕЙ НА КАМЧАТКУ.....	17
ТАСС; 2020.15.08; НА КАМЧАТКЕ ХОТЯТ РЕАЛИЗОВАТЬ «ПИЛОТ» ПО РАЗВИТИЮ МАЛОЙ АВИАЦИИ И ПРОСЯТ УПРОЩЕНИЯ ЗАКОНОВ.....	19
ТАСС; 2020.15.08; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ СИСТЕМУ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА КАМЧАТКЕ.....	20
КОММЕРСАНТЪ FM; АННА НИКИТИНА; 2020.14.08; ПЕРЕВОЗЧИКИ ОКАЗАЛИСЬ ВНЕ ЗОНЫ ДОСТУПА; КОГДА КЛИЕНТЫ АВИАКОМПАНИЙ СМОГУТ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА ОТМЕНЕННЫЕ РЕЙСЫ.....	20
ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2020.15.08; ПОСТАВИТЬ НА ПЕРО: ПТИЦЫ ПО-ПРЕЖНЕМУ УГРОЖАЮТ АЭРОПОРТАМ РОССИИ; ЗА ГОД ПОСЛЕ «ЧУДА НА КУКУРУЗНОМ ПОЛЕ» СИТУАЦИЯ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПОЧТИ НЕ ИЗМЕНИЛАСЬ.....	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.17.08; ИЗМЕНЕНЫ ПРАВИЛА ЭКСТРЕННОЙ ПОМОЩИ ТУРИСТАМ ЗА РУБЕЖОМ; ТУДА И ОБРАТНО.....	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЗАБРОДИНА ЕКАТЕРИНА, ПРОКОФЬЕВ ВЯЧЕСЛАВ, МИРАКЯН НИВА; 2020.17.08; БЕСПЛАТНО НЕ ВЫВОЗЯТ.....	26
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ГОЛУБИЦКАЯ ЖАННА; 2020.15.08; ТУРОПЕРАТОРЫ РАССКАЗАЛИ О НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЯХ В БАРХАТНЫЙ СЕЗОН: КУДА ПОЕХАТЬ.....	27
РБК; 2020.17.08; БОЛЬШИНСТВО РОССИЯН ЗАВИЛИ О ГОТОВНОСТИ ЕЗДИТЬ НА БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЯХ.....	28
ОГОНЁК; ТРУШИН АЛЕКСАНДР; 2020.17.08; ЦИФРОВАЯ ЗАПАДНЯ; КОРОНАВИРУС ПОДТОЛКНУЛ И АКТИВИЗИРОВАЛ ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ.....	29
КОММЕРСАНТЪ; БУРАНОВ ИВАН; 2020.17.08; ТАКСИСТОВ СФОТОГРАФИРУЮТ В ПРОФИЛЬ; ВЛАСТИ УСИЛИВАЮТ КОНТРОЛЬ ЗА ПЕРЕВОЗКАМИ С ПОМОЩЬЮ ЦИФРОВЫХ СЕРВИСОВ.....	36
ЛЕНТА.РУ; ГОРОДИЩЕВА ЕЛИЗАВЕТА; 2020.16.08; КАПИТАЛЬНОЕ ВЛОЖЕНИЕ; РОССИЙСКИЕ ВЛАСТИ ХОТЯТ ДАТЬ БОЛЬШЕ ДЕНЕГ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ МЕГАСТРОЙКУ. КАК ОНА ПОМОЖЕТ ЭКОНОМИКЕ?37	
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ИВАН СТЕПАНОВ , МАРИЯ БОКАРЕВА , ТАТЬЯНА СТРУКОВА; 2020.15.08; «ГРОБОВАЯ ТИШИНА ДО ПЕРВОГО УДАРА О ЗЕМЛЮ». ПАССАЖИРЫ А321 ПОДЕЛИЛИСЬ ВОСПОМИНАНИЯМИ О «ЧУДЕ НА КУКУРУЗНОМ ПОЛЕ».....	39
РИА НОВОСТИ; 2020.15.08; ЧУДО НА КУКУРУЗНОМ ПОЛЕ.....	41
РЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ; ЛУИЗА ИГНАТЬЕВА; 2020.14.08; РОССИЙСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА РЕЗКИЙ СКАЧОК ТОПЛИВНЫХ ЦЕН В АЭРОПОРТАХ; ЕСЛИ ЕГО НЕ ОСТАНОВИТЬ, ТО ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ ПОДНИМУТСЯ КАК МИНИМУМ НА 15%.....	42
ТАСС; 2020.15.08; ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО СТРОЯЩЕЙСЯ С 2015 ГОДА ДОРОГЕ В ОБХОД МАРИИНСКА.....	44
НОВОСТИ ЯКУТИИ; 2020.16.08; АЙСЕН НИКОЛАЕВ ПОЗДРАВЛЯЕТ С ДНЕМ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА РОССИИ.....	45
ТАСС; 2020.15.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО 6 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РЕГИОНАХ.....	46
ТАСС; 2020.15.08; ЗАМПРЕД ПРАВИТЕЛЬСТВА ЗАЯВИЛ, ЧТО ПРОЕКТЫ ПО ТУРИЗМУ В ДФО НУЖНО ВКЛЮЧИТЬ В НАЦПРОЕКТЫ.....	47
ПРАЙМ; 2020.14.08; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИЛ АЛЬТЕРНАТИВУ В РАЗДЕЛЕНИИ ЗАТРАТ НА ЛИЗИНГ ЭЛЕКТРИЧЕК.....	48

ТАСС; 2020.15.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО УВЕЛИЧИВАЕТ ОБЪЕМ РЕЗЕРВНОГО ФОНДА НА 1,8 ТРЛН РУБЛЕЙ	48
ТАСС; 2020.14.08; В СЕРТОЛОВЕ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛОСЬ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНОГО УЗЛА	49
КОММЕРСАНТЪ ПРИКАМЬЕ; 2020.16.08; ДМИТРИЙ МАХОНИН: ПЕРВАЯ ОСОБАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗОНА В РЕГИОНЕ ПОЯВИТСЯ В ОСЕНЦАХ	49
ТАСС; 2020.17.08; ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ АФИН В МОСКВУ ВЫЛЕТЕЛИ 186 ПАССАЖИРОВ	50
РИА НОВОСТИ; 2020.17.08; ОЧЕРЕДНОЙ РЕЙС ВЫВЕЗ РОССИЯН ИЗ НЬЮ-ЙОРКА В МОСКВУ	50
ТАСС; 2020.16.08; ДЛЯ РОССИЯН В АВГУСТЕ ЗАПЛАНИРОВАЛИ ЧЕТЫРЕ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСА ИЗ ИТАЛИИ	51
ПРАЙМ; 2020.16.08; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ДОСТАВИТ 183 РОССИЯНИНА ИЗ ТАШКЕНТА В ПЕТЕРБУРГ – ПОСОЛЬСТВО РФ	51
ТАСС; 2020.15.08; НОВЫЙ ОБХОД СИМФЕРОПОЛЯ ЗА 25 МЛРД РУБЛЕЙ НАЧНУТ ПРОЕКТИРОВАТЬ В 2020 ГОДУ	51
ТАСС; 2020.16.08; НА КРЫМСКОМ МОСТУ УСТАНОВИЛИ НОВЫЙ РЕКОРД АВТОТРАФИКА	52
ТАСС; 2020.15.08; ИЗ РОССИИ В АБХАЗИЮ НАЧАЛ КУРСИРОВАТЬ НОВЫЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ РЕТРО-ПОЕЗД	53
ПРАЙМ; 2020.14.08; РЖД СДЕЛАЛИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ВЫДАЧУ ДОКУМЕНТОВ О ВЕСЕ КОНТЕЙНЕРА ДЛЯ ПОГРУЗКИ НА СУДНО	53
КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; 2020.14.08; ОБЩЕСТВЕННИК ПОДАЛ АПЕЛЛЯЦИЮ НА РЕШЕНИЕ ПО ЗАКРЫТИЮ ПУТЕЙ МЕЖДУ ПЕРМЬ I И ПЕРМЬ II	54
ТАСС; 2020.17.08; МИШУСТИН НЕ ИСКЛЮЧИЛ ПЕРЕДАЧУ РЫБНОГО ТЕРМИНАЛА МАГАДАНСКОГО ПОРТА В ВЕДЕНИЕ РЕГИОНА	54
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИЛИППОВА ЕВГЕНИЯ; 2020.16.08; РЕЧНЫЕ ТРАМВАЙЧИКИ РАЗРЕШЕНО ЗАПРАВЛЯТЬ ГАЗОМ	56
ТАСС; 2020.15.08; КАБМИН ПРЕДЛОЖИЛ В ТРИ РАЗА ПОВЫСИТЬ СКИДКУ НА ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ В ЗАПАДНОМ НАПРАВЛЕНИИ	56
ФОНТАНКА.РУ; 2020.15.08; ПЕТЕРБУРГСКОМУ ПОРТУ РАЗРЕШАТ ПРИНИМАТЬ БОЛЬШИЕ ЛАЙНЕРЫ	57
ТАСС; 2020.15.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСШИРИЛО ГЕОГРАФИЮ СУБСИДИРУЕМЫХ ВНУТРЕННИХ АВИАРЕЙСОВ	57
РИА НОВОСТИ; 2020.14.08; ХУСНУЛЛИН НЕДОВОЛЕН РАБОТОЙ ЗАКАЗЧИКА СТРОЙКИ ПОРТА ПОД КАЛИНИНГРАДОМ	58
РИА НОВОСТИ; 2020.15.08; РОССИЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ В ШВЕЙЦАРИЮ	58
ПРАЙМ; 2020.15.08; АВИАКОМПАНИЯ SWISS НАЧАЛА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ЦЮРИХОМ – «ДОМОДЕДОВО»	59
ТАСС; 2020.14.08; ПАРФЕНЧИКОВ АНОНСИРОВАЛ ОТКРЫТИЕ НОВОГО ЗДАНИЯ АЭРОВОКЗАЛА В ПЕТРОЗАВОДСКЕ	59
ОТР; 2020.13.08; ДЕЛО ПАХНЕТ КЕРОСИНОМ	60

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.14.08; ОПЕРАТИВНЫЙ ШТАБ ПО ВЫВОЗУ УГЛЯ ИЗ КУЗБАССА НА ВОСТОК ВОЗОБНОВИТ РАБОТУ В СЕНТЯБРЕ – ДИТРИХ

Оперативный штаб по вывозу добытого в Кузбассе угля на восток, который приостановил работу из-за пандемии коронавируса, соберется в сентябре для оперативного решения вопросов по обеспечению стабильных поставок угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Об этом в пятницу сообщает **пресс-служба** администрации правительства Кузбасса со ссылкой на **министра транспорта РФ Евгения Дитриха**.

«В ближайшее время нам нужно возобновить работу оперативного штаба по вывозу угля на восток, который был несколько приостановлен в связи с коронавирусом? Мы уже в сентябре возобновим работу этого штаба, будем оперативно рассматривать и тонкие, текущие вопросы, и вопросы глобальные», – передает **пресс-служба** слова министра с совместного заседания рабочих групп Госсовета РФ по направлениям «Энергетика» и «Транспорт».

Власти Кузбасса, где добывают около 60% российского угля, на протяжении последних неоднократно заявляют о трудностях с транспортировкой топлива в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, где сосредоточены его основные потребители. Из-за инфраструктурных ограничений железных дорог восточного полигона угольщики не могут наращивать объемы перевозок угля в этом направлении и вынуждены искать другие логистические пути для экспорта.

В марте 2020 года власти Кузбасса и РЖД договорились о транспортировке не менее 53 млн тонн каменного угля из Кемеровской области на экспорт в восточном направлении. Соответствующие параметры закреплены в подписанном дополнении к соглашению о взаимодействии по обеспечению перевозки железнодорожным транспортом продукции, производимой на территории региона на 2019-2035 годы.

Первый документ был подписан сторонами в июне 2019 года на Петербургском международном экономическом форуме. Согласно его условиям, РЖД намерены развивать железнодорожную инфраструктуру для максимально возможного удовлетворения потребностей грузоотправителей Кузбасса. Со своей стороны правительство региона намерено организовывать обсуждение вопросов повышения эффективности и технологичности функционирования и развития железнодорожного транспорта общего и необщего пользования на территории Кузбасса, в том числе вопросов привлечения инвестиций в развитие железнодорожного транспорта.

ТАСС; 2020.14.08; РЖД ДОЛЖНЫ ЗАДАТЬ НОРМЫ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ НА ВРЕМЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА – ЛЕВИТИН

Секретарь Госсовета РФ и помощник президента России Игорь Левитин потребовал от руководства «**Российских железных дорог**» определить на период модернизации Восточного полигона пропускные мощности, которые **РЖД** готовы предоставить угольщикам для вывоза твердого топлива на экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. На совместном заседании рабочих групп Госсовета РФ по направлениям «Энергетика» и «Транспорт» **Левитин** также напомнил о необходимости выполнять планы модернизации БАМа и Транссиба.

«Хотел бы напомнить, что есть поручение **президента РФ** о вывозе кузбасского угля. Просьба к **РЖД**: вы **президенту РФ** пообещали провести в установленные сроки модернизацию БАМа. Президент поддержал правительство РФ в принятии изменений в законы, [позволивших ускорить развитие Восточного полигона **РЖД**]. Поэтому никаких

проволочек в модернизации БАМа быть не должно. Определитесь точно, какую пропускную способность на период строительства и реконструкции вы даёте угольщикам, чтобы все четко это понимали», – цитирует **Левитина пресс-служба** правительства Кузбасса.

В ходе заседания губернатор Кузбасса, который возглавляет рабочую группу Госсовета РФ по направлению «Энергетика», предложил **РЖД** предоставлять объективную оперативную информацию о строительстве объектов Восточного полигона. Это позволит угольным компаниям планировать инвестиции в развитие своих предприятий и в инфраструктуру для перевозок.

«Нам надо знать, в каком году и когда именно появятся дополнительные провозные мощности, потому что под это будут идти инвестиции угольных компаний. Они намного выше, чем инвестиции непосредственно в развитие БАМа и Транссиба. Это проект не только **РЖД** – это совместный проект и **РЖД**, и угольщиков, и стивидоров, и портовиков. От того, насколько синхронизированы действия всех участников, от правильности управленческих решений будет зависеть эффективность проекта для Российской Федерации», – приводит **пресс-служба** правительства слова Цивилева.

Модернизация БАМа и Транссиба – один из крупнейших инфраструктурных проектов в РФ. Первый этап проекта предусматривает увеличение в 2020 г. провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока на 66,8 млн тонн в год к уровню 2012 года – до 124,9 млн тонн. Реализация второго этапа развития магистралей позволит увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба до 180 млн тонн в год, его планировалось завершить в 2024 году.

КОММЕРСАНТЪ; ЗАЙНУЛЛИН ЕВГЕНИЙ, ВЕДЕНЕЕВА АНАСТАСИЯ; 2020.17.08; УГОЛЬНЫЕ СУБСИДИИ СГРУЖАЮТ В ТАМАНИ; ОТЭКО МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ 10 МЛРД РУБЛЕЙ В ГОД НА ПОДДЕРЖКУ ЭКСПОРТА

Минэнерго для стимулирования экспорта угля предлагает дать субсидию 10 млрд руб. в год терминалу ОТЭКО Мишеля Литвака в порту Тамани. Это должно позволить терминалу снизить ставку перевалки. В отрасли считают такой подход дискриминационным, ФАС тоже сомневается в его обоснованности. Сам господин Литвак подчеркивает, что никогда не просил помощи от государства, а эта мера направлена на поддержку угольщиков.

Другой вариант – предоставить адресные субсидии самим угольщикам, но, по данным «Ъ», большинство угольных компаний его не поддерживают, предлагая просто снизить тариф ОАО РЖД.

Как стало известно «Ъ», Минэнерго предлагает ежегодно выделять до 10 млрд руб. субсидий таманскому портовому проекту ОТЭКО Мишеля Литвака. По словам источников «Ъ», вопрос обсуждался на заседании рабочих групп Госсовета по транспорту и энергетике 14 августа. Как сообщал «Ъ» 14 августа, субсидии могут снизить ставку перевалки угля в порту с \$14 до \$8 за тонну – до уровня УстьЛуги и Мурманска. В результате, как ожидается, экспорт угля вырастет на 20 млн тонн, дополнительная прибыль угольных компаний может составить 25 млрд руб., платежи в бюджет – 3 млрд руб., выручка ОАО РЖД – 32 млрд руб., выручка железнодорожных операторов – 9 млрд руб., говорилось в презентации Минэнерго к заседанию. Источник «Ъ», знакомый с ситуацией, говорит, что сейчас угольный терминал ОТЭКО может перевалить 3 млн тонн угля в месяц, но к середине 2021 года мощности вырастут до 50 млн тонн.

Предложение призвано улучшить экономику экспорта угля из Кузбасса с отгрузкой из портов европейской части РФ. Цены на энергетический уголь в Европе ниже, чем в Азии, поэтому угольщикам выгоднее ехать на восток, но мощности БАМа и Транссиба пока недостаточны, чтобы провезти все объемы.

По словам собеседников «Ъ», ОАО РЖД на совещании подняло вопрос о субсидии угольщикам, которые согласятся везти сырье из Кузбасса в порты европейской части РФ. Но, как заявило Минэнерго, предложение не поддержало большинство угольных компаний, кроме «СДС-угля», говорят источники «Ъ». Вместо этого угольщики просили ОАО РЖД продлить скидки на перевозку в порты европейской части РФ на 2021 год и при возможности увеличить их. Как писал «Ъ» 14 августа, в подготовленном правительством проекте доклада **президенту РФ** речь шла об увеличении предельного размера скидки с 12,8% до 42,7%.

В Минэнерго «Ъ» подтвердили, что предложения по стимулированию перевозок угля через порты юга и северо-запада, которые содержатся в проекте доклада президенту, принадлежат министерству. Вопрос о согласовании субсидии в 10 млрд руб. в министерстве оставили без комментариев. **В Минтрансе «Ъ» сообщили**, что предложения об увеличении скидки на перевозку угля министерством не обсуждались, а решения о выделении субсидий ОТЭКО не принимались.

Но, по словам собеседников «Ъ», в рамках заседания 14 августа **глава Минтранса Евгений Дитрих** говорил о необходимости обеспечить загрузку терминала ОТЭКО.

Топ-менеджер крупной угольной компании сказал «Ъ», что снижение тарифов в Тамани позволит увеличить отгрузки через этот порт и нарастить объемы экспорта, что «особенно актуально в связи загруженностью железных дорог в восточном направлении». В то же время в отрасли считают идею индивидуальных субсидий для ОТЭКО дискриминацией остальных участников рынка. Так, один из собеседников «Ъ» недоумевает, почему ОТЭКО не может самостоятельно снизить ставки перевалки, увеличив срок окупаемости проекта.

Заместитель главы ФАС Александр Редько заявил «Ъ», что идея потратить бюджетные средства на поддержку коммерчески успешного частного порта, работающего в конкурентной среде, «нуждается в обосновании». «Полагаем, что приоритет господдержки – не грузовой, а пассажирский транспорт, пострадавший от кризиса, качественная работа которого востребована гражданами в повседневной жизни», – сказал он.

Мишель Литвак сообщил «Ъ», что «никогда не просил и не просит помощи от государства». По его мнению, «это правильно – помогать нашим угольным компаниям завоевывать именно новые экспортные рынки».

По его словам, субсидия «непосредственно морским терминалам по усмотрению государства» – это лишь один из вариантов решения проблемы.

Другим вариантом могла бы стать прямая субсидия угольщикам-экспортерам, направляющим грузы на новые рынки и увеличивающим отгрузки в адрес специализированных терминалов с развитой железнодорожной инфраструктурой. Еще один сценарий – субсидия в адрес ОАО РЖД для обеспечения дополнительной скидки на провоз угля в такие терминалы.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров согласен, что субсидирование перевалки создает неравные условия для стивидорных компаний. Эксперт отмечает, что подход, основанный на выравнивании логистических затрат для разных направлений и терминалов, нежизнеспособен в условиях разных цен на уголь в Европе, Азии и Африке, а также в связи с тем, что многие крупнейшие терминалы принадлежат самим угольным компаниям.

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.14.08; УГОЛЬ ТОЛКАЮТ К ЧЕРНОМУ МОРЮ; ВЛАСТИ ПРЕДЛАГАЮТ СУБСИДИРОВАТЬ ТЕРМИНАЛ ОТЭКО ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ЭКСПОРТА УГЛЯ

Правительство предложило целевым образом субсидировать терминал ОТЭКО Мишеля Литвака в Тамани, чтобы увеличить через него перевалку угля на экспорт. Субсидии для

снижения кредитной нагрузки терминала позволят снизить ставку перевалки до \$8 на тонну и увеличить отгрузки на 25 млн тонн в год, говорится в проекте доклада **президенту РФ**, подготовленном Минэнерго. Кроме того, предложено увеличить размер скидки к железнодорожному тарифу до 42,7% с нынешних 12,8%, а также заморозить тарифы «Росморпорта».

Господдержка портового проекта «Тамань» группы компаний ОТЭКО Мишеля Литвака поможет увеличить экспорт угля, говорится в проекте доклада правительства **президенту РФ Владимиру Путину**. Документ подготовлен по итогам совещания по развитию транспорта 7 мая. Ответственным по предоставлению предложений к 15 июня по созданию механизма стимулирования перевозок угля на экспорт через порты юга и северо-Запада значится премьер **Михаил Мишустин**.

Так, предлагается субсидировать процентную ставку и пролонгировать кредиты для проекта ОТЭКО. В результате, как ожидается, ставка перевалки угля снизится с \$14 до \$8 за тонну, до уровня на терминалах в Усть-Луге и Мурманске. Это позволит дополнительно увеличить объем поставок угля на экспорт до 25 млн тонн, получить дополнительную выручку угольным компаниям, ОАО РЖД и железнодорожным операторам увеличить поступление платежей в бюджет РФ, говорится в документе.

Кроме того, предлагается дать скидку к тарифу на железнодорожные перевозки угля.

Поскольку уголь относится к первому тарифному классу (самому дешевому), сейчас ОАО РЖД не имеет права давать на его перевозку скидку более 12,8%. Однако в докладе предлагается «в условиях кризисной экономической и рыночной конъюнктуры» сблизить условия применения тарифного коридора к экспортным поставкам угля с условиями, действующими для более дорогих перевозок (грузов второго и третьего классов), увеличив максимальную возможную скидку до 42,7%. При этом ОАО РЖД уже неоднократно сомневалось в эффективности даже действующих преференций для угля, а топ-менеджеры компании указывали, что сейчас перевозки угля для монополии убыточны.

В ОАО РЖД «Б» сообщили, что соответствующих предложений не видели. В настоящее время компания уже предоставила тарифные преференции для перевозок угля по альтернативным направлениям на максимальном уровне – как с точки зрения установленных регулятором правил, так и с точки зрения экономической целесообразности, заключили в монополии.

Также в документе речь идет о введении моратория до 2022 года на индексацию портовых сборов и плату за аренду недвижимого имущества ФГУП «Росморпорт».

В **Минтрансе** «Б» сообщили, что предложения об увеличении скидки на перевозку угля **Минтрансом** не обсуждались. Идея о введении моратория до 2022 года на индексацию портовых сборов, взимаемых в российских морских портах, а также на индексацию платы за аренду недвижимого имущества ФГУП «Росморпорт» министерством не поддерживается. Решения о выделении указанных субсидий ОТЭКО не принимались, заключили в **Минтрансе**.

Замглавы ФАС Александр Редько говорит, что идея потратить бюджетные средства на поддержку коммерчески успешного частного порта, работающего в конкурентной среде, нуждается в обосновании с государственных позиций. «Полагаем, что приоритет господдержки – не грузовой, а пассажирский транспорт, пострадавший от кризиса и качественная работа которого востребована гражданами в повседневной жизни», – заключил господин Редько.

В Минэнерго «Б» не ответили.

Сегодня цена угля на европейском рынке составляет \$53 на тонну, говорит Максим Худалов из АКРА. Стоимость погрузки в \$14 на тонну и железнодорожный тариф до порта в \$25–28 оставляют угольщикам \$11–15 на тонну – это меньше, чем себестоимость добычи угля подземным способом на большинстве российских шахт. Максим Худалов

отмечает, что даже снижение стоимости перевалки до \$8 может оказаться недостаточным в свете волатильности цен на уголь в европейском регионе и рисков полного отказа европейских стран (кроме Польши) от угольной генерации.

В этой связи снижение тарифов и на железнодорожную перевозку, и на перевалку в портах – единственный путь по недопущению дальнейшего снижения добычи угля, которое уже достигло 8% за январь–июль, говорит эксперт.

В проекте предложений напоминает, что экспорт угля в 2019 году составил 221 млн тонн, из которых 67,5 млн тонн – через порты северо-запада и юга. За январь–май экспорт на этом направлении снизился на 0,7 млн тонн, до 27,2 млн тонн. Для сохранения перевозок уже был принят ряд мер: ОАО РЖД предоставило скидку в 12,8%, а также было заключено дополнительное соглашение между монополией и Кемеровской областью с указанием прогноза погрузки угля на экспорт из Кузбасса в 2020 году в восточном и западном направлениях.

Призывы увеличить скидки на западном и южном направлениях для выравнивания тарифов с перегруженным восточным звучат с весны. В марте ФАС предлагала дать ОАО РЖД возможность предоставлять скидки до 99% (см. “Ъ” от 24 марта), позже цифра была скорректирована до 16–55% (см. “Ъ” от 29 апреля). Против предложений выступало ОАО РЖД, ссылаясь на возникновение необоснованных ожиданий на рынке (см. “Ъ” от 17 апреля).

В монополии отмечали, что введенная скидка в 12,8% уже позволяет в условиях девальвации и падения ставок оперирования осуществлять поставки на запад вместо востока.

В конце мая о необходимости увеличения скидки на перевозку экспортного угля к портам северо-запада до 50% заявила рабочая группа Госсовета по энергетике (см. “Ъ” от 26 мая). Тогда ее глава губернатор Кузбасса Сергей Цивилев отмечал, что ныне действующих скидок на нерентабельных направлениях недостаточно, и указывал на убытки компаний из-за падения цен на уголь. Господин Цивилев подчеркивал, что без господдержки ситуацию не исправить. В свою очередь, в начале июля заместитель главы ОАО РЖД Алексей Шило отмечал, что скидки на перевозку угля в порты юга способствуют увеличению погрузки, в то время как на северо-западном направлении аналогичные меры неэффективны. Топ-менеджер не исключал отмены скидки, если объемы продолжат падать.

В интервью “Ъ” 4 августа первый заместитель главы ОАО РЖД Вадим Михайлов говорил, что из-за снижения цен на уголь объем перевозок на северо-запад упал на 26%, на юг – на 7,2% при росте перевозок на восток – на 3%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4456895>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ ГОЛОВКО; 2020.14.08; ДОРОГИ, ИНВЕСТИЦИИ, РАБОЧИЕ МЕСТА И ЖИЛЬЕ: РАЗГОВОР ПРЕЗИДЕНТА С ГЛАВОЙ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ. ВЕСТИ В 20:00

Обратить особое внимание на борьбу с безработицей и строительство жилья: такие рекомендации **Владимир Путин** дал руководству Архангельской области. В режиме видеоконференции президент выслушал доклад исполняющего обязанности губернатора Александра Цыбульского. Отдельной темой стало состояние региональных дорог. Чем и как поможет федеральный центр?

<https://www.vesti.ru/video/2213848>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; 2020.15.08; ТУРИСТОВ ЖДУТ С НЕТЕРПЕНИЕМ: С ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТЬЮ КАМЧАТКЕ ПОСТАРАЮТСЯ ПОМОЧЬ. ВЕСТИ В 20:00

Камчатка – один из самых красивых регионов планеты. Как сделать его еще и доступным для массового туризма – тем более сейчас, когда все больше сограждан проводит отпуск в своей стране? Прилетевшие на полуостров члены правительства во главе с премьером Мишустиным транспортную удаленность края вулканов и гейзеров испытали на себе.

<https://www.vesti.ru/video/2214062>

РОССИЯ 24; АЛЕКСАНДР ЛАНСКОВ; 2020.14.08; АВИАКОМПАНИИ ВЫДАЮТ ПАССАЖИРАМ ВАУЧЕРЫ ЗА ОТМЕНЕННЫЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ РЕЙСЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Крупнейшие авиакомпании выдают пассажирам так называемые ваучеры за отмененные из-за пандемии рейсы. Перевозчики надеются, что услуга станет популярной с постепенным открытием международного авиасообщения. Как получить сертификат и что все-таки выгоднее – ваучер или возврат денег?

<https://www.vesti.ru/video/2213629>

Текст сюжета:

Путешествие из Орска в Калининград – дело не легкое. Чтобы провести отпуск в самом западном регионе России весной Людмила Балашова покупала билеты в двух авиакомпаниях еще в январе. Первый у перевозчика «Норд-Винд» из своего города в Москву, а далее из столицы в пункт назначения «Уральскими авиалиниями». В период полетных ограничений рейсы отменились, и с мая девушка пытается вернуть деньги за билеты. Один из перевозчиков перечислил средства спустя два месяца переписок и жалоб в инстанции, второй и вовсе перестал выходить на связь.

«От «Уральских авиалиний» мне пришел на почту ответ на мою претензию. Мне написали, что мне возвращают денежные средства. Пришли на почту через какое-то время чеки на возврат, с удержанием штрафов за добровольный отказ от полетов. Еще через неделю пришли сами непосредственно деньги», – вспоминает Людмила Балашова жительница г. Орска, Оренбургская область.

Десяти процентов от суммы покупки Людмила не досчиталась. В большинстве подобных случаев авиакомпании вместо пропавших из-за пандемии билетов предлагают клиентам ваучеры или сертификаты. Мера была одобрена правительством, чтобы поддержать перевозчиков в период колоссальных убытков. Документ дает право пассажиру купить билет в любом направлении или оплатить любые услуги авиакомпании на ту же сумму, которую потратил на несостоявшийся перелёт. Использовать ваучер можно в течение трех лет с момента получения. Перевозчики говорят, что популярность таких отложенных путешествий растет. А некоторые за согласие немного потерпеть даже предлагают бонусы.

«У нас уже порядка четырех с лишним тысяч оформленных сертификатов. И сейчас постоянно идет обновление, и люди приобретают эти сертификаты. Может быть, это для сбережения денежных средств, но приобретают непосредственно в кассах, на сайтах авиакомпании», – рассказывает Сергей Рыбанов, генеральный представитель авиакомпании «Уральские авиалинии» в Москве.

«Если рейс был отменен авиакомпанией, то S7 Airlines, в знак благодарности пассажирам за их понимание начисляет дополнительные 10 процентов от изначальной стоимости авиабилетов», – заверила Надежда Хаитова, пресс-секретарь авиакомпании S7 Airlines.

Если с российскими авиакомпаниями все ясно: можно взять ваучер, а можно отказаться и долгие месяцы ждать возврата денег, то с зарубежными пока возникают трудности. Крупнейшие перевозчики в мире также практикуют систему «сертификат вместо

возврата», но если клиент требует вернуть именно деньги, то процесс может затянуться на годы.

«Можно, безусловно, обращаться в суды РФ, требовать защиты своих прав, но рассчитывать на быстрое получение своих денежных средств, конечно, не приходится», – поясняет Олег Пантелеев, исполнительный директор агентства «Авиапорт».

Эксперты советуют пассажирам выбирать ваучеры. В таком случае авиакомпания заведет депозитный счет с той суммой, которую потратил клиент. Останется лишь дожидаться снятия всех ограничений и выбрать направление полёта.

<https://www.vesti.ru/article/2441848>

РОССИЯ 24; 2020.14.08; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙСЫ В ЖЕНЕВУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

«Аэрофлот» возобновляет рейсы в Женеву. Полеты будут осуществляться по сокращенной программе – один рейс в неделю по субботам. Тем пассажирам, которые приобрели билет после 1 мая, будут автоматически возвращены средства. **Премьер-министр Михаил Мишустин** подписал распоряжение о снятии ограничений на въезд в Россию для граждан Швейцарии. Россиянам, прибывающим в Женеву, необходимо пройти 10-дневный карантин.

<https://www.vesti.ru/video/2213679>

<https://www.vesti.ru/video/2213954>

Текст сюжета:

Полеты в Женеву из Москвы и обратно возобновляет российская авиакомпания «Аэрофлот» с 15 августа. Пока по сокращенной программе – всего один рейс по субботам. Рейс SU2380 будет вылетать в 13 часов 50 минут по Москве, а обратный самолет рейса SU2381 отправится из Женевы в Шереметьево в 18 часов 25 минут по средневропейскому времени. Планируется, что со временем рейсы будут осуществляться чаще.

«Аэрофлот» призывает планирующих поездки в Швейцарию внимательно ознакомиться с визовыми правилами и ограничениями при въезде в Конфедерацию. В частности, ранее Vesti.Ru сообщали, что Швейцария отменила обязательный 10-дневный карантин для россиян при въезде в страну. Въезд в Швейцарию открыт для обладателей швейцарских паспортов, владельцев вида на жительство, а также тех, кто «имеет абсолютную необходимость», пояснили в швейцарском посольстве в Москве. Актуальную информацию о расписании рейсов «Аэрофлот» публикует на своем сайте.

Все пассажиры, которые приобрели билеты до 1 мая 2020 года на отмененные рейсы с датой перевозки до 31 августа, могут оформить ваучер в соответствии с правилами оформления и использования ваучера или возврата провозной платы в соответствии с правительственным постановлением №991 от 6 июля 2020 года. Те, кто приобрел билеты на сайте авиакомпании или в контакт-центре после 1 мая 2020 года, автоматически получат возврат денежных средств в связи с сокращением количества рейсов в Женеву. Тем пассажирам, которые купили билет в офисах продаж авиакомпании или в агентствах, надо обратиться по месту приобретения авиабилета на рейс «Аэрофлота».

При этом «Аэрофлот» отметил, что время ожидания обслуживания в связи с ростом обращений в контакт-центр существенно увеличилось. Авиакомпания просит воздержаться от обращения в случае несрочных обращений, связанных с отменой рейсов.

<https://www.vesti.ru/article/2441995>

НТВ # СЕГОДНЯ, 15.08.2020 19:10; ОТКРЫТИЕ ГРАНИЦ

В.: Сегодня Россия возобновила регулярные международные авиарейсы с еще одной страной. С этого дня разрешены полеты в Швейцарию. Первый рейс «Аэрофлота» из Москвы в Женеву уже вылетел из «Шереметьево». Швейцарская авиакомпания Swiss Air

также планирует возобновить рейсы в Москву. Неделю назад Швейцария исключила Россию на из списка стран, представляющих повышенный риск заражения коронавирусом, и отменила обязательный десятидневный карантин после прилета. Однако, как сообщили в посольстве Швейцарии, посещать страну пока могут только граждане с видом на жительство, те, кто едет учиться или работать, и кому требуется лечение. Для туристов въезд пока закрыт.

НТВ # СЕГОДНЯ, 15.08.2020 16:10; РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЫЛЕТ

В.: Ну, а россиянам, которые решат отправиться в Британию, придется тоже, конечно, провести 14 дней на карантине. Королевство стало одним из первых государств, с которыми Россия возобновила авиасообщение.

Ну, а еще с сегодняшнего дня начинаются полеты в Швейцарию. Первый рейс «Аэрофлота» из Москвы в Женеву уже вылетел из «Шереметьево». Полеты пока будут выполняться один раз в неделю.

ВМЕСТЕ-РФ; 2020.13.08; В ВЕЛЬСКЕ ОТКРЫЛИ АЭРОПОРТ, КОТОРЫЙ ЖИТЕЛИ ЖДАЛИ 20 ЛЕТ

Развитие малой авиации повысит доступность межрегионального воздушного сообщения. Об этом заявил сенатор Виктор Новожилов на открытии аэропорта в Вельске.

Парламентарий, представляющий Архангельскую область в Совете Федерации, отметил, что жители региона ждали этого события более 20 лет. Теперь они смогут добраться до Вологды за один час, а до столицы Поморья – за полтора.

Рейсы выполняются несколько раз в неделю на самолете чешского производства. По словам сенатора, цена билетов будет доступной для всех слоёв населения, ведь часть стоимости перелёта субсидируется **Росавиацией** и правительством Архангельской области.

«Сегодняшнего дня жители ждали Вельского и соседних районов с 90-х годов прошлого. И вот это событие состоялась. На самом деле проделано очень много работы: удлинена взлетно-посадочная полоса, построены ангары для воздушных судов», – сказал сенатор.

Как отметил Виктор Новожилов, улучшение транспортной доступности отдаленных территорий Архангельской области будет и далее развиваться.

<https://vmeste-rf.tv/news/in-velsk-opened-the-airport-which-residents-have-been-waiting-20-years/>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; МАКСИМ АХМЕТОВ; 2020.13.08; РЕМОНТ ПОДЪЕЗДОВ К БОЛЬНИЦАМ И ПОЛИКЛИНИКАМ: ДО КОНЦА ГОДА СДАДУТ 800 ОБЪЕКТОВ. ВЕСТИ

Тысячи километров дорожного покрытия, сотни улиц и тротуаров отремонтируют в этом году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»**. Особое внимание к тем трассам, которые ведут к социальным объектам – поликлиникам и больницам. В самом разгаре сейчас работы на Ставрополье. Обновленные проезды уже появились в Ижевске и Волгограде.

<https://www.vesti.ru/video/2213450>

ВЕСТИ МАГАДАН; АЛЕКСАНДР ОРЛОВ; 2020.13.08; ТАХОГРАФЫ – В КАЖДЫЙ КОЛЫМСКИЙ ГРУЗОВИК

До 1 сентября 2020 года большегрузные автомобили массой более 12-ти тонн, находящиеся во владении Колымских предпринимателей, обязательно должны быть оснащены тахографами. Ежегодно в приказ **Министерства транспорта России** добавляются новые категории машин, которые должны быть снабжены этим бортовым компьютером.

Проверка ходовой части и технического состояния двигателя большегруза. Эти процедуры обязательны перед выездом. Денис Рафиков выходит в рейсы не первый год и по малейшим отклонениям в работе мотора может определить причину его неисправности. Еще один важный пункт: не забыть вставить карточку водителя в тахограф. С ним дальнбойщик впервые познакомился еще в 2013-м году.

Денис Рафиков, водитель:

Путался. Многие водители путались, раньше же ещё дисковые были. Сейчас вот такие сделали. Ну, как бы что, поставил, да поехал. Как бы такой трудности не было.

Требование оснастить тахографами большегрузные автомобили, автобусы было введено в августе 2013 года. Тогда многие водители не понимали для чего он нужен. Уже сегодня его используют повсеместно.

Тахограф в автомобиле – это почти как черный ящик в самолёте. Компьютер фиксирует сколько времени водитель отдыхал и сколько был в пути. Кроме этого, аппарат может рассказать с какой скоростью ехала машина. Всю эту информацию в любой момент можно распечатать.

Каждый год в приказ **Министерства транспорта Российской Федерации** вводятся новые требования по эксплуатации большегрузов. Так, до 1 сентября 2020 года тахографами необходимо оборудовать транспортные средства категории N3, то есть грузовые автомобили массой более 12 тонн. Наличие бортового компьютера проверяют инспекторы ГИБДД. За нарушение требований законодательства – штраф.

Дарья Дидиченко, инспектор по пропаганде безопасности дорожного движения УГИБДД по Магаданской области:

За управление транспортным средством или выпуск на линию транспортного средства без тахографа предусмотрено административное ответственность по статье 23 кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, которое влечет наложение административного штрафа. На водителя до 5 тысяч рублей, на должностных лиц до 10 тысяч рублей, на ИП до 25 тысяч рублей и на юридических лиц до 50 тысяч рублей.

Кроме инспекторов ГИБДД за исполнением законодательства следят представители дальневосточного межрегионального управления государственного автодорожного надзора. Сотрудники ведомства регулярно проводят проверку юридических лиц, занимающихся перевозкой грузов, а также пассажиров на большие расстояния.

Михаил Буторин, заместитель начальника территориального отдела Госавтодор надзора по Магаданской области:

При проверке предприятий, предпринимателей смориться оснащение транспортных средств тахографами, проверяются распечатки, потому что с тахографа можно взять распечатку и посмотреть сколько транспортное средство работало, сколько ездил водитель.

Необходимо, чтобы было видно, что не превышался режим рабочего времени, что водитель был за рулем не больше 10-ти часов.

В управлении государственного автодорожного надзора так же добавили, что в июле 2021 года тахографами обязательно будут оснащены все маршрутные автобусы Магадана.

<http://vesti-magadan.ru/videosyuzhety/tahografy-v-kazhdyj-kolymskij-gruzovik#.XzoWtqAmy02>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЗАМАХИНА ТАТЬЯНА; 2020.17.08; ДОРОГА НА СЕВЕР; ВЛАДИМИР ПУТИН ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНА

Экономика Архангельской области растет лучше, чем в среднем по стране, однако в регионе надо решить ряд проблем, в том числе с безработицей. Об этом глава государства заявил на встрече с врио губернатора Архангельской области Александром Цыбульским.

Владимир Путин, кроме того, поддержал предложения собеседника в сфере культуры и строительства дорог.

Президент предложил начать с темпов ввода жилья: в связи с пандемией они снизились во всей России на 11%. Однако для Архангельской области это стало одной из наиболее острых проблем, констатировал глава государства. «Более чем в два раза темп снизился, на 23 с лишним процента», – отметил российский лидер.

Цыбульский пояснил, что виной тому – «разрывы по поставкам стройматериалов и другие объективные факторы, связанные с коронавирусом». Еще одна причина – падение спроса. В связи с этим построить столько коммерческого жилья, сколько было запланировано ранее, не удастся. Однако власти региона полностью выполняют обязательства по переселению из ветхого и аварийного фонда, подчеркнул собеседник президента.

Еще одна проблема, которую обозначил **Владимир Путин**, связана с безработицей. Ее уровень немного увеличился опять же по всей стране, при этом в Архангельской области этот показатель «подрос чуть больше», чем в среднем по России. Глава государства призвал власти региона особое внимание уделить этой теме.

Владимир Путин назвал еще одну связанную с ситуацией на рынке труда проблему – сокращение инвестиций в основной капитал. «Это происходит уже не первый год, – сказал он собеседнику. – Вы здесь ни при чем, вы не так давно приступили к работе». И все же президент попросил Цыбульского рассказать о причинах такой ситуации. «Я думаю, что это объясняется в определенной степени закрытием части производств в области деревообработки», – ответил врио губернатора.

В ходе встречи Цыбульский, кроме того, обратил внимание президента на состояние дороги до моногорода Онега, находящегося в 160 км от Архангельска. «Я лично по ней ездил и скажу вам, что в период осадков или межсезонье это практически отрезанная от Архангельска территория», – рассказал собеседник **Путина**. Он попросил президента поручить **минтрансу** дополнительно выделить 5,7 млрд рублей. «Хорошо, такое поручение будет дано», – ответил **Путин**.

ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.17.08; ДВОЙНОЙ ТОННАЖ: В АРХАНГЕЛЬСКЕ НАШЛИ СПОСОБ РАСШИРИТЬ СНАБЖЕНИЕ РЕГИОНА ТОПЛИВОМ; ПЯТИЛЕТНЕЕ ИНВЕСТИЦИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ ОБЛАСТИ С «РОСНЕФТЬЮ» ПОМОЖЕТ УСКОРИТЬ РАЗВИТИЕ НЕФТЕГАЗОВЫХ ПРОИЗВОДСТВ В АРКТИКЕ

Архангельская область, в последнее время предпринимавшая попытки увеличить грузооборот своего главного порта, наконец сможет сделать серьезный рывок в этом направлении. Соглашение с «Роснефтью», подписанное в июле, позволит заметно увеличить загрузку Архангельского порта. Нефтяная компания уже провела модернизацию мощностей в регионе и готова вдвое увеличить перевалку нефтепродуктов для северного завоза, а также нарастить выгрузку металлоконструкций и грузов, необходимых для проектов в арктической зоне. Как считают эксперты, это поможет области не только привлечь дополнительные налоги, но и создать новые рабочие места и компетенции в порту. Новый этап инвестиционного сотрудничества области и «Роснефти» позволит расширить возможности снабжения северных регионов, ускорить развитие нефтегазовых производств в Арктике и облегчить доставку топлива для судов Северного морского пути, считают эксперты.

Перспективы на будущее

Благодаря модернизации оборудования на терминале НК «Роснефть» в Архангельске отгрузка нефтепродуктов для северного завоза вырастет до 110 тыс. т. Этот объем в два раза превышает показатели прошлого года, отметили в компании. В итоге это позволит сформировать дополнительный запас высококачественных бензинов и дизельного топлива в городах и поселках Крайнего Севера на зимний период.

– В июле мы подписали соглашение с компанией «Роснефть». На мой взгляд, очень важное событие. С точки зрения влияния на экономику региона могут быть довольно серьезные последствия. Это запуск нового инвестиционного этапа во взаимодействии компании «Роснефть» и региона, – отметил врио Архангельской области Александр Цыбульский.

В планах компании на ближайшие годы – увеличение объемов перевалки и бункеровки судов в архангельском порту. Уже с октября начнутся поставки нефтепродуктов через мощности «РН-Архангельскнефтепродукта» в адрес ГМК «Норильский никель». К маю будущего года «Роснефть» поставит предприятиям Норильского промышленного района до 123,9 тыс. т нефтепродуктов. Поставки будут осуществляться по Северному морскому пути (СМП) – к 2024 году грузопоток по этому маршруту должен возрасти до 80 млн т. В «Роснефти» отметили, что рассматривают и другие возможности по увеличению перевалки через терминал в Архангельске.

Повышение загрузочных мощностей порта Архангельска – значимый шаг для развития и снабжения региона, считает замгендиректора Института национальной энергетики Александр Фролов.

– Данный проект сможет дать новые возможности для снабжения северных регионов, ускорит развитие нефтегазовых производств в Арктике и расширит возможности бункеровки судов Северного морского пути, – подчеркнул в разговоре с «Известиями» эксперт.

Обеспечение региона

Второе направление, в котором заинтересована участвовать «Роснефть» в регионе, – это развитие сети автозаправочных станций. Для области, по словам Александра Цыбульского, это будет означать повышение конкуренции на рынке, а значит, и улучшение качества продукции, снижение ее стоимости, а также увеличение доступности заправки.

Как сообщили в «Роснефти», в ходе недавней встречи с представителями региона обсуждались предложения компании по размещению АЗС на главных трассах Архангельской области. На данный момент в регионе функционируют 35 АЗК и АЗС компании, которые реализуют моторное топливо высшего качества, соответствующее стандарту «Евро-5».

– Я часто сейчас езжу по районам, по различным населенным пунктам. У многих встает вопрос именно об отсутствии в короткой доступности автозаправочных станций. В этом смысле я тоже думаю, что дополнительные объекты такого уровня нам в области пригодятся, – добавил Александр Цыбульский.

Расширение сети АЗС позволит увеличить доступность топлива для жителей удаленных населенных пунктов и подстегнуть конкуренцию на рынке. А это в конечном счете приведет к снижению цен и улучшению качества бензина, добавил он.

«Роснефть» провела обширные работы по модернизации своего терминала в порту Архангельска. После введения в строй новой насосной станции и усовершенствования трубопроводов терминал получил возможность одновременно сливать 28 цистерн дизельного топлива. Общая мощность обновленного терминала составляет 4 млн т в год. На нем можно переваливать до девяти различных видов топлива.

Реализовать проект и привлечь сопутствующие инвестиции стало возможным благодаря соглашению о сотрудничестве, подписанному между компанией и правительством области в июле этого года. Соглашение рассчитано на пять лет и как раз подразумевает реализацию проектов по развитию портовой инфраструктуры и сети АЗС, а также расширение образовательных программ.

Всерьез и надолго

Врио губернатора высоко оценил и образовательные проекты, которые уже реализовала и планирует организовать в будущем «Роснефть».

– Компания готова наращивать свое присутствие в довузовском образовательном сегменте. А с другой стороны, готова рассматривать наш Арктический федеральный университет в качестве научной базы для своих научных исследований, своих проектов, которые будут реализовываться на шельфе и в арктической зоне России, – сказал Александр Цыбульский.

Генеральный директор Центра политической информации Алексей Мухин считает, что Александр Цыбульский провел большую работу для того, чтобы создать необходимые условия для реализации столь масштабного совместного проекта.

– Благодаря его усилиям региону удалось выстроить стратегические отношения с одним из крупнейших инвесторов – «Роснефтью», которая, судя по всему, пришла в Архангельск всерьез и надолго, – считает он.

У врио главы Архангельской области сегодня есть все шансы проявить себя, считает генеральный директор Центра политической информации Алексей Мухин.

– В регионе сильны протестные настроения, инвесторы туда традиционно заходят с большой осторожностью. Однако благодаря его усилиям региону удалось выстроить стратегические отношения с одним из крупнейших инвесторов – «Роснефтью», которая, судя по всему, пришла в Архангельск всерьез и надолго, – считает эксперт.

Исполнение северного завоза и наполнение СМП – стратегические задачи, которые поставлены президентом и перед руководством «Роснефти», и перед врио губернатора, заметил эксперт. Добиться заявленных целей более чем реально – синергетический эффект кооперации тут очевиден, заключил он.

<https://iz.ru/1047990/valerii-voronov/dvoinoi-tonnazh-v-arkhangel'ske-nashli-sposob-rasshirit-snabzhenie-regiona-toplivom>

ТАСС; 2020.14.08; ПУТИН ПОРУЧИТ МИНТРАНСУ ВЫДЕЛИТЬ ДЕНЬГИ НА ДОРОГУ К МОНОГОРОДУ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Президент России Владимир Путин даст поручение о финансировании ремонта дороги до моногорода Онега, находящегося в 160 км от Архангельска. Об этом глава государства заявил в пятницу на встрече в режиме видеоконференции с врио губернатора Архангельской области Александром Цыбульским.

По словам Цыбульского, 115 км дороги до Онеги находятся в ненормативном состоянии, и в межсезонье населенный пункт – это «практически отрезанная от Архангельска территория». Врио губернатора области попросил на срок от четырех до пяти лет выделить из федерального бюджета 5,7 млрд рублей на приведение в порядок участка трассы.

«Такое поручение **Минтрансу** будет дано, а вы с ними проработаете детали», – сказал **Путин**.

По словам Цыбульского, хорошая, полностью заасфальтированная дорога до города Онега, расположенного на берегу Белого моря, необходима территории для нормального развития. Моногород уже имеет статус территории опережающего развития, что позволяет привлекать инвесторов на выгодные условия, но из-за труднодоступности экономика северо-западной части области остается слаборазвитой.

«Эта дорога связала бы Архангельскую область с Мурманском, сократив на 500 километров дорогу от Мурманска до Архангельска. В дальнейшем она могла бы выйти до Надвоиц. Это было бы первым этапом строительства дороги для соединения с Карелией. И если брать еще и в международной перспективе, это был бы выход на Финляндию, что тоже могло бы для наших экспортеров быть существенным подспорьем», – отметил Цыбульский, добавив, что Онежский район Архангельской области также имеет большой потенциал в развитии туризма.

По информации администрации Архангельской области, моногород Онега входит в состав Арктической зоны РФ. Более 115 км из 160,1 км дороги от Архангельска до него находятся в неудовлетворительном состоянии.

<https://tass.ru/ekonomika/9201413>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.16.08; НА КАМЧАТКУ ПРИВЕЗЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ЭНЕРГИЮ; ПРОДОЛЖАЕТСЯ ВИЗИТ МИХАИЛА МИШУСТИНА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Продолжая свою поездку по Дальнему Востоку, **премьер-министр Михаил Мишустин** провел несколько дней на Камчатке, где обсудил вопросы газификации региона, а также встретился с местными бизнесменами. По традиции региональные предприниматели просили премьера о расширении льгот для них – например, несколько раз поднимался вопрос о пониженной ставке страховых взносов для резидентов территорий опережающего развития (ТОР). Одни просили сделать бессрочной преференцию, которая применяется в течение десяти лет с момента регистрации резидента. Другие, уже на совещании у **вице-преьера Дмитрия Чернышенко**, предлагали исчислять этот срок с момента фактического запуска проекта.

В своей дальневосточной поездке **премьер-министр** посвятил Камчатке сразу несколько дней. Тематика премьерских мероприятий была весьма разнообразной – например, в пятницу **Михаил Мишустин** посетил Камчатскую краевую больницу, которой остался недоволен (действующее здание изношено на 80%, а новая больница строится еще с 2013 года), рыболовецкий колхоз, а также провел совещание по электрификации и газификации Дальневосточного федерального округа.

Как отметил премьер, на Дальнем Востоке уровень электрификации и газификации ниже, чем в среднем по России, в силу разрозненности энергосистемы Дальнего Востока и изношенности генерирующих мощностей, при этом нагрузка на них растет. По словам **Михаила Мишустина**, в прошлом году энергопотребление на Дальнем Востоке увеличилось более чем на 2,7%, когда по России в целом спрос сократится на 1,3%.

В этой связи правительство обновляет региональные программы газификации – по словам премьера, они должны быть утверждены до конца года.

Обсуждалась и поддержка потребителей: ранее Минэнерго подготовило законопроект, предполагающий продление пониженных тарифов на электроэнергию до 2028 года для малого и среднего бизнеса, резидентов ТОР и свободного порта Владивосток. Для остальных предлагается постепенно поднимать тарифы до экономически обоснованного уровня – например, для предприятий топливно-энергетического комплекса и драгоценных камней и металлов это должно быть сделано в течение трех лет, а для потребителей, финансирование деятельности которых осуществляется за счет бюджета, и организаций ЖКХ – пяти. Этот документ премьер поручил внести в Белый дом в ближайшие две недели.

В субботу же **Михаил Мишустин** встречался с представителями общественности Камчатского края, чтобы выслушать их предложения по улучшению качества жизни в регионе. Как отметил премьер, приток молодежи на полуостров сократился (если в 1970-х годах молодежи было примерно 30% местного населения, то сейчас речь идет о 10%), поэтому стоит вернуть полуострову «советскую романтику».

Впрочем, высказанные на этой встрече предложения во многом касались ведения бизнеса: так, предприниматели, работающие на Камчатке, просили о предоставлении или расширении льгот в той или иной сфере.

Например, гендиректор «Витязь-Аэро» Виктор Сиротин выступил за распространение на покупку вертолетов субсидий по лизинговым платежам, а замдиректора «МС-бункера» Борис Лаврентьев просил сделать для резидентов ТОР льготы по отчислению страховых

взносов (на десять лет для них устанавливается пониженная ставка 7,6% вместо 30%) бессрочными. Впрочем, с последним предложением **Михаил Мишустин** предложил повременить и дождаться 2025 года, когда у компании истечет срок ее применения, в целом же эта идея была встречена премьером с неким скепсисом, хотя такого продления он все же не исключил. Так, **Михаил Мишустин** напомнил, что отчисления страховых взносов направляются, в частности, на строительство больниц, напомнив, о довольно печальном состоянии Камчатской краевой больницы.

«Если вы посчитаете объем льгот, то не хватит и 20% на хорошую, современную больницу», – сказал он.

Довольно неожиданной частью премьерской поездки стало проведение выездного совещания **вице-премьером** Дмитрием Чернышенко о развитии экотуризма, причем проходило оно в несколько неформальной обстановке на базе отдыха (сам чиновник и участники совещания были одеты практически по-походному). Так, **вице-премьер** сообщил, что уже сегодня правительство рассмотрит первую версию паспорта **нацпроекта** по туризму: в мире прирост экотуристов ежегодно составляет до 30%, а в общей структуре российского туристического рынка на него приходится 2%, поэтому, по словам чиновника, это направление должно стать «локомотивом» **нацпроекта**, а на него «в общем пироге» затрат на туризм приходится примерно четверть.

Обсуждались и конкретные проекты: на Камчатке планируется создать парк «Три вулкана», инвестиции в который при господдержке, как сообщил председатель совета директоров ООО «Парк «Три вулкана» Сергей Бачин, могут увеличиться вдвое (пока общий объем вложений составляет свыше 39 млрд руб., из которых 15 млрд руб. – частные вложения, а более 24 млрд руб. – государственные). Так, господин Бачин поднял вопрос о льготах по отчислению страховых взносов, но он говорил не о продлении преференции на бессрочный период, а об изменении порядка ее применения: исчислять десятилетний срок не с момента регистрации компании в ТОР, а с запуска проекта в эксплуатацию.

Также инвесторы ждут господомощи в части строительства инфраструктуры: Сергей Бачин просил «четко расписать ресурсы» на ее создание.

Как сообщил заместитель главы Минвостокразвития Сергей Тырцев, вложения в строительство 30-километровой дороги до подножия Вилючинского вулкана оцениваются в 5 млрд руб., еще 11 млрд руб. госвложений требуется на создание коммунальной инфраструктуры. В этой связи Минвостокразвития поддержало предложение инвесторов и попросило дать поручение самому ведомству, Ростуризму и **Минтрансу** рассмотреть возможность выделения этих средств.

<https://www.kommersant.ru/doc/4457587>

ТАСС; 2020.15.08; ЭКСПЕРТЫ: РОСТ ВНИМАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ВЛАСТЕЙ НАПРАВЛЕН НА ПРИВЛЕЧЕНИЕ ЛЮДЕЙ НА КАМЧАТКУ

Встреча **президента РФ Владимира Путина** с врио губернатора Камчатского края Владимиром Солодовым, рабочие поездки в регион **премьер-министра Михаила Мишустина**, главы Минобороны России Сергея Шойгу и других федеральных чиновников демонстрируют возросшее внимание к социальным проблемам территории, решение которых позволит не только удержать людей на востоке страны, но и привлечь новых жителей. Такое мнение высказали опрошенные ТАСС эксперты.

На прошедшей в среду встрече с Солодовым глава государства, в частности, поддержал необходимость строительства в Петропавловске-Камчатском новой краевой больницы, поручил проработать реализацию проекта «Морской перегрузочный терминал» и поддержал план расширения доступа жителей к интернету. Позже Солодов встретился с Шойгу и договорился о передаче краевым властям земель Минобороны под возведение

гражданских объектов. В пятницу в регион прибыла делегация членов федерального правительства во главе с **Мишустиным**.

«[Наблюдается] заметно больший интерес [федеральных властей] к Дальнему Востоку и Камчатке. Есть надежда, что отношение меняется в лучшую сторону. Проблем, которые нужно решить, достаточно много. Наверное, ключевой позицией для развития Дальнего Востока является закрепление людей, как было в советский период – чтобы они не старались уехать, а, наоборот, стремились сюда. Для этого требуется улучшить качество жизни», – считает председатель общественной палаты Камчатского края Алексей Костылев.

Приезд федеральных чиновников является хорошей возможностью для обсуждения проблемы оттока молодежи с Камчатки, считает председатель молодежного правительства региона Екатерина Зубенко. «У нас достаточно молодой [врио губернатора], и он формирует стратегию развития Камчатского края: работает центр развития, в рамках которого проходят сессии по разным направлениям. На одной из них обсуждалось развитие в регионе молодежной политики, выявили большое количество причин, почему молодежь уезжает, [обсудили], что необходимо предпринять, чтобы отток сократить. У нас есть ряд инициатив, касающихся Минстроя, **Минтранса**, Минвостокразвития, нам бы хотелось с ними работать», – рассказала собеседница.

По мнению **премьер-министра** РФ, причины ослабления притока людей на Камчатку связаны не только с деньгами, но и с качеством жизни в регионе. Ранее в субботу на встрече с представителями общественности в Камчатском крае он отметил, что привлекательность жизни в этом регионе должна быть во главе угла для всех, в том числе для чиновников и бизнесменов. По его словам, условия на Камчатке должны быть комфортными и с точки зрения инфраструктуры, и с точки зрения социального обеспечения, возможностей образования и так далее.

Проблемы бизнеса

Как подчеркнул председатель регионального отделения «Деловой России», депутат Заксобрания Камчатского края Рашид Шамоян, на федеральную поддержку рассчитывают и камчатские предприниматели. «Нам бы хотелось, чтобы внимание на Камчатку обратили именно на федеральном уровне. У нас проблема в том, что тариф на оплату электроэнергии усреднен с общероссийским, и бизнес, получая расчетки, видит, что электроэнергия выросла на 40%. Хотелось бы обсудить вопрос о снижении тарифа», – объяснил он.

По некоторым вопросам правительство России уже идет навстречу местному бизнесу, отметил председатель рыбооловецкого колхоза имени Ленина Сергей Тарусов. «Со стороны федерального центра полное взаимодействие – поддержка и информационная, и конструктивная. Проекты, которые реализуем, делаем совместно, например, с Росрыболовством. Кроме того, происходит постоянное взаимодействие с ведомственными органами, они помогают реализовывать наши цели – например, выделение утилизационных грантов. Также в этом направлении нас слышат и Минвостокразвития, и Минпромторг», – заявил он.

Впрочем, не решенными до сих пор остаются проблемы, связанные с заработной платой на Камчатке, считает председатель Федерации профсоюзов региона Андрей Зимин. По его словам, в регионе при поддержке федеральных властей необходимо заняться развитием рабочих специальностей, борьбой с «рыночной мафией» и «серыми» зарплатами, а также сдерживанием иностранной рабочей силы, которая меняет социокультурный облик Камчатки и всего Дальнего Востока.

Транспортная оторванность

Одной из ключевых причин низкого качества жизни на Камчатке является транспортная оторванность, так как авиасообщение остается единственным способом добраться отсюда

в другие регионы страны, рассказала Гузель Латыпова, главный редактор ИА «Камчатка-Информ».

«Билеты бывают просто недоступными. Есть программа субсидированных авиабилетов для жителей Дальнего Востока, но для отдельных категорий граждан: молодежь до 23 лет, пенсионеры, инвалиды и многодетные родители. Там фиксированные цены – порядка 15 тысяч рублей в оба конца. Но даже субсидированные билеты постоянно заканчиваются, раза три в год останавливается их продажа. Абитуриенты не всегда могут выехать для поступления в вузы, а пенсионеры – в санатории», – объяснила Латыпова.

Многие жители трудоспособного возраста на Камчатке не могут купить билеты по обычным ценам – 50 тыс. рублей в одну сторону, подчеркнула главный редактор. Местные работодатели обязаны раз в два года оплачивать сотрудникам и членам их семей поездку к месту отдыха по России, однако эти траты частные фирмы закладывают в тарифы на свои товары и услуги. «Получается существенная нагрузка на небюджетный сектор, и наши ассоциации предпринимателей пытаются уже несколько лет поднять этот вопрос, чтобы компенсировать работодателю затраты», – уточнила журналист.

В результате из-за высоких цен из региона, уезжают, в частности, квалифицированные врачи, что сказывается на качестве медицины. Эти и многие другие проблемы Камчатки нельзя решить без участия федерального правительства, считает Латыпова.

В субботу **Мишустин** заявил, что считает возможным пересмотр условий субсидирования лизинговых платежей для авиации с учетом особенностей Камчатки. Премьер подчеркнул, что это должно помочь жителям региона и туристам при путешествиях по полуострову. Кроме того, глава правительства РФ одобрил идею открытия на Камчатке научно-образовательного центра, специализирующегося на технологиях разумного природопользования.

<https://tass.ru/obschestvo/9207109>

ТАСС; 2020.15.08; НА КАМЧАТКЕ ХОТЯТ РЕАЛИЗОВАТЬ «ПИЛОТ» ПО РАЗВИТИЮ МАЛОЙ АВИАЦИИ И ПРОСЯТ УПРОЩЕНИЯ ЗАКОНОВ

Врио губернатора Камчатского края Владимир Солодов выступил с предложением о реализации в регионе пилотного проекта по развитию малой авиации и поставил в этой связи вопрос об упрощении авиационного законодательства. Об этом он заявил на совещании по развитию экологического туризма в РФ.

Солодов напомнил, что малая авиация нужна для развития туризма в регионе и обеспечения доступа россиян к особо охраняемым природным территориям, которые расположены в отдаленных местах.

«Хочу только на один момент обратить внимание – на необходимость упрощения требований к взлетно-посадочным полосам. Приведу конкретный пример: у нас есть аэропорт Соболево, он находится на западном побережье. Туда летают в год 52 рейса, 854 человека. Работают 19 человек постоянно. Если мы разложим стоимость обслуживания аэропорта на этих пассажиров, то получается что на одного человека, взлет-посадку – мы тратим 19 тыс. рублей. Это безумие», – заметил он.

«Я понимаю, что правила написаны кровью, я понимаю, что необходимо соблюдать требования безопасности, но ни о каком удешевлении малой авиации мы не можем говорить, пока такие требования предъявляются к взлетно-посадочным площадкам», – заверил он.

Этот вопрос, добавил Солодов, требует комплексного подхода. «Я, конечно, не предполагаю, что мы одним решением его разрушим, этот гордиев узел, но мы хотим, чтобы на Камчатке был реализован пилотный проект по развитию малой авиации. Все приводят примеры – Аляску, Канаду, где множество легкомоторных самолетов приземляются на грунтовых полосах и это становится доступным видом транспорта.

Считаю это очень важной перспективой и не требующей финансирования – просто упрощение регулирования здесь может дать очень хороший эффект», – заключил он.

Замглавы Минтранса Алексей Семенов согласился с необходимостью развития малой авиации, в том числе с использованием вертолетов. «С учетом рельефа мы не построим столько дорог здесь, поэтому будем смотреть на развитие (авиационной) техники, схем лизинга», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/9207229>

На ту же тему:

<https://fedpress.ru/news/41/economy/2558732>

ТАСС; 2020.15.08; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ СИСТЕМУ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА КАМЧАТКЕ

Министерство транспорта РФ предлагает создать систему интермодальных перевозок на Камчатке. Об этом заявил **замглавы Минтранса Алексей Семенов** на совещании по развитию экотуризма в РФ, которое провел **вице-премьер Дмитрий Чернышенко**.

«Надо, конечно, делать здесь дирекцию по интермодальным перевозкам, чтобы человек, который покупал билет на самолет, сразу понимал, что встречает здесь автобус, привязанный к билету, как мы это делали по Крыму», – сказал он. **Замминистра** пояснил, что «несмотря на то, что мост (через Керченский против) открыли, люди приезжают в Анапу, получают билеты, едут на автобусе дальше, это удобная история».

Он также отметил, что для развития туризма в крае необходимо решить вопрос развития малой авиации, в том числе использования вертолетов. «С учетом рельефа мы не построим столько дорог здесь, поэтому будем смотреть на развитие (авиационной) техники, схем лизинга», – сказал он.

Замглавы ведомства добавил, что помощь будут оказывать и в части развития транспортной инфраструктуры, отметив однако, что «инфраструктура здесь не дешевая».

Говоря о перспективе привлечения на Камчатку иностранных туристов, **Семенов** отметил и необходимость в связи с этим модернизации **пунктов пропуска** в регионе.

<https://tass.ru/ekonomika/9207159>

КОММЕРСАНТЪ FM; АННА НИКИТИНА; 2020.14.08; ПЕРЕВОЗЧИКИ ОКАЗАЛИСЬ ВНЕ ЗОНЫ ДОСТУПА; КОГДА КЛИЕНТЫ АВИАКОМПАНИЙ СМОГУТ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА ОТМЕНЕННЫЕ РЕЙСЫ

Многие россияне до сих пор не получили деньги или ваучеры за отмененные рейсы. Клиенты некоторых авиакомпаний не могут связаться с перевозчиками, им приходится либо по часу ждать на линии, в других случаях телефоны просто не работают. В соцсетях активно обсуждают ситуацию вокруг «Уральских авиалиний» – клиенты перевозчика не могут получить ответы на вопросы ни в соцсетях, ни по телефону. Некоторые пытаются связаться с компанией с марта.

Похожая ситуация у «Аэрофлота». Редактор “Ъ FM” Анна Никитина смогла связаться с авиакомпанией только с пятой попытки, но деньги ей так и не вернули, хотя с момента отмены рейса прошло уже почти полгода: «Я довольно долго пыталась связаться с “Аэрофлотом”. Это было очень сложно, потому что их линия была перегружена. Когда я звонила, мне предлагали все-таки перейти на сайт и по почте им отправить сообщение, хотя я это уже делала к тому моменту.

В итоге после долгих попыток я все-таки до них дозвонилась, и началась борьба за то, чтобы мне вернули деньги, а не ваучеры.

И в итоге мы все-таки договорились, что, несмотря на принятый законопроект, что авиакомпании и туристические агентства могут возвращать туристам ваучеры вместо денег, мне все-таки пообещали, что я получу назад свои деньги. Я написала им письмо, как они попросили, с отказом от ваучера и с требованием денег, и меня заверили, что

деньги я назад получу, правда, произойдет это до конца этого года. Я просто ожидаю, очень надеюсь, что свое обещание авиакомпания сдержит».

Но есть и такие, кто так и не смог поговорить с перевозчиками и обсудить возврат денег или оформление ваучеров. Москвич Александр рассказал “Ъ FM”, что у него были билеты «Аэрофлота» в Испанию с вылетом в марте. Рейс отменили, с тех пор Александр несколько раз пытался связаться с перевозчиком: «Два раза я звонил в “Аэрофлот”, пытался дозвониться, по 40 минут висел на линии. Моего терпения на большее не хватило. На сайте, к сожалению, я не могу оформить возврат, я не могу оформить ваучер, потому что часть билетов была куплена за мили, оплачивались только сборы аэропорта и сервисные сборы авиакомпании. Единственный вариант у меня – это все-таки дозвониться до сервисной службы “Аэрофлота” для того, чтобы как-то получить либо деньги, либо ваучер. Но, насколько мне известно, так как я покупал до 1 мая, мне светит только ваучер. И как я его потом могу использовать, тоже не очень понятно. Никто не может сейчас сказать, сколько будут стоить билеты, смогу ли я по этому ваучеру улететь в Мадрид и вернуться. Смогу ли я этот ваучер просто обменять на тот же самый рейс, тоже не очень понятно».

В случае, если билеты были куплены за мили или другие бонусы, авиакомпания в праве самостоятельно решить, как и в какой форме возвращать клиенту средства за отменённые рейсы, отмечает партнер юридической компании BMS Денис Фролов: «Поскольку мили и прочие бонусы, которые авиакомпании предоставляют по программам так называемой лояльности, не являются деньгами, которые можно конвертировать и так далее, предоставлять или не предоставлять ваучер на отмененный рейс по билетам, которые куплены за условные мили – это право авиакомпании.

Сейчас сложности возникают именно с телефонными звонками, потому что колл-центры авиакомпании не успевают обрабатывать. Желательно вступить в письменную переписку с авиакомпанией, если есть возможность, направить электронные сообщения, в том числе бумажные, посетить офис, если это физически возможно, таким образом, выяснить судьбу и дальнейшие действия относительно отмененного рейса.

Как правило, все авиакомпании предоставляют ваучеры, и сделать это все нужно до 31 декабря».

Россия приостановила международное авиасообщение 27 марта. Сейчас россиянам доступны четыре направления – Турция, Танзания, Великобритания и Черногория. С 15 августа можно будет также улететь в Швейцарию.

«Аэрофлот» все лето продавал авиабилеты в закрытые страны и недавно начал отменять эти рейсы. В авиакомпании заверили, что всем, кто купил билеты до 1 мая, вернут ваучеры, после 1 мая – деньги.

<https://www.kommersant.ru/doc/4457089>

ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2020.15.08; ПОСТАВИТЬ НА ПЕРО: ПТИЦЫ ПО-ПРЕЖНЕМУ УГРОЖАЮТ АЭРОПОРТАМ РОССИИ; ЗА ГОД ПОСЛЕ «ЧУДА НА КУКУРУЗНОМ ПОЛЕ» СИТУАЦИЯ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПОЧТИ НЕ ИЗМЕНИЛАСЬ

15 августа 2019 года экипаж А321 «Уральских авиалиний» посадил лайнер «на брюхо» на кукурузное поле в Раменском районе. Причиной аварийной посадки стало столкновение самолета с чайками после взлета из аэропорта Жуковский и последующий отказ обоих двигателей. Эксперты отмечают: подобные инциденты могут повториться, так как за год каких-то кардинальных мер не принято. В ситуации разбирались «Известия».

Появились опасения

После громкого инцидента 15 августа 2019 года к птицам, летающим над взлетно-посадочной полосой, стали относиться внимательно и даже настороженно. Совсем

недавно в соцсетях появилось сообщение из Ульяновска: рейс в Санкт-Петербург дважды откладывался, предположительно из-за птиц, которые кружат над летным полем. Рядом с аэропортом находится свалка. К сообщению прикладывалась фотография – стая в небе.

Гендиректор аэропорта имени Карамзина (Ульяновск) Сергей Наконечный в комментарии «Известиям» категорически эту информацию опроверг.

– Задержка произошла по технической причине – у них сработала сигнализация топливного фильтра, вот и всё. Когда причину устранили, борт вылетел. Свалка есть, но она сертифицирована, у нас из-за нее проблем нет, – заявил Наконечный.

Люди боятся не зря – инциденты продолжаются, и не только в России. Например, 14 июля самолет авиакомпании AirBaltic, столкнувшийся с птицей, был вынужден вернуться в аэропорт Риги. Между тем расследование аварии с самолетом А321 «Уральских авиалиний» еще не завершено. Однозначных выводов о том, виновата ли свалка у озера Глушица в катастрофе, тоже нет. При этом проверки обеспечения орнитологической безопасности полетов, как утверждают в **Росавиации**, ведутся постоянно: при выдаче сертификата оператора аэродрома, во время плановых и внеплановых проверок, а также проверок готовности организаций гражданской авиации к работе в осенне-зимний и весенне-летний период.

По советским принципам

– Каких-то кардинальных изменений в отрасли за этот год не произошло, – рассказал «Известиям» руководитель Отраслевой группы авиационной орнитологии Сергей Рыжов.

– Надо совершенствовать и систему нормативных правил, и систему практических действий, надо менять подготовку персонала, который осуществляет мероприятия на летном поле, и повысить уровень подготовки проверяющих инспекторов. Пока уровня подготовки не хватает ни тем, кто исполняет мероприятия, ни тем, кто проверяет их исполнение.

По его словам, уже очень давно обсуждается вопрос о принятии нового документа, регулирующего работы по обеспечению орнитологической безопасности полетов. Сейчас единственный нормативный документ в этой сфере – руководство по орнитологическому обеспечению полетов в гражданской авиации, утвержденное приказом Министерства гражданской авиации СССР еще в ноябре 1988 года. И инцидент с А321 вроде бы подтолкнул власти к созданию нового регламента. В конце августа 2019 года **Минтранс** выделил 5,6 млн рублей ФГУП «ГосНИИ Гражданской авиации» на выполнение научно-исследовательских работ, а зимой был опубликован для публичного обсуждения проект федеральных авиационных правил по обеспечению орнитологической безопасности.

Однако документ до сих пор не принят. Более того, летом Счетная палата раскритиковала проект, заявив о «недостаточно качественно проведенной работе». Было указано, в частности, что результаты научных исследований в полной мере не реализованы. Кроме того, **Минтранс** не передал эти данные ни в Росавиацию, ни на авиапредприятия, ни в регионы.

В самом **Минтрансе** «Известиям» кратко сообщили, что документ «проходит стадию внутриведомственного согласования». Когда он будет принят – неизвестно.

– Научные исследования, проведенные в рамках создания этого проекта приказа, тоже вызывают сомнения, – комментирует Сергей Рыжов. – Генеральным исполнителем был «ГосНИИ Гражданской авиации», но там в последнее время специалистов в этой области нет вообще. А кто же, собственно, исследования проводил? А если не было специалистов, то на каком уровне они были проведены? Всё это вызывает вопросы.

При этом Отраслевая группа авиационной орнитологии с проектом ознакомлена не была. Отреагировали на инцидент с бортом «Уральских авиалиний» в первую очередь столичные аэропорты. В Жуковском «Известиям» сообщили, что сразу закупили новое оборудование, обновили программное обеспечение управляющих систем для

орнитологической защиты, создали дополнительный контур безопасности со сверхмощными системами.

Большую часть оборудования ввели в строй еще до конца августа, то есть в течение двух недель после инцидента. Первый заместитель генерального директора АО «РАМПОРТ АЭРО» Евгений Солодилин заявил, что сейчас проводится также санация прилегающих к аэропорту проблемных территорий, которые являются центром притяжения и кормовой базой для птиц. В частности, правительством Московской области остановлена работа станции по сортировке и перегрузке мусора, которая находится возле аэропорта. В июле 2020 года выделены средства и проведен тендер на разработку комплекса инженерных изысканий и концепции рекультивации нарушенных земель вблизи озера Глушица – оттуда, предположительно, могли взлететь навстречу борту «Уральских авиалиний» чайки. Также прорабатывается вопрос очистки озера от камыша.

Во Внуково через шесть дней после «чуда» была создана внештатная группа для проведения мероприятий по орнитологическому обеспечению полетов. В 2020 году были размещены дополнительные средства для отпугивания птиц, а также увеличен состав группы по орнитологическому обеспечению безопасности полетов. График их работы изменяется при активных перелетах птиц, усиливается работа за счет внештатников.

– Состав и количество средств для орнитологического обеспечения полетов на аэродроме Москва (Внуково) постоянно обновляются, и сейчас их больше, чем регламентировано руководством по орнитологическому обеспечению полетов в гражданской авиации и рекомендациями ИКАО, – заявили «Известиям» в **пресс-службе** аэропорта Внуково.

Совместно с Московской межрегиональной транспортной прокуратурой проводится и «регулярное обследование приаэродромной территории с целью выявления несанкционированных свалок и других мест, привлекающих птиц».

В Шереметьево в 2020 году приобрели дополнительные пиротехнические и сигнальные средства, а также проработали план закупок на 2021 год, в который в том числе вошли новые разработки, например автоматический лазерный отпугиватель птиц. Здесь также создана внештатная группа авиационной орнитологии, которую могут более активно привлекать в периоды массового скопления птиц.

А вот в **пресс-службе** аэропорта Домодедово заявили, что в работе аэропорта по обеспечению орнитологической безопасности полетов ничего не поменялось: система как действовала раньше, так и продолжает работать сейчас. В аэропорту есть отдельное подразделение, в задачи которого входит контроль за популяциями птиц на территории аэродрома и в радиусе 15 км от него.

В петербургском Пулково отметили, что в 2020 году компания проводит мероприятия по ликвидации заболоченных мест на аэродроме, также совместно с НПО «Алмаз» имени академика А. А. Расплетина началась разработка российской системы обнаружения, распознавания и звукового воздействия на птиц.

Столкновений с птицами в этом году, как утверждают представители московских аэропортов, зафиксировано не было.

Пока без инцидентов

Впрочем, отсутствие инцидентов вполне объяснимо: в 2020 году гражданская авиация во всем мире встала на прикол.

– Мы не летаем сейчас практически, поэтому сложно сказать, улучшилась ситуация с птицами возле российских аэропортов за год или нет, – говорит действующий российский пилот на условиях анонимности. – Но от столкновений никто не застрахован, вероятность всегда присутствует. Тем более, если есть помойки вокруг аэропорта, это только ухудшает обстановку.

Росавиация ведет подробную статистику случаев столкновения самолетов с птицами. Нынешняя ситуация в отрасли мешает отслеживать динамику, но, например, в январе и феврале 2020 года и столкновений самолетов с птицами, и инцидентов, когда это привело

к повреждению лайнера, было больше, чем в 2019 году (38 столкновений против 18 и пять инцидентов против четырех). Всего за последние 2,5 года в России произошло около 2,5 тыс. столкновений с птицами и 170 инцидентов.

Проблема характерна в первую очередь не для московских аэропортов, а для Южного, Западно-Сибирского и Северо-Западного округов **Росавиации**, следует из доклада ведомства. Чаще всего в 2016–2018 годах столкновения с птицами в расчете на 100 тыс. взлетов и посадок происходили во Владикавказе, Абакане, Калининграде, Махачкале, Минводах. Из московских аэропортов больше всего проблем – в Шереметьево.

Однако настоящих происшествий, когда люди реально могли пострадать или пострадали из-за столкновения самолета с птицами, за последние годы зафиксировано немного. В 2019 году – инцидент в Жуковском. В июне 2018 года в двигатель вертолета Ми-8Т в Омске попала птица, и он получил значительные повреждения при посадке.

Рыжов замечает: многие забыли, что катастрофа из-за птиц произошла 29 июля 2007 года, когда в аэропорту Домодедово разбился Ан-12 авиакомпании «Атлан», погибли семь человек. После взлета он столкнулся с птицами, из строя вышли два двигателя, и судно рухнуло. При расследовании выяснилось, что, хотя в Домодедово были инструкция по орнитологическому обеспечению полетов и план мероприятий по предотвращению столкновений, до сведения специалистов они доведены не были.

Степень крайней запущенности

Виноваты в росте числа пернатых не только свалки – с ними худо-бедно справляются. Например, в Нижневартовске в августе транспортная прокуратура обязала местную администрацию убрать свалку, которая располагается в 5 км от аэропорта и угрожает безопасности полетов. Кроме того, сообщалось о намерении Минюста увеличить штрафы за организацию свалок у аэропортов примерно в полтора раза – до 1,5 млн рублей для юрлиц.

По словам Рыжова, нет понимания сути проблемы и достаточного внимания со стороны властей.

– Мы сейчас имеем степень крайней запущенности. И вливание 5 млн с неизвестным результатом остроту проблемы не снимут. Проверки по линии **Росавиации** и транспортной прокуратуры проводятся, но это не поможет исправить ситуацию в корне. Надо решать проблему с разных сторон.

Бездумная трата денег на новые «железки», которые ставят на летное поле, по мнению эксперта, не будет решением. Во внимание надо принимать все условия, которые влияют на присутствие птиц у аэропортов.

– Речь идет не только о переносе свалок, есть и другие объекты: рыборазводные пруды, отстойники и так далее. И хорошо, если мы имеем дело с объектами антропогенного происхождения. А если это просто русло крупной реки? Оно там так и останется, какие меры ты не принимай, – заметил Рыжов.

Он отметил, что ошибки могли допускаться даже при выборе места под строительство аэродрома и их необходимо нейтрализовывать с помощью глубокого, многофакторного анализа. Нужно понимать, какой объем мероприятий проводить, оценить производственные и природные условия аэропорта, кто будет этим заниматься, чем нужно вооружить специалистов.

<https://iz.ru/1048390/sergei-gurianov/postavit-na-pero-ptitcy-po-prezhnemu-ugrozhaiut-aeroportam-rossii>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.17.08; ИЗМЕНЕНЫ ПРАВИЛА ЭКСТРЕННОЙ ПОМОЩИ ТУРИСТАМ ЗА РУБЕЖОМ; ТУДА И ОБРАТНО

Туристов, планирующих поездки за рубеж, ждут перемены. С 1 января 2021 года начнут действовать обновленные правила оказания экстренной помощи россиянам за рубежом. «РГ» публикует документ.

Россиян, купивших туры, будут возвращать домой безвозмездно, если туроператор не сможет выполнить сам свои обязательства, а расходы станут покрывать из резервного фонда объединения туроператоров. Правила утверждены постановлением правительства. Кроме того, вывозить россиян из-за рубежа по их желанию будут за плату. Такой документ еще готовится в правительстве.

Непростых ситуаций за рубежом россияне повидали немало. Из-за банкротства туроператоров десятки тысяч наших сограждан выселяли из отелей и заставляли покупать билеты на самолет домой. В подобной ситуации турист должен обратиться в объединение туроператоров в сфере выездного туризма – ассоциацию «Турпомощь». Там примут решение об оказании экстренной помощи в течение суток и уведомят об этом Ростуризм. Подобные правила действовали и раньше. Но сейчас их обновили и уточнили в рамках «регуляторной гильотины», пояснил «РГ» директор «Турпомощи» Александр Осауленко. Действуют эти правила в том случае, если у туриста был куплен тур. Например, вспомним банкротство в 2018 году одного из самых известных российских туроператоров «Натали Турс». Тогда за рубежом «застражили» тысячи россиян. Все благополучно вернулись домой. Есть и другие ситуации, в которых эти правила действовать уже не будут. Эвакуировать россиян могут по решению президента, если безопасности их жизни и здоровья что-то угрожает, скажем, в стране начались военные действия или случился природный катаклизм. Такие меры оплачиваются за счет бюджета. В 2015 году, например, эвакуировали россиян из Египта после крушения аэробуса А321. В подобных случаях домой возвращают всех – независимо от того, куплен у них тур или они уехали за рубеж самостоятельно, есть у них обратный билет или нет.

В этом году возникла новая ситуация. Из-за пандемии коронавируса собирать сограждан пришлось по всему миру. Вроде бы та же угроза здоровью и жизни. Но случай беспрецедентный.

Организованных туристов вернули в Россию в течение 10 дней до конца марта. Их было около 100 тысяч. А дальше пошел процесс сбора и вывоза всех остальных. Возникло много вопросов. В итоге в правительстве начали подготовку нового документа, регулирующего правила эвакуации.

В проекте постановления правительства, разработанном МИДом, два главных тезиса. Во-первых, решение о возвращении в Россию могут принять граждане, оказавшиеся в затруднительном положении за рубежом, и подать заявку. То есть вывозить будут не только при наличии угрозы жизни или здоровью. Во-вторых, свое возвращение россияне оплачивают сами. Нет денег – государство окажет помощь. Но вернуть средства нужно будет в течение трех месяцев. Это касается самостоятельных туристов или тех, кто жил за рубежом и пожелал вернуться в РФ. Затраты на эвакуацию зависят от расстояний. Стоимость возвращения, например из Польши, может составить 100 долларов, а эвакуация из Австралии – 1,5-3 тысячи.

Безвозмездно эвакуировать россиян из-за рубежа также будут, но при наличии непосредственной угрозы их жизни. Решение будет принимать специальная комиссия, поясняет Осауленко: «Речь в этих случаях идет не о массовом вывозе россиян, а о частном порядке». Документ даст четкое понимание, кого, как и за чей счет эвакуировать.

Пока вывоз россиян из-за рубежа продолжается. До 1 сентября запланировано 56 рейсов из самых разных точек планеты.

Тем временем россияне уже бронируют туры на Новый год, в том числе по закрытым сейчас направлениям. Из зарубежных направлений наиболее востребованы Таиланд, Вьетнам, Индия, ОАЭ и Доминикана, указывают в Apex Tour. Также популярны горнолыжные европейские направления – Австрия, Андорра, Италия, Болгария, добавляют в TezTour.

Туры бронируют за символическую плату в 1-2 тысячи рублей, пояснил вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин. Если направление к моменту намеченной поездки не откроется, тур перенесут, добавляет он.

Компетентно

«Ни о каком изменении порядка эвакуации российских граждан с территории иностранного государства в связи со стихийными бедствиями или вооруженными конфликтами речи не идет. Подобные мероприятия проводятся по решению **президента России** и в порядке, предусмотренном постановлением правительства от 18 ноября 2014 года №1216. Оплата расходов в этих случаях производится за счет средств федерального бюджета», – заявили в Консульском департаменте МИД России.

Изменения не связаны и с организацией вывозных рейсов в условиях пандемии, отмечают дипломаты. Поправки касаются постановления правительства № 370, которое оговаривает процедуру предоставления помощи россиянам на безвозмездной основе в исключительных случаях при наличии непосредственной угрозы их жизни. Как раз его применение предполагается сделать «более широким» и распространить на «частные случаи, с которыми может столкнуться любой гражданин за рубежом (например, утеря или кража денег и документов)».

<https://rg.ru/2020/08/16/izmeneny-pravila-ekstrennoj-pomoshchi-turistam-za-rubezhom.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЗАБРОДИНА ЕКАТЕРИНА, ПРОКОФЬЕВ ВЯЧЕСЛАВ, МИРАКЯН НИВА; 2020.17.08; БЕСПЛАТНО НЕ ВЫВОЗЯТ

В самом начале пандемии правительство Италии за счет бюджета вывозило граждан, застрявших в Китае и Японии. Так, в конце января были эвакуированы 50 итальянцев из Уханя, а в феврале – 35 граждан республики с борта лайнера Diamond Princess в порту Иокогама. Впоследствии МИД страны организовал кризисный штаб по организации вывозных рейсов. Миссия была доверена четырем итальянским авиакомпаниям, они работают в тесной связке с дипмиссиями. Но на этот раз и по сей день эвакуация осуществляется исключительно за деньги. Пассажирам предоставляется возможность расплатиться либо ваучером, полученным в связи с отменой рейса, либо наличными. Билет экономкласса по маршруту Канкун – Рим стоит 751 евро. Поездка из Москвы в Рим обходилась до недавнего времени в 450 евро. Для сравнения: билеты на вывозной рейс «Аэрофлота» по маршруту Рим – Москва стоят сейчас 200 евро.

Французский МИД приложил немалые усилия к возвращению домой около 250 тысяч граждан Пятой республики на фоне локдауна, но за билеты раскошеливались сами туристы. Правда, дипломаты зорко следили за тем, чтобы авиакомпании не задирали тарифы. Так, Air France, на которую пришлась львиная доля форсмажорных перевозок, установила потолок для цен на билеты в пределах Европы в 250 евро, а на рейсы большой протяженности – не более 600 евро. В редких случаях, когда у кого-то не оказывалось достаточно средств, чтобы на месте оплатить авиабилет, на помощь приходили консульские службы или же ассоциации по поддержке соотечественников за границей.

Немцы за границей в исключительных случаях (например, при банкротстве туроператора или потере денег) могут рассчитывать на помощь от консульства, но по закону деньги предстоит обязательно вернуть. То же самое касается затрат правительства на эвакуацию граждан из зоны стихийных бедствий или политических волнений. «Министерству известно, что это обязательство по возмещению средств иногда вызывает непонимание среди пострадавших. Однако подавляющее большинство немцев осознают, что за кампанию по их возвращению не должны расплачиваться налогоплательщики», – поясняют в дипведомстве ФРГ. Тысячи немецких туристов, вывезенных из-за рубежа во время пандемии, постфактум уже начали получать счета за перелеты.

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ГОЛУБИЦКАЯ ЖАННА; 2020.15.08; ТУРОПЕРАТОРЫ РАССКАЗАЛИ О НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЯХ В БАРХАТНЫЙ СЕЗОН: КУДА ПОЕХАТЬ

С 1 сентября Россия возобновит авиасообщение с рядом стран СНГ – таков прогноз Ассоциации туроператоров России (АТОР). Первыми открыться для россиян намерены Казахстан, Таджикистан, Киргизия и Армения.

«МК» выяснил, почему открытие границ с СНГ предполагается начать именно с этих стран и кому не терпится туда попасть.

Туроператоры предполагают, что официальное объявление о возобновлении полетов в Казахстан, Таджикистан, Киргизию и Армению произойдет в 20-х числах августа. Все 4 страны изначально значились в российском «виш-листе» – списке **Минтранса РФ** из 30 стран, приоритетных для возобновления авиасообщения, составленном **Минтрансом РФ**. Казахстан и Армения уже подтвердили свое намерение открыть границы с Россией 12 августа, а Таджикистан и Кыргызстан готовятся это сделать.

Выбор этих 4-х из всех стран СНГ эксперты объясняют не только стабилизировавшейся в них эпидемиологической обстановкой, но и необходимостью скорейшего восстановления с ними гуманитарных и деловых связей. Как известно, в сентябре Россия планирует запустить в промышленное производство вакцину от COVID-19, а указанные страны выразили готовность ее закупать.

Известие обрадовало в первую очередь тех, у кого в указанных странах есть близкие.

– Я так счастлива, что, наконец, Таджикистан откроют! – делится москвичка Марина. – Я сама россиянка, но в Душанбе у меня родня и большая тетья. Мне очень надо к ней попасть! Но на вывозных рейсах могли улететь только граждане Таджикистана.

Таджикские трудовые мигранты, оставшиеся на период ограничений сообщения в России и не попавшие на вывозные рейсы, радуются, что скоро смогут увидеть родственников.

А вот граждане Узбекистана догадываются, почему их гостеприимная родина пока не распахивает никому двери:

– У нас там с коронавирусом все не очень, много людей заболевает, много умирает, я от родни знаю, – делится уроженка Ташкента Юлдуз, работающая в Москве. – Мне-то как раз больше жизни домой надо, у меня там дочь рожает в конце августа! Я последний раз на родине была в середине марта. Надо было дома тогда оставаться! Но кто ж знал, что так все повернется...

Оптимистичнее всех настроены граждане Армении – особенно, те, ко подвизался в туристическом бизнесе. Армянские турагентства подсуетились и уже сулят засидевшимся дома россиянам «волшебный бархатный сезон на озере Севан», открывающийся с 1 сентября.

Звоню и узнаю, что сутки в отеле на Севане обойдутся мне в сумму от 3 до 5 тыс руб, но есть и альтернатива – групповые экскурсионные туры по Армении.

В них завлекают в лучших традициях армянского радио: «Приезжай к нам в Ереван, будешь сыт и вечно пьян». Отправиться в армянскую столицу на 4 дня и 3 ночи можно за \$320 с человека. Перелет Москва-Ереван в эту стоимость не входит, зато включена встреча в аэропорту и дегустация коньяка. На вопрос, какие же меня ждут экскурсии, мне обещают показать библейскую гору Арарат, первую христианскую церковь и даже свозить за 170 км от Еревана к самой длинной в мире канатной дороге «Крылья Татева».

Киргизские туроператоры тоже не растерялись и уже предлагают продукт на осень – туры с гарантированными(!) датами вылета. К примеру, на 8-дневный групповой тур «Курортный Памир» по цене \$695 с человека (без стоимости перелета) на сегодня дают целых 8 гарантированных дат заезда.

По телефону меня уверяют, что раскупаются туры в Кыргызстан как горячие пирожки. Можно, например, за 5 дней увидеть все жемчужины Кыргызстана всего за \$475 с человека без перелета.

Бархатный сезон на озере Иссык-Куль обойдется несколько дороже, но туроператор уверяет, что такой отдых стоит того:

– Вода чистейшая, лучше всякого моря! Идеальные песчаные пляжи и любые развлечения на воде. Пожилые могут подлечиться в санаториях, для детей куча забав, а для любителей повеселиться – рестораны и ночные клубы. В среднем от \$55 в сутки в зависимости от номера.

Напомним, международное авиасообщение в РФ было приостановлено 27 марта в связи с пандемией. Частично полеты за рубеж возобновились 1 августа, когда открылись границы с Великобританией, Турцией и Танзанией. Также в этот день открылась граница между РФ и Абхазией. С 15 августа ожидается возобновление регулярных рейсов в Швейцарию.

Также о своей готовности принимать российских туристов уже заявили Черногория, Хорватия, Египет, ОАЭ, Куба, Доминикана, Мексика, Кения и Мальдивы.

<https://www.mk.ru/politics/2020/08/14/turoperatory-rasskazali-o-novykh-vozmozhnostyakh-v-barkhatnyy-sezon-kuda-pokhat.html>

РБК; 2020.17.08; БОЛЬШИНСТВО РОССИЯН ЗАВИЛИ О ГОТОВНОСТИ ЕЗДИТЬ НА БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЯХ

На беспилотном такси готовы ездить 77% россиян в возрасте от 18 до 65 лет. Об этом сказано в исследовании НТИ Автонет (есть у РБК).

«Опрос показал, что готовность пользоваться беспилотным такси растет вместе с уровнем знания о технологии», – сказано в сообщении.

Самый высокий процент позитивных ответов – в Казани (83%). Беспилотное такси работает в тестовом режиме два года в казанском городе-спутнике Иннополис. Там автомобиль можно вызвать через приложение. «Он передвигается в автономном режиме, за рулем никого нет, но страхующий водитель находится в салоне», – отметили в НТИ Автонет.

В Москве 79% людей готовы воспользоваться беспилотным такси. В компании уточнили, что на данный момент в столице тестируется самое большое количество беспилотных автомобилей в стране.

Больше всего на беспилотном такси готовы передвигаться граждане в возрастной группе от 25 до 34 лет – 83,3%. От россиян в возрасте от 45 лет было получено 73% положительных ответов.

В онлайн-опросе участвовали жители всех городов-миллионников России. Их было 10,5 тыс. человек.

В 2019 году к беспилотным такси были готовы только 60% россиян. На сегодняшний день тестирование такого транспорта в России осуществляется по постановлению правительства, отмечают в компании. Так, новый тип транспорта может быть использован на дорогах общего пользования в 13 регионах страны.

«Текущая редакция постановления пока не подразумевает использование беспилотного транспорта в коммерческих сервисах, а также требует, чтобы в салоне находился страхующий водитель», – добавили в НТИ Автонет. В связи с этим, идет процесс разработки законодательства в области автономного транспорта. Нововведения позволят закончить тестирование беспилотных автомобилей и начать их полноценное использование в сервисах.

В «Яндексе» заявили, что в Иннополисе их сервис беспилотного такси быстро стал частью повседневной жизни горожан. По словам мэра города Руслана Шагалеева, Иннополис стал первым в Европе городом, где появился такой сервис.

В середине июля заместитель министра транспорта Алексей Семенов заявил, что первые беспилотные такси могут появиться в Москве в 2024 году. По словам чиновника, автономные такси без водителей появятся через четыре года, в случае если будет

реализован план, который разрабатывается заинтересованными ведомствами (**Минтранс**ом, МВД и Минпромторгом) и ключевыми компаниями. В апреле текущего года президент **Владимир Путин** поручил начать подготовку к тестированию и постепенному допуску на дороги беспилотных автомобилей. Сейчас при тестировании беспилотных машин за рулем должен быть инженер.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f392ca19a794754cc80875e>

ОГОНЁК; ТРУШИН АЛЕКСАНДР; 2020.17.08; ЦИФРОВАЯ ЗАПАДНЯ; КОРОНАВИРУС ПОДТОЛКНУЛ И АКТИВИЗИРОВАЛ ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

ТОЛЬКО СПЕЦИАЛИСТЫ С ТРЕВОГОЙ ГОВОРЯТ: СЕГОДНЯ «ЦИФРА» НЕ ТОЛЬКО БЛАГО, НО И СЕРЬЕЗНАЯ УГРОЗА НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. «ЦИФРА»-ТО НЕ НАША! И ВСЕ, ЧТО ПРОИСХОДИТ ДАЖЕ В ВЫСОКИХ КАБИНЕТАХ, – «НА ПРОСВЕТ» ДЛЯ ЕЕ СОЗДАТЕЛЕЙ И ХОЗЯЕВ. «ОГОНЕК» РАЗБИРАЛСЯ, КАК И ПОЧЕМУ НАША СТРАНА ОКАЗАЛАСЬ В ОПАСНОЙ ЗАВИСИМОСТИ ОТ ИМПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Россия находится на седьмом месте в мире по вовлеченности людей в цифровую экономику. По числу пользователей смартфонов мы на пятом месте. У нас самый доступный без лимитный трафик среди развитых государств: по стоимости он в 9 раз ниже, чем в Японии; в 14 раз – чем в США и в 17 раз – чем в Республике Корея.

Цифра – наше все? **Премьер-министр Михаил Мишустин** на недавнем отчете в Госдуме выступил с энергичным заявлением: «Цифра – это нефть, золото и платина XXI века. Если мы не будем заниматься цифрой, то цифра займется нами».

Звучит красиво. Но что за призывами? В национальном проекте «Цифровая экономика» (его выполнение, правда, перенесли на 30-й год) были заявлены меры «стимулирования разработки отечественного программного обеспечения». Уже к 2019 году 80 процентов российских чиновников должны были перейти на операционные системы отечественного производства. Создали реестр российского ПО. Результат? В 2019 году Счетная палата РФ обнаружила: более 82 процентов государственных учреждений пользовались зарубежными почтовыми серверами. 99 процентов использовали системы управления базами данных Microsoft или Oracle, а также Red Hat, CentOS, Sybase, SQL, Anywhere, FreeBSD, которые не входят в реестр российского ПО...

В конце 2019 года **вице-премьер** Антон Силуанов подписал распоряжение о том, что у компаний с госучастием – ВТБ, РЖД, «Аэрофлот», «Газпром», «Роснефть» – к 2022 году половина софта должна быть отечественной. Сейчас, получается, он весь или почти весь зарубежный («свет в окошке» – давно разработанная и качественная программа «1С» с многочисленными модификациями для разных отраслей экономики, но это один из редких примеров отечественного софта).

А все остальные предприятия, кстати, чем пользуются? Ответ очевидный: все большие интегрированные системы на предприятиях основаны на американской Oracle или немецкой SAP. Когда после принятия закона Яровой, предусматривающего хранение информации в течение трех лет, стали создавать хранилища данных, ничего лучше американской Oracle и не нашли. Все совещания в минувшие коронавирусные месяцы, даже на самом высоком уровне, проходили с использованием технологии Zoom. Zoom Video Communications, Inc. – американская компания коммуникационных технологий со штаб-квартирой в Сан-Хосе, Калифорния, предоставляющая услуги удаленной конференц-связи с использованием облачных вычислений.

Да, у нас есть «Лаборатория Касперского», которая создает замечательные антивирусные программы. У нее офис был в США – разрабатывал защиту от киберугроз для американского правительства. Правда, в 2017-м вашингтонский офис американцы

закрыли – решили, что программы Касперского могут быть опасны для правительства США. А у нас, по данным Счетной палаты, отечественными антивирусными программами пользуются только три четверти государственных учреждений. Остальные, выходит, не боятся, что через американские программы к ним попадет какой-нибудь вирус и выведет всю сеть из строя?

В минувшем семестре студенты вузов общались с преподавателями по Skype, а групповые занятия и лекции проходили по Zoom. Про Zoom мы уже все выяснили, а Skype Limited – люксембургская компания, разработчик программного обеспечения. Штаб-квартира располагается в Люксембурге, а офисы – в Сан-Хосе, Лондоне, Праге, Таллине. Основана в 2003 году шведом Никласом Зеннстремом и датчанином Янусом Фриисом. В создании программы Skype участвовали эстонские программисты Ахти Хейнла, Прийт Казесалу и Яан Таллинн. А учились с помощью этих технологий наши студенты-программисты в МГТУ, НИУ ВШЭ и МИЭМ, МГУ, МФТИ, МИЭТ, МИРЭА, МТУСИ. Которые вроде и должны бы разрабатывать и создавать такие информационные системы. Но увы – нет у нас родного Skype или Zoom!

Да, мы привыкли повторять, что у нас лучшая в мире школа программистов, компьютерщиков. Только почему потом они идут работать в компании-провайдеры и занимаются услугами? И еще целая серия неудобных вопросов: почему мы все, что связано с интернетом и компьютером, покупаем за рубежом? Куда пропала отечественная электроника?

А оборудование для всех этих технологий – видеокамеры, экраны, компьютеры, все «железо» – где производят?

В 2017 году был опубликован доклад McKinsey «Цифровая Россия. Новая реальность». Вывод: Россия на 80-100 процентов (в зависимости от отраслей промышленности) зависит от импорта IT-оборудования. Если софт в основном импортный, компьютеры тоже, то в чем мы опережаем весь мир? И в чем заключаются наши успехи в цифровизации?

В том, что мы это все покупаем и юзаем?

И ЦЕЛОГО «БАЙКАЛА» МАЛО...

В 2014 году Россия взяла курс на импортозамещение, в том числе и в электронике. С тех пор правительство чуть ли не каждый месяц выпускает новый документ о развитии микроэлектроники в стране и о переходе организаций на отечественные продукты. Но результат пока нулевой. Потому что проблема, как говорят эксперты, не в гигабайтах или микросхемах, а в организации экономики.

В России сейчас около 300 предприятий занимаются созданием электроники и программного обеспечения.

Во всей этой отрасли у нас трудятся около 100 тысяч человек. По словам экспертов «Огонька», в одной только корпорации Intel работают около 190 тысяч человек, в Microsoft – около 160 тысяч человек. Наш отечественный ООО «Ангстрем», ведущий разработчик и производитель полупроводниковых изделий, в том числе современных микропроцессоров, с задачей вытеснения Intel (если она даже будет поставлена) не справится. В 10 дизайн-центрах этой компании (головной офис находится в Зеленограде) трудятся всего около тысячи человек.

У нас есть и другая известная компания, занимающаяся микроэлектроникой, – это АО «Байкал Электроникс». Она выпускает российские микропроцессоры «Байкал». Последние достижения: месяц назад компания представила первую (!) российскую материнскую плату («мозги» компьютера) на процессоре Baikal-M. Но достаточно ли будет «Байкала» и «Ангстрема», чтобы заместить весь электронный импорт отечественным производством?

Правда, эксперты «Огонька» подчеркивают, что за последние 10 лет удалось полностью перевести российский военно-промышленный комплекс на отечественные компьютеры и ПО. По идее, там должны быть и микропроцессоры, и материнские платы российского

производства. Но военная сфера полностью закрыта для информации. В прессу лишь просачивается информация о том, что в нашей военно-промышленной электронике «нет никаких иностранных закладок, которые могли бы способствовать утечке информации».

А по поводу гражданской IT-сферы эксперты только разводят руками и говорят: риск для безопасности огромный, но никто не знает, где лежит закладка. Не случайно ведь этим одним словом называют и «дыры» в По, и тайные места для взрывных устройств.

СУПЕР, НО НЕ ОЧЕНЬ

Когда и почему мы так сильно «просели»? Попробуем разобраться.

В США и Европе компьютеры и интернет создавались для армейских нужд, потом эти технологии успешно перебирались в гражданскую экономику. У нас тоже в 50-х, 60-х и 70-х годах прошлого века такая связка работала. Туполев строил бомбардировщики и одновременно на той же конструкторской базе создавал гражданские самолеты. Курчатов и Сахаров создавали не только атомные бомбы, но и первую в мире атомную электростанцию и атомный ледокол. А вот потом эта связь «оборонки» и «гражданки» прервалась.

Академик Владимир Бетелин, научный руководитель НИИ системных исследований РАН, считает, что этот разрыв был вызван переменной ориентации именно в гражданской экономике в 90-е годы. Она перестала быть экономикой экономики производства и перепрофилировалась в «экономику услуг» (см. рубрику «Эксперт» «Проблема без решения»). У нас сложилась экономика потребления, ориентированная на быстрое получение прибыли и возврат вложенных капиталов.

Вложения «вдолгую» случались, но эпизодически. К примеру, в МГУ в 2009 году вступил в строй самый мощный в России суперкомпьютер «Ломоносов-1». Его производительность составляла 1,8 петафлопса (10 в 15-й степени операций в секунду), и тогда он занял достойное 12-е место в мировом рейтинге суперкомпьютеров топ-500. Как рассказывает Владимир Воеводин, директор Научно-исследовательского вычислительного центра МГУ (где работал этот суперкомпьютер), член-корреспондент РАН, «Ломоносов-1» создавался по решению правительства, на это специально были выделены средства.

К ноябрю 2015 года, однако, компьютер занимал уже 95-е место в рейтинге (вот она, лучшая иллюстрация того, как стремительно развиваются эти технологии).

По словам Владимира Воеводина, новый компьютер «Ломоносов-2» создавался уже на собственные средства университета. «Мы запустили его в 2014 году, – говорит эксперт. – Машина используется для предсказательного моделирования и сложных расчетов в самых разных областях науки, техники, промышленности. За эти годы у нас в суперкомпьютерном комплексе Московского университета работали более 3 тысяч пользователей из МГУ, научных институтов РАН и российских университетов. Важных и интересных проектов много, в частности, по одному из проектов в рамках соглашения с новосибирской лабораторией «Вектор» ищем кандидатов для лекарства против коронавируса – отбираем лучшие ингибиторы, подавляющие действие вируса в организме человека. Подобный суперкомпьютерный дизайн делает проектирование лекарственных препаратов гораздо более эффективным».

Вопрос о том, насколько конкурентен наш «Ломоносов-2» в сравнении с «суперсобратьями» за рубежом, Владимира Воеводина расстраивает: сейчас с компьютером «Ломоносов-2» происходит то же самое, что и с первым «Ломоносовым» – он «съезжает» в рейтинге топ-500, уступая позиции более производительным машинам. В этом году занял 130-е место (к слову, у Китая в топ-500 – 216 компьютеров, у США – 116, у Японии – 29, у Франции – 19, у Великобритании – 18, у Германии – 14. Победитель года – японский суперкомпьютер Fugaku мощностью 415 петафлопс). В рейтинге этого года появилась, правда, еще одна машина с российской пропиской – это суперкомпьютер Сбербанка Christofary.

Что приятно, конечно, хотя, как говорят специалисты, в нем нет ни одной отечественной детали, да и доступным для научно-образовательного сообщества России, в отличие от «Ломоносовых», он не будет...

Парадоксально, что в Национальном проекте «Цифровая экономика РФ», продолжает эксперт, прописаны в качестве ключевых научно-технических направлений так называемые сквозные цифровые технологии. К ним относятся: «большие данные», нейротехнологии, искусственный интеллект, системы распределенного реестра, квантовые технологии, новые производственные технологии, промышленный интернет, компоненты робототехники и сенсорики, технологии беспроводной связи. И – ни слова о суперкомпьютерах. Хотя сквозные технологии разрабатываются, рассчитываются и эффективно существуют практически всегда в связке с суперкомпьютерами. Мы принимаем национальную стратегию развития технологий искусственного интеллекта, а на чем будут проводить обучение нейронных сетей? Подобную стратегию разрабатывать, безусловно, нужно, но в обязательном порядке вместе со стратегией создания национальной суперкомпьютерной инфраструктуры, как это делается во всем мире. Или опять ищем свой уникальный путь?

– Сейчас в мире наступил финальный этап гонки за экзафлопсом, – говорит Владимир Воеводин. – И США, и Европа, и Китай, и Япония, и даже Индия разработали государственные программы создания машин с гигантской производительностью 10 в 18-й степени (экзафлопс). В России такой программы нет и, видимо, скоро не появится. Как результат суперкомпьютерной стагнации последних лет – наша страна сейчас не в состоянии самостоятельно построить суперкомпьютер экзафлопсной мощности.

Здесь нужна полностью собственная элементная база и свое По, и это лишь верхушка айсберга. Хотя в России есть и потребность в таких системах со стороны вычислительного сообщества, есть и научные группы и компании, способные выполнить разработки на мировом уровне. Пока еще есть.

Суперкомпьютер – машина очень дорогая, продолжает эксперт. «Ломоносов-2» стоит 3,5 млрд рублей. Японский Fugaku в 80 раз мощнее, затраты на разработку и производство которого составили примерно 1 млрд долларов. Но вот что важно. Строить суперкомпьютер в единственном экземпляре большого смысла нет. Для поднятия суперкомпьютерной отрасли создавать нужно целостную инфраструктуру, которая опирается на 3-5 суперкомпьютерных центров коллективного пользования федерального уровня, 10-15 суперкомпьютерных центров с производительностью на порядок меньше и значительное число малых локальных суперкомпьютерных систем, предназначенных для решения задач отдельных групп, институтов и предприятий. Для России это не только реально, но и абсолютно необходимо.

ПРОКЛЯТИЕ ИВМ

Норберт Винер, американский математик и один из основоположников искусственного интеллекта, написал в 1948 году книгу «Кибернетика, или Управление и связь в животном и машине». У нас «Кибернетикой» зачитывались в середине 50-х годов. Может, это было простым совпадением, но бурный рост новых технологий и производств потребовал сложных расчетов. Потребовались электронные счетные машины, и в СССР их создали. Эксперты говорят, что высшим достижением была ламповая БЭСМ-6 (большая электронно-счетная машина). С ее помощью рассчитывали орбиты спутников и космических кораблей, в частности совместный советско-американский проект «Союз – Аполлон».

А вот потом началось торможение.

В 1966 году компания ИВМ сделала компьютер на полупроводниковых транзисторах. Он был более компактный, производительный и дешевый по сравнению с БЭСМ. У нас, кстати, в то же время несколько лабораторий работали над подобными образцами. Но

американцы нас на год или два опередили. Тогда было принято решение о копировании американской машины в СССР.

Борис Малашевич в 1960-х годах работал в Министерстве электронной промышленности СССР в отделе, собиравшем заявки от предприятий на поставки электронно-счетных машин. В своих воспоминаниях он писал, как принималось решение о копировании IBM-360:

«В конце 1966 года на заседании ГКНТ (Госкомитет по науке и технике. – «О») и Академии наук СССР при поддержке министра радиопромышленности СССР В.Д. Калмыкова, президента АН СССР М.В. Келдыша принимается решение о копировании серии IBM-360. Одним из аргументов за было то, что в ГДР уже строятся машины на такой технологии. Против этого решения решительно выступили А.А. Дородницын, С.А. Лебедев и М.К. Сулим. Они говорили, что контактов с IBM нет, у ГДР недостаточно документации и при освоении новых машин возникнут большие проблемы. Однако они остались в меньшинстве. Решение о разработке семейства Единой системы ЭВМ состоялось. Как и предсказывалось, другие направления развития отечественной вычислительной техники постепенно стали сокращаться из-за недостатка средств, заказчиков, молодых кадров и других объективных и субъективных причин».

Переход на транзисторные компьютеры по модели IBM затормозил в итоге развитие отечественной электроники лет на 10. Но он не был критичным. В СССР наряду с разработкой и производством аналогов системы IBM-360 и PDP/11 компании DEC производились и развивались ЭВМ с отечественной архитектурой. Это высокопроизводительные ЭВМ «Эльбрус-1», «Эльбрус-2», М-13, АС-6 и т. д. Производство их велось на основе отечественных микроэлектронных элементов, годовой объем выпуска которых к 1990 году составил 1 млрд штук. К 1991 году предприятия радиоэлектронной отрасли произвели около 1 млн персональных компьютеров, в числе которых 100 тысяч учебных ЭВМ «Корвет» и более 300 тысяч учебных ЭВМ УК-НЦ.

Был ли ошибкой переход к модели IBM, сейчас, наверное, уже не важно. С этим справились, потому что тогда экономическая система оставалась прежней. А вот когда она в 90-х поменялась и стала, по выражению Владимира Бетелина, «экономикой услуг», тут-то и произошло катастрофическое отставание в электронике от лидеров. В 70-х и 80-х годах мы копировали чужое, но создавали свое. Так в 90-х и нулевых годах действовали и китайцы. Но мы свое производить перестали по двум причинам: во-первых, изменилась модель экономики, а во-вторых, в нулевых годах появилась возможность все купить за нефтедоллары. И здесь, как и во многих других отраслях, было решено: зачем производить, если можно купить?

УГРОЗА В ОБЛАКАХ

А теперь вернемся к тому, с чего начали. У нас сегодня министерства и ведомства, госкомпании и госкорпорации, предприятия и учебные заведения сидят на импортных компьютерах и софте. И все пользователи имеют выход в облачные хранилища, а значит, их информация доступна тем, кто всерьез ею заинтересуется. Все эти данные, говорят эксперты, которые мы прячем в облаках, могут быть извлечены и проанализированы. И это не алармистские страшилки.

Напомним: в 2010 году произошла диверсия на центрифугах в иранском ядерном центре Бушер. В промышленных системах, управляющих автоматизированными производственными процессами, был обнаружен вирус Win32/Stuxnet. Выявил его белорусский антивирусный эксперт Сергей Уласень. Кстати, Белоруссия еще с советских времен имеет очень хорошую школу IT, а белорусский суперкомпьютер «СКИФ-ГЕО-ЦОД» входит в число топ-50 машин СНГ. Так вот, все 1368 иранских центрифуг были испорчены так, что их невозможно было восстановить. Об источнике вируса ходят разные слухи, повторять их не будем, но ядерную бомбу Иран так и не получил.

Почему вообще возможно вмешательство в компьютеры со стороны? Эксперты объясняют так. При изготовлении массового продукта (а таким являются микропроцессоры и программное обеспечение, установленные в компьютерах) возникает так называемая непреднамеренная уязвимость. Проще говоря, «дырки», в которые можно запустить вредоносного червя. Уровень безопасности массового продукта не может быть идеальным по определению. Кстати, и компания Intel при продаже своих продуктов предупреждает, что не несет ответственности за возможные опасности при применении изделий в системах с критической миссией (к таким относятся опасные производства, атомные электростанции, железные дороги, авиатранспорт и т. д.).

И есть разница, пользуемся ли мы чужим продуктом или своим. Микропроцессор собственного производства нашим экспертам известен и понятен.

Но они не знают, как это сделано в импортных продуктах и откуда ждать неприятностей. Поэтому прямое использование импортных технологий таит в себе скрытые опасности.

Директор Центрального экономико-математического института Альберт Бахтизин рассказывал «Огоньку», что создаваемые институтом прогнозные социально-экономические модели в том числе рассчитываются на суперкомпьютерах:

– В настоящее время наблюдается не только критическая зависимость России от импорта IT-оборудования (практически 100 процентов), но также и на рынке программного обеспечения (по усредненным оценкам – около 80 процентов). Отсутствие России на рынках программного обеспечения, где лидерами являются Microsoft, Google и другие, не только влечет за собой риски реализации программы «Цифровая экономика Российской Федерации», но и создает прямую угрозу национальной безопасности. Применительно к нашему виду деятельности – разработке имитационных моделей социально-экономических систем – можно сказать следующее. На данный момент существует более 100 специализированных пакетов (той или иной степени эффективности), но за редким исключением это все зарубежная продукция. Но даже в этих редких случаях средства имитационного моделирования были построены в программных средах зарубежного производителя. И это создает серьезную проблему, поскольку и в программах, и в аппаратной части могут быть закладки, которых мы не видим. При необходимости и по желанию разработчика они способны вывести компьютеры из строя.

Если в сухом остатке, то в повестку дня нужно вносить задачу создания новой отрасли, без которой немислимо экономическое процветание и безопасность страны в XXI веке. А вот внесут ли – вопрос открытый...

В 2017 году был опубликован доклад McKinsey «Цифровая Россия. Новая реальность». Вывод: Россия на 80-100 процентов (в зависимости от отраслей промышленности) зависит от импорта IT-оборудования. Если софт в основном импортный, компьютеры тоже, то в чем мы опережаем весь мир? И в чем заключаются наши успехи в цифровизации? В том, что мы это все покупаем и юзаем?

ПРОБЛЕМА БЕЗ РЕШЕНИЯ

ВЛАДИМИР БЕТЕЛИН, АКАДЕМИК, НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ НИИ СИСТЕМНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ РАН

Проблему отечественной микроэлектроники, какой она сложилась на сегодняшний день, нельзя рассматривать в отрыве от всей экономики России. У нас сейчас сформировалась «экономика услуг». Мы все меньше производим промышленной продукции высоких переделов, но все больше оказываем услуг потребителям товаров, которые покупаем в развитых странах за деньги, полученные от продажи наших ресурсов. Список таких товаров, идущих к нам по импорту, огромен, и первое место в нем занимает микроэлектроника – компьютеры, планшеты, мобильные телефоны, устройства и аппаратура для видеоконференций и т. д. Мы эту продукцию сами не производим. Но мы готовим ее к продаже, упаковываем, продаем, обслуживаем в сервисных центрах. Я спрашиваю – и меня за это не очень любят, – какая добавленная стоимость этих услуг?

Может ли на этих услугах вырасти благосостояние государства и людей? Можем ли мы на этом совершить рывок и войти в число развитых экономик? Я не вижу оснований и механизмов, которые позволят этого добиться. И пока нет глубокого научного анализа, который показал бы, как долго страна может жить в зависимости от корпораций, производящих промышленные товары, которыми мы пользуемся. Например, по данным **Минтранса РФ**, на начало 2017 года российский парк воздушных судов насчитывал 579 магистральных самолетов, из которых 494, то есть 85 процентов, иностранного производства со средним возрастом 11 лет.

Причина такого состояния экономики заложена в 50-й статье Гражданского кодекса, который был принят в 1994 году. Там сказано: коммерческие организации – это юридические лица, «преследующие извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности». Не производящие необходимые людям, стране товары, прибыль для акционеров. А тот, кто не производит свои товары, оказывает услуги на основе чужих товаров. Из этого следует: акционерам выгодно только то, что приносит прибыль и сводит к минимуму риски снижения этой прибыли. А это добыча и продажа за рубеж природных ресурсов – нефть, газ, лес, уголь и необработанный металл. Любая инновация, любая диверсификация производства несет в себе риски. И самые большие риски в производстве микроэлектроники и программного обеспечения.

Коммерчески эта деятельность невыгодна в российских условиях, поскольку требует миллиардных инвестиций в производство, технологии и разработку микросхем. Еще в 2009 году завод, выпускающий полупроводники, стоил от 1,6 до 3 млрд долларов, сейчас, наверное, в разы больше. Вложения в технологии – это где-то еще порядка 0,6 млрд долларов. Это очень сложное дело. Надо разработать микросхемы, подготовить производство, произвести массовую продукцию – и, если продукция не будет продана, затраты не окупятся. Так зачем нашим отечественным инвесторам рисковать, если можно получать прибыль более надежным способом? У нас даже в Стратегии развития электронной промышленности до 2030 года обозначена задача увеличить выручку в 2,5 раза. Но не сказано, что будем производить и продавать...

Изменить это можно только путем создания в России экономически и социально значимой полупроводниковой и радиоэлектронной отраслей, нацеленных прежде всего на внутренний, а не на внешний рынок.

ОТСТАЛИ НА ПОКОЛЕНИЕ

ВАЛЕРИЙ МАКАРОВ, НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ ЦЕНТРАЛЬНОГО ЭКОНОМИКО-МАТЕМАТИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА, АКАДЕМИК РАН

В последние годы в России бурно развиваются так называемые ситуационные центры. Они создаются в министерствах, ведомствах, в региональных правительствах, в крупных корпорациях для оперативной работы, их сейчас около 200. Сначала это были комнаты для видеоконференций. Сейчас к этой технике добавляется цифровая аналитика. В условиях коронавируса эти центры сосредоточили у себя огромное количество информации. В том числе в одном из главных ситуационных центров сейчас работает президент, иногда нам по ТВ показывают репортажи из этого центра. И вся эта секретная информация доступна практически всему миру. Руководство страны давно говорит о переходе на отечественные носители, выделяют на это огромные деньги, но пока дело не движется. И вся цифровизация экономики, на которую выделены огромные деньги, у нас происходит на западной основе.

Агент-ориентированные модели, которые наш институт создает для отсчитывания прогнозов развития экономики (см. «Управленческие эксперименты лучше опробовать на искусственном обществе», «Огонек» № 30 за 2020 год), предполагают создание электронных «двойников» всех участников экономического процесса – людей, учебных заведений, предприятий и организаций. И эти системы в основном построены на основе американских (Oracle) или немецких (SAP) решений. А в них предусмотрены так

называемые закладки, которые могут передавать информацию о предприятии в штаб-квартиры этих корпораций. Кроме того, большие базы данных хранятся не в компьютерах предприятий, а в облачных хранилищах. И через них можно получить доступ к любому компьютеру, отправляющему информацию в облако. Мы даже пишем наши программы на языках, созданных за рубежом, – C++, C #, Python... В России большие проблемы с элементной базой – с микропроцессорами. Да, у нас есть фабрики, делающие чипы для закрытых ведомств – Минобороны, ФСО, ФСБ, МВД... Но они не подходят для гражданского применения. Тем более для мощных суперкомпьютеров, потребность в которых возрастает с каждым годом.

Нам нужно создавать современную элементную базу и разрабатывать отечественное программное обеспечение. Китай эту проблему решил – они научились делать собственные микропроцессоры, их суперкомпьютеры уже обходят американские. Мы отстали на целое компьютерное поколение от развитого мира.

КОММЕРСАНТЪ; БУРАНОВ ИВАН; 2020.17.08; ТАКСИСТОВ СФОТОГРАФИРУЮТ В ПРОФИЛЬ; ВЛАСТИ УСИЛИВАЮТ КОНТРОЛЬ ЗА ПЕРЕВОЗКАМИ С ПОМОЩЬЮ ЦИФРОВЫХ СЕРВИСОВ

В конце года мэрия Москвы запустит систему, запрещающую агрегаторам передавать заказы водителям такси, злостно нарушающим ПДД и не соблюдающим нормы режима труда и отдыха. Это одна из мер, направленных на снижение аварийности с участием таксомоторов. По данным ГИБДД, за шесть месяцев 2020 года ДТП с такси произошло почти столько же, сколько за весь 2018 год. Госавтоинспекция готовит к запуску электронный сервис, позволяющий компаниям проверять водительские права и отслеживать онлайн нарушения водителей. В «Яндексе» заявили «Ъ», что ведут переговоры с ГИБДД об организации совместной автоматизированной проверки документов таксистов и пользователей каршеринга.

Ситуация на рынке такси обсуждалась в пятницу на экспертном совещании в ОНФ. Замначальника ГИБДД России Николай Шеюхин рассказал, что за шесть месяцев 2020 года произошло почти 2 тыс. ДТП с такси (за весь 2018 год произошло 2223 таких аварий). Растет и число жалоб граждан на плохой сервис, «хамство и некультурное поведение водителей», незнание ими города, а также на то, что таксисты оставляют машины на стоянку во дворах, мешая проезду, отметил замглавы департамента транспорта Москвы Дмитрий Пронин. При этом заработки водителей такси за пять лет в столице упали на 22-49%, сказал чиновник, отметив, что в результате они вынуждены работать в разы больше, чтобы поддерживать прежний уровень доходов.

Проблемы на рынке такси, напомним, обсуждаются экспертами и компаниями уже не первый год. Шесть лет назад был подготовлен масштабный законопроект, призванный решить проблемы отрасли. Документ приняли в первом чтении в 2018 году, с тех пор он дорабатывается в думском комитете по транспорту.

Чиновники вчера предложили решение для исправления ситуации в области такси, пока не принят «базовый» закон. Николай Шеюхин рассказал про планы запустить на портале госуслуг цифровой профиль водителя, через который компании смогут в онлайн-режиме отслеживать наличие штрафов за нарушение ПДД и статус водительских прав у нанимаемых и нанятых водителей. Разработка сервиса в 2021 году запланирована в распоряжении правительства 218-Р (от 6 февраля 2020 года). Николай Шеюхин напомнил про планы **Минтранса** ввести в 2020-2021 годах систему электронных путевых листов, с помощью которых также можно отслеживать режим труда водителей. Дмитрий Пронин, в свою очередь, рассказал про московскую систему цифровых профилей таксистов, которая не позволит агрегаторам пускать за руль водителей без прав, имеющих судимость, работающих с превышением лимитов труда и отдыха и т. д. Концепцию системы вице мэр Максим Ликсутов анонсировал еще в марте 2019 года: речь идет о программном «шлюзе»

между таксистом и агрегатором заказов, который будет ограничивать поступление предложений. В мае 2020 года был заключен контракт на разработку системы (ее название КИС «АРТ»), рассказал господин Пронин, в декабре ее уже планируется запустить.

Для запуска столичного цифрового профиля необходимо принять постановление правительства Москвы, обязывающее агрегаторов передавать заказы таксистам только через электронный шлюз, а не напрямую, отмечает глава центра компетенций Международного евразийского форума такси Станислав Швагерус. В мае 2020 года, напомним, стало известно о проверках прокуратуры Москвы в отношении компании Wheely, которая отказалась передавать данные о геолокации автомобилей такси в Единую навигационно-информационную систему города («Ъ» рассказывал об этом). 7 августа Мещанский суд районный суд Москвы вынес решение о приостановке работы сервиса, Wheely планирует его обжаловать.

В **пресс-службе** «Ситимобил» заявили, что компания «выступает за цифровизацию баз данных, а также возможность проверить водителя, его историю и статус перед выходом на заказ». «Подобные решения должны учитывать действующее законодательство для минимизации риска утечки персональных данных, – отмечают в компании. – Более того, мы уверены, что верификация информации о водителе должна идти по обезличенному принципу. Оба представленных механизма требуют экспертного обсуждения и проработки». «Мы развиваем собственные технологии безопасности для такси и каршеринга – мониторинг скорости и манеры вождения, камеру мониторинга внимания – и используем данные, в том числе от регулирующих органов, – заявил «Ъ» директор «Яндекс.Такси» по работе с госорганами Антон Петраков. – Сейчас мы ведем переговоры с ГИБДД об организации автоматизированной проверки водительских прав таксистов и пользователей каршеринга». При этом, отметил господин Петраков, любые решения должны обеспечивать «полную сохранность и бережное отношение» к персональным данным водителей, а также применяться всеми участниками рынка (агрегаторами, таксопарками, диспетчерскими службами). Кроме того, по его мнению, системы, подобные столичной, «должны создаваться не для каждого региона в отдельности, а для всей страны в целом».

ЛЕНТА.РУ; ГОРОДИЩЕВА ЕЛИЗАВЕТА; 2020.16.08; КАПИТАЛЬНОЕ ВЛОЖЕНИЕ; РОССИЙСКИЕ ВЛАСТИ ХОТЯТ ДАТЬ БОЛЬШЕ ДЕНЕГ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ МЕГАСТРОЙКУ. КАК ОНА ПОМОЖЕТ ЭКОНОМИКЕ?

Российские власти ищут пути оздоровления экономики после пандемии коронавируса и обрушения цен на нефть. В качестве одного из рычагов рассматривают реализацию крупных инфраструктурных проектов. Одним из таких может стать проект высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург. Строителям задали высокую планку: первый поезд должен проехать по ВСМ уже в 2026 году, хотя рельсы еще не начали прокладывать. Бюджетные вложения в стройку думают увеличить вдвое, но где брать деньги – пока неясно. В будущем дорога может дать старт целой сети высокоскоростных магистралей, которая опутает всю страну. Колея экономического развития – в материале «Ленты.ру».

Двойное вложение

Сейчас правительство раздумывает над увеличением своего участия в проекте ВСМ Москва – Санкт-Петербург: прямые бюджетные расходы на него могут вырасти вдвое. Изначально речь шла о прямом капитальном гранте из федерального бюджета в 200 миллиардов рублей, а теперь сумма может вырасти до 448 миллиардов. Деньги хотят пустить на организацию проектной компании. Средства планируется перечислить в 2022-2024 годах.

При этом общая стоимость ВСМ остается неизменной: на нее нужно 1,7 триллиона рублей. В частности, 1,6 триллиона рублей пойдут на строительство, 44 миллиарда рублей

– на проектирование, 64 миллиарда рублей – на затраты по финансированию и управлению магистралью.

Внебюджетное финансирование составит 1,3 триллиона рублей. Около трети этой суммы (427 миллиардов рублей) приходится на выпуск трех видов облигаций, для двух из которых предусмотрены госгарантии. Однако пока не ясно, кто будет выпускать и выкупать бумаги. В качестве потенциальных инвесторов рассматривают РЖД, российские и зарубежные банки, а также консорциум «Немецкая инициатива», куда входят Siemens, Deutsche Bahn, Deutsche Bank. При этом в проекте ВСМ теперь не предусматривается использование денег из государственной кубышки – Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Параллельное движение

Новая магистраль пойдет параллельно существующей Октябрьской железной дороге, которую построили после революции на базе уже существовавших в Российской империи дорог. Именно по этой дороге сейчас курсируют поезда между Москвой и Петербургом и скоростные «Сапаны». ВСМ нужна, чтобы разгрузить трассы и аэропорты, по ней будут осуществляться только пассажирские перевозки. Таким образом появится возможность пускать больше грузов по Октябрьской дороге. В перспективе ветку могут продлить и до Хельсинки.

В **Минтрансе** верят, что первый поезд пройдет по ВСМ уже в декабре 2026 года. Длина трассы составит 684 километра, а поезда смогут разогнаться на ней до 360 километров в час. Путь из Москвы до Санкт-Петербурга составит чуть больше двух часов (без учета остановок). Для сравнения: на «Сапане» сейчас путь занимает от 3,5 часа.

Пока новая трасса находится на стадии проектирования, непосредственно к строительству собираются приступить через два года. «Мы смотрим на этот проект с большой надеждой. Его место в новом комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры мы постараемся сохранить. По крайней мере, приступим к началу его реализации, я думаю, в 2022 году», – оценивает проект **министр транспорта России Евгений Дитрих**. ВСМ может стать полезной по многим статьям. «Если говорить об экономической целесообразности, то на этом направлении самый большой пассажиропоток. Он и туристический, и деловой, и гостевой. Если говорить об окупаемости проекта, несмотря на большие сроки, – это самый быстрый вариант», – считает президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин.

Строительство ВСМ пройдет в несколько этапов, на первом построят участок протяженностью в 10 километров от Москвы до НАТИ (станция «Лихоборы»). Это произойдет до 2024 года, в 2025-м ВСМ продлят еще на 152 километра в сторону Новой Твери, а еще через год строительство основного участка планируют завершить. Ожидается, что к 2030 году этой дорогой будут пользоваться 23 миллиона человек, на чистую прибыль проект выйдет в 2033-м. По ВСМ будут ходить 42 скоростных поезда за 175,7 миллиарда рублей, собирать их хотят на базе «Уральских локомотивов» (совместное предприятие группы «Синара» и Siemens).

Магистраль, соединяющая две столицы, в будущем позволит реализовать главные цели национального проекта **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**, на который предусмотрено свыше трех триллионов рублей. Одна из его целей – повышение уровня экономической связанности России за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры.

Паутина дорог

Создание ВСМ в России хоть и дорогое, но нужное дело. Этот современный вид транспорта активно развивается в других странах. Например, в Китае действует сеть высокоскоростных пассажирских линий общей протяженностью свыше 35 тысяч

километров – больше чем в Японии и Европе вместе взятых. В будущем сеть высокоскоростных магистралей может появиться и в России. «Проекты развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами предусмотрены Долгосрочной программой развития «РЖД» до 2025 года и комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», – подтверждают в РЖД.

Инфраструктура ВСМ полезна тем, что экономит гражданам время и деньги. «Вообще, инфраструктурные стройки очень важны для государства. Россия постоянно испытывает дефицит такой инфраструктуры, потому что после правления Николая II железнодорожная инфраструктура строилась в полтора-два раза медленнее, чем при царе. В результате Россия отстала от Европы, Китая, не говоря о Японии и США», – констатировал политолог Дмитрий Орешкин.

Более того, с началом стройки появятся и новые вакансии, а те, кто потерял место из-за коронавируса, смогут снова устроиться на работу. «Экономика в кризисе, надо создавать рабочие места, инвестировать в экономику деньги. Как только появится стройка – будет спрос на кирпич, сталь, чугун, бетон, шпалы, тепловозы. Это уже рабочие места», – указывает Орешкин.

Направление Москва – Санкт-Петербург – одно из самых популярных для поездок на поезде. «Направление осталось востребованным и в начале 2020 года. Динамика перевезенных пассажиров по данному маршруту поездами дальнего следования за январь-февраль 2020 года составила 105 процентов», – указывает **руководитель Росжелдора России Владимир Токарев**. ВСМ может стать первым шагом к появлению обширной сети, которая охватит всю страну. Самое главное, чтобы проект не стал долгостроящим, и возведение шло качественно и безопасно.

<https://lenta.ru/articles/2020/08/16/vsm/>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ИВАН СТЕПАНОВ , МАРИЯ БОКАРЕВА , ТАТЬЯНА СТРУКОВА; 2020.15.08; «ГРОВОВАЯ ТИШИНА ДО ПЕРВОГО УДАРА О ЗЕМЛЮ». ПАССАЖИРЫ А321 ПОДЕЛИЛИСЬ ВОСПОМИНАНИЯМИ О «ЧУДЕ НА КУКУРУЗНОМ ПОЛЕ»

Ровно год назад произошло «чудо в Раменском». Самолет Airbus A321 совершил аварийную посадку в кукурузном поле после того, как оба двигателя отказали из-за попавшей в турбины стаи птиц. «360» поговорил с пассажирами этого рейса о том, что они пережили и как это поменяло их жизнь.

«Гробо́вая тишина до первого удара о землю». Пассажиры А321 поделились воспоминаниями о «чуде на кукурузном поле»

Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии» выполнял плановый рейс Москва – Симферополь 15 августа 2019 года. Еще на разгоне в турбину попала чайка, за ней – еще десяток. Спустя минуту у самолета отказали оба двигателя. Вопреки инструкциям, пилот принял решение убрать шасси и садиться на кукурузное поле. В этой аварии не погиб ни один человек, все отделались испугом и травмами, не представлявшими угрозу для жизни.

«Большая мясорубка»

Пассажирка самолета Лидия Ковалева летела в Симферополь на джазовый фестиваль вместе с дочерью. По ее словам, еще на земле стало понятно, что что-то пошло не так.

«Я почувствовала, что что-то попало в турбину. Это как большая мясорубка, которая крутит мягкое мясо, и вдруг туда попадает кость. Двигатель начал захлебываться. Что там какое-то инородное тело, было понятно сразу», – рассказала она.

После того как самолет оторвался от земли, такие «кости» в мясорубку двигателя стали попадать одна за другой. Позже пассажиры узнают, что это была целая стая чаек. Лидия

до сих пор задается вопросом, почему птицы могли оказаться на взлетно-посадочной полосе и кто должен понести за это ответственность.

Все сразу все прекрасно поняли, но все было не так, как показывают в кино. Никакой паники не было – гробовая тишина была до первого удара о землю. Все понимали, что происходит, и ждали своей участи

Лидия Ковалева

пассажирка самолета Airbus A321.

Альвина и Дмитрий Волощук летели в Симферополь в отпуск с маленьким сыном, ничего не предвещало беды. Они собирались кормить малыша во время взлета, чтобы он легче перенес набор высоты. Но все пошло не по плану.

«Так тихо только на кладбище ночью, и то, наверное, там птицы поют. Потом уже, когда приземлились, кто-то начал кричать», – вспоминает Альвина.

Самолет отскакивал, как мячик

Все это время экипаж не делал никаких объявлений. Ковалева уверена, что на это просто не было времени. Молодой пилот Дамир Юсупов, который после этой посадки стал Героем России, принял сложное решение – идти не по инструкции, за которое впоследствии многие его критиковали. Возможно, именно благодаря этому ни один человек на этом рейсе не погиб.

«Был удар, отскок от земли, во время которого мы перепрыгнули канаву. Три раза мы отскочили от земли. Огромный самолет отскакивал, как мячик. Если бы мы приземлились чуть раньше или чуть позже, самолет бы взорвался», – добавила Лидия Ковалева.

Альвина Волощук вспоминает, что сын сидел у нее на коленях, поэтому, как она признается, она впервые в жизни действительно смотрела инструктаж перед взлетом.

«Когда самолет стал отрываться от земли, стали слышны звуки отдельно от асфальта – что это уже не разгон. Сначала был приглушенный звук, а потом громкий, как разгоняющийся мотоцикл, который хочет завестись, но не может, стали мигать лампочки в салоне», – рассказала она.

В иллюминатор, рядом с которым сидела, Альвина смотреть боялась, зато смотрел муж.

«Он крикнул, что мы сейчас упадем, и прыгнул на нас с ребенком. И как только он прыгнул, мы тут же приземлились, ударились. Повезло, что он прыгнул, иначе ребенок бы очень пострадал, потому что там очень маленькое расстояние от сиденья до сиденья», – вспоминает Альвина.

«Идем на солнце»

После того как самолет все же сел – на кукурузное поле, прямо на брюхо, без шасси и ровной взлетно-посадочной полосы, – началась эвакуация. Лидия Ковалева рассказала, что все происходило очень быстро: экипаж раскладывал трапы, пассажиры старались не паниковать и помогать друг другу.

«Мы сразу побежали по полю от этого самолета, потому что взрыв мог произойти в любой момент», – добавила она.

При этом бежать, как рассказывают пассажиры, было и сложно, и страшно – из-за высокой кукурузы было ничего не видно. Впереди дороги не было – только поле, а назад, где самолет повалил кукурузу, бежать было страшно – топливный бак мог рвануть в любой момент.

Тогда стюарт (бортпроводник Дмитрий Ивлицкий – прим. ред.) выступил с рупором и сказал – идем вдоль кукурузы на солнце, и люди поняли, куда идти

Альвина Волощук

пассажирка самолета Airbus A321.

Жизнь после чуда

«Можно сказать, что у нас второй день рождения, мы встретимся с родителями и будем отмечать. 15 августа – наш личный день семьи», – рассказали супруги Волощук.

В этот же вечер супруги улетели в Симферополь другим рейсом. Дмитрий уговорил жену, потому что был уверен – «дважды молния в один самолет не ударит». Этим же бортом полетела еще часть потерпевшего крушение А321 – летели одни, заполнена была только треть самолета.

Мальчик сзади нас кричал: „Мы падаем, мы разобьемся!“ – хотя мы даже не взлетели. И так происходило весь полет

Дмитрий Волощук
пассажир самолета Airbus A321.

Тем не менее отдых, по словам Волощук, прошел на ура. «Какое-то чувство было внутри, что надо жить на полную катушку», – сказал Дмитрий.

Обратный путь не был таким легким. Уже на подходе к аэропорту «хватануло» сердце. И не зря: на полосе их ждал точно такой же самолет, как тот, что сел на кукурузное поле.

«Я в приметы не верю ни в какие, но когда ты два часа ждешь, а потом тебя с шестого выхода переставляют на 13-й, ты идешь, а там тот же самый самолет, тот же А321, один к одному, и мы садимся на те же места – буквально переместились на один ряд, меня сразу накрыло. Ты сидишь – и у тебя как дежавю», – вспоминает он.

Альвина уверена, в ближайшее время летать они не будут, разве что «лет через пять». При этом если и лететь, то уже по-отдельности – разными рейсами или хотя бы не на соседних сиденьях, потому что воспоминания все еще слишком сильны.

<https://360tv.ru/news/tekst/passazhiry-a321/>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/nekij-strah-ostalsja-v-serdtse-passazhir-a321-o-zhizni-posle-posadki-samoleta-na-kukuruznoe-pole/>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/idem-pravee-na-solntse-vdol-rjadov-kukuruzy-kak-rodilas-krylataja-fraza-s-samoleta-a321/>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.08; ЧУДО НА КУКУРУЗНОМ ПОЛЕ

VR-расследование год спустя

Чудо на кукурузном поле произошло год назад. Но до сих пор нет однозначных выводов. Можно ли было спасти Airbus A321? Все ли правильно сделал экипаж? Это уникальное VR-расследование: вместе с экспертами мы реконструировали полет и альтернативные сценарии. Правы ли те, кто считает, что пилотов назвали героями преждевременно? Мы разобрались.

Год назад, 15 августа 2019 года, уже через несколько секунд после вылета из подмосковного аэропорта Жуковский, в лайнер Airbus A321 врезалась стая чаек. Экипажу пришлось экстренно посадить самолет на кукурузное поле. Все находившиеся на борту – 226 пассажиров и 7 членов экипажа – выжили. Пилоты Дамир Юсупов и Георгий Мурзин получили звезды Героев России.

Прошел год, однако итогов расследования Межгосударственного авиационного комитета все еще нет. Информационный вакуум расколол авиасообщество: не рано ли пилотов назначили героями? Быть может, их действия были ошибочны? Или же они все сделали верно?

Самолет Airbus A321 авиакомпании «Уральские авиалинии» в кукурузном поле.

Благодаря экспертам и источникам, знакомым с ходом расследования, нам удалось составить полную картину того, как, вероятнее всего, развивались события.

Теперь и вы можете пережить этот полет в кресле командира экипажа Дамира Юсупова. Скачайте приложение RIA.Lab в App Store для iOS или Google Play для Android, чтобы увидеть проект в формате виртуальной реальности (с использованием VR-очков) или в формате 360° прямо на экране телефона (для этого дополнительного оборудования не требуется).

Можно ли было развернуться и совершить посадку в аэропорту, а не садиться в поле, подвергая пассажиров риску? Стоило ли садиться с убранными стойками шасси – и что

случилось бы, будь они выпущены, как предписывает инструкция Airbus? Эти переломные моменты мы проанализировали вместе с летчиками, инструкторами и авиаэкспертами.

«Экипаж оказался в такой ситуации, когда на раздумье у него были не минуты, не часы, а несколько секунд»

– Сергей Мастеров, бывший начальник Управления инспекции по безопасности полетов **Росавиации**

Чтобы восстановить события с момента взлета и до приземления, мы тщательно изучили материалы, полученные от экспертов и источников, близких к расследованию. Кроме того, мы проанализировали интервью участников тех событий различным изданиям, а также опубликованную в СМИ расшифровку переговоров экипажа с диспетчером. А для того, чтобы проверить полученные выводы, мы с помощью профессионального пилота воссоздали этот полет на авиатренажере.

Находясь на месте пилота, вы сможете сами решить, какие действия предпринять, и увидите, что произошло бы тогда с самолетом и людьми, которые находились на борту.

При подготовке расследования мы столкнулись с тем, что некоторые пилоты и эксперты отказались обсуждать этот инцидент: «там не все понятно». Многие действующие пилоты и авиаэксперты согласились делиться информацией только на условиях полной анонимности.

Зачем нужен разбор действий экипажа, если все завершилось благополучно и пассажиры были спасены? Как объясняют пилоты, сами летающие на самолетах Airbus, им крайне важно понимать, что произошло.

«Мы, авиационное сообщество, хотим знать правду. Нам надо знать, как поступать в аналогичной ситуации, если вдруг она произойдет»

– Андрей Литвинов, пилот, командир A320

У пилотов было очень мало времени на принятие верных решений: весь полет длился 93 секунды. Были ли их решения единственно верными? Ведь главный факт: все люди остались живы. Стало ли это результатом мастерства пилотов или же удачного стечения обстоятельств? Вы сможете сделать вывод сами.

Компания предоставила команде разработчиков и журналистов агентства авиасимулятор-тренажер Airbus A320 и инструктора, который помог максимально точно воспроизвести действия пилотов и показания приборов во время взлета и посадки самолета.

<https://ria.ru/20200814/1575700384.html>

РЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ; ЛУИЗА ИГНАТЬЕВА; 2020.14.08; РОССИЙСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЖАЛОВАЛИСЬ НА РЕЗКИЙ СКАЧОК ТОПЛИВНЫХ ЦЕН В АЭРОПОРТАХ; ЕСЛИ ЕГО НЕ ОСТАНОВИТЬ, ТО ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ ПОДНИМУТСЯ КАК МИНИМУМ НА 15%

Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта бьет тревогу: на исходе летнего сезона цены на авиакеросин могут подскочить от 18 до 62%. По оценкам авиакомпаний, это может привести к подорожанию билетов как минимум на 15%. Ожидается, что на следующей неделе **Минтранс РФ** проведет расширенное совещание с руководителями аэропортов и топливными операторами. Между тем «Татнефтьавиасервис», обеспечивающий заправку судов в международном аэропорту «Казань» наряду с двумя альтернативными операторами, повышать цены не планирует, сообщил глава компании.

Обратный билет по большей цене

Последний месяц и без того короткого туристического сезона 2020 года может оказаться сокрушительным для отдыхающих. После снятия карантина многие рванули в отпуск на отечественные курорты, однако возвращение домой может оказаться для них заметно

дороже, чем перелет к морю или в горы. Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта, представляющая интересы 23 авиакомпаний, обеспокоена предстоящим резким ростом цен на авиационный керосин в аэропортах страны. Два дня назад глава АЭВТ Владимир Тосун направил письмо в адрес **министра транспорта РФ Евгения Дитриха**, в котором просит разобраться в обоснованности заявляемых цен на август – сентябрь 2020 года.

В своем письме АЭВТ предупреждает, что цена авиатоплива, по сравнению с июлем, может подскочить от 18% до 62% в зависимости от аэропорта отправки воздушного судна. «Стоимость авиатоплива по сравнению с результатами предыдущих тендеров (июль с. г.) изменилась следующим образом: Кольцово +62,1%, Домодедово +33,4%, Жуковский (Подмосковье, – прим. ред.) +36%, Санкт– Петербург (Пулково) +18%, Владивосток +20,4%, Благовещенск +21,1%, Иркутск +28,1%, Краснодар +48,4%, Красноярск +48,6%», – приводятся ожидаемые показатели роста.

Добро пожаловать в Казань

Скачкообразная кривая роста цен в регионах основана на результатах закупочных тендеров на поставку топлива, которые авиакомпании провели накануне предстоящего месяца полетов.

– Эти данные мы получили непосредственно от авиакомпаний, которым предстоит заключать краткосрочные договора – на месяц – по обеспечению летной программы топливом, – рассказал «Реальному времени» представитель АЭВТ Борис Шокуров. – Почему так сильно различаются ценовые показатели от региона к региону? Вот мы и просим разобраться Минэнерго и ФАС в том, насколько обоснованно повышение.

При этом Казани в «черном списке» АЭВТ не оказалось. По его словам, российские авиаперевозчики не жаловались на ценовую политику в Татарстане. «Это не сокрытие информации, не тайный сговор, а просто мы пока не знаем, какие цены готовится выставить Татарстан», – пояснил Борис Шокуров. По всей видимости, некоторые авиаперевозчики предпочитают заключать прямые контракты с топливозаправщиками и без конкурсных процедур, предположил он.

Возможен рост стоимости билетов на 15%

Ожидаемый рост цен на авиатопливо в регионах может перечеркнуть меры по стабилизации авиационных пассажирских перевозок, считают в АЭВТ. «Столь резкий рост стоимости авиатоплива практически нивелирует все принимаемые Правительством Российской Федерации и самими авиакомпаниями меры по преодолению текущего кризиса в авиационной отрасли и созданию условий для поступательного восстановительного роста, – указывается в письме к главе **Минтранса РФ**. – Стремительное удорожание стоимости авиатоплива неминуемо приведет к общему росту стоимости услуг воздушной перевозки для конечных потребителей».

По оценкам авиаперевозчиков, в случае удорожания топлива на 60% неизбежно повышение цен на авиабилеты как минимум на 15%. «Уже сегодня по мере приближения к дате вылета стоимость билета подсакивает на 10%, а если прибавить к этому топливный рост, пассажиры могут отказаться лететь, – рассуждают представители авиакомпаний. – С другой стороны, те, кто уже находится на курорте, все равно вынуждены будут приобретать билеты по любым ценам. Но лучше этого не допускать».

С отчетом в **Минтранс РФ**

АЭВТ просит Минэнерго и ФАС России инициировать проверку обоснованности резкого увеличения стоимости авиационного керосина в аэропортах России.

– Если есть основания для повышения, то пусть покажут. Чтобы потом не было претензий к авиакомпаниям, – объясняет цель запроса АЭВТ Борис Шокуров.

При этом он признает, что в этом году на топливном рынке наблюдалась высокая волатильность цен, из-за чего трудно прогнозировать будущие цены. «Но и авиакомпании

понесли огромные убытки в 500 млрд рублей, – подчеркивает он. – Три месяца стояли, а затраты на содержание флота не списывались».

В АЭВТ полагают, что на ценовые котировки влияет наличие конкуренции среди топливозаправщиков в аэропорту. «Далеко не в каждом регионе есть альтернативные операторы, – говорит Борис Шокуров. – А если он монополист, то диктует цены перевозчику». Эксперт считает, что ФАС должна обратить внимание на это обстоятельство при изучении ситуации в каждом аэропорту. Ожидается, что на следующей неделе **Минтранс РФ** проведет расширенное совещание с руководителями аэропортов страны.

Казань снизила цены на 4,3%

– При прилете в международный аэропорт «Казань» наша авиакомпания обслуживается у компании «Татнефтьавиасервис», – сообщил гендиректор татарстанской авиакомпании «ЮВТ Аэро» Петр Трубаев.

По его словам, на начало августа цена на авиакеросин здесь оказалась на 4% ниже, чем в июле. «Среди регионов, где мы выполняем полеты, максимальный рост цен оказался в Калининграде – на 17%. Среднее повышение по аэропортам России в пределах 15%», – сообщил он.

В Татарстане «ЮВТ Аэро» работает по прямым договорам с «Татнефтьавиасервисом», уточнил он.

– Но мы и сами внимательно следим за динамикой цен на рынке и, если замечаем, что неоправданно завышают, требуем приведения к общерыночным значениям, – отметил Трубаев. – Но можем и уйти к альтернативному заправщику.

По его словам, не во всех аэропортах можно так договориться: «Где работает единственный заправщик, приходится соглашаться на его условия». На территории казанского аэропорта работают два оператора. Это «Татнефтьавиасервис», который перестал контролироваться «Татнефтью», и ООО «Авиэйшн лоджистик сервисес» (АЛС). «АО «Международный аэропорт «Казань» не участвует в процессах ценообразования на топливо», – сообщила **пресс-служба** аэропорта.

По данным сервиса **Росавиации**, в Казани цены на авиатопливо действительно снизились на 4,3% – до 34,5 тысячи рублей. Ниже только в самарском аэропорту «Курумоч» – от 30 тысяч рублей. Зато в нижекамском аэропорту «Бегишево» ценник зашкаливает – до 43 тысяч.

Глава «Татнефтьавиасервиса» Михаил Рузаев заверил, что повышать цены в августе не планируется. Хотя сделал оговорку на рыночную конъюнктуру:

– Мы закупаем топливо, как и остальные игроки на бирже, по оптовым ценам. Если ВИНК будут их поднимать, то работать себе в убыток не сможем, – пояснил Рузаев.

По его словам, компания обслуживает порядка 70 авиаперевозчиков, с которыми связана прямыми договорами, а сами цены регистрируются на ЦРТ **Росавиации**. Он считает, что большой разброс динамики повышения цен связан с тем, что аэропорты делали большие запасы топлива в начале года, когда они оказались самыми высокими, и теперь хотят их отыграть. Сами авиаперевозчики не верят, что ФАС сможет повлиять на ситуацию, так как в прошлом году попытки службы не увенчались успехом.

<https://realnoevremya.ru/articles/183739-aevt-prosit-mintrans-rf-razobratsya-s-gryaduschim-rostom-cen-na-aviability>

ТАСС; 2020.15.08; ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО СТРОЯЩЕЙСЯ С 2015 ГОДА ДОРОГЕ В ОБХОД МАРИИНСКА

Автомобильное движение открыто в субботу на строящейся дороге в обход города Мариинска на севере Кемеровской области, которая стала частью федеральной трассы Р-255 «Сибирь» и позволит освободить городские дороги от транзитного транспорта. Обход включен в федеральный **«Комплексный план модернизации и расширения**

магистральной инфраструктуры до 2024 года», сообщается на официальном сайте администрации правительства Кузбасса.

«Движение транспорта открыли на строящемся обходе Мариинска 15 августа. В эксплуатацию введен участок объездной трассы протяженностью 16 км: от 436-го километра трассы Р-255 до подъезда к населенному пункту Раевка; общая протяженность обхода – 19,2 км. Для движения открыты транспортная развязка с путепроводом и мост через реку Кия длиной 285 метров», – говорится в сообщении.

«Работы на объекте еще продолжаются, это не мешает основному потоку транзитного транспорта использовать новую трассу, не заезжая в Мариинск. Еще идет строительство второй транспортной развязки с путепроводом на 19-м километре, в месте выхода на трассу Р-255. Одновременно ведутся работы по стабилизации земляного полотна на трехкилометровом участке. Он оказался сложным – с заболоченным грунтом, и требует значительной доработки. Дорожники работают в круглосуточном режиме, чтобы как можно быстрее ввести объезд в эксплуатацию», – цитирует **пресс-служба** слова первого заместителя губернатора Кузбасса Вячеслава Телегина.

Обход Мариинска – стратегически важный для Кузбасса объект. Объездная дорога позволит разгрузить улицы небольшого города от транзитных машин и улучшить экологию. Дорогу должны были сдать в эксплуатацию еще в сентябре 2018 года, в качестве генподрядчика для строительства была определена новосибирская компания «Сибмост», которая приступила к работам в 2015 году. Но из-за финансовых проблем «Сибмоста» сроки сдачи объекта были скорректированы и перенесены на 2020 год.

По данным кузбасского правительства, стоимость работ по строительству транспортного обхода Мариинска составила 3,2 млрд рублей. Полный ввод объекта в эксплуатацию запланирован на 15 ноября текущего года.

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры разработан для реализации президентского указа «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Задачи плана – развивать и расширять международные транзитные коридоры Запад – Восток и Север – Юг. Кроме этого целью проекта является повышение уровня экономической связанности России за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры, гарантированного обеспечения доступной электроэнергией.

<https://tass.ru/sibir-news/9207343>

НОВОСТИ ЯКУТИИ; 2020.16.08; АЙСЕН НИКОЛАЕВ ПОЗДРАВЛЯЕТ С ДНЕМ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА РОССИИ

Глава Якутии Айсен Николаев от имени руководства республики и от себя лично поздравил работников и ветеранов авиационной отрасли с профессиональным праздником – Днем Воздушного флота России.

«Кто не мечтал в детстве стать отважным летчиком, покорить просторы пятого океана. Но связать свою судьбу с небом удастся людям с особой выдержкой, мужественным и смелым, бесконечно преданным своему делу. В Воздушном флоте трудятся люди разных профессий, и благодаря вашей ответственной, высокопрофессиональной работе быстро и комфортно преодолеваются любые расстояния, становятся доступными города и села нашей огромной страны, ближнего и дальнего зарубежья», – отметил Николаев.

В этом году отмечается 95-летие со дня рождения гражданской авиации Якутии, которая славится своими традициями, преемственностью поколений.

«Авиационный транспорт для Якутии с его бескрайней территорией и суровым климатом, удаленностью от других регионов и труднодоступностью многих населенных пунктов имеет ключевое значение в жизнеобеспечении населения. Работники отрасли вносят

достойную лепту в социально-экономическое развитие республики. Бесперебойно круглый год перевозят пассажиров и грузы, помогают людям в чрезвычайных ситуациях, обеспечивают экстренное медицинское обслуживание», – продолжил Николаев.

В этот праздничный день глава Якутии выразил особую благодарность, признательность ветеранам, передающим свой бесценный опыт молодым специалистам, за вклад в становление авиации в республике.

«Реализация **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года** придаст новый импульс развитию отрасли. В рамках плана проводится реконструкция 16 аэропортов. Обновлены аэропорты «Тикси», «Саккырыр», «Чокурдах», «Среднеколымск», идут работы в аэропортах «Якутск», «Олекминск», «Нерюнгри», «Жиганск», «Верхневилуйск». Ведется обновление авиапарка, расширяется маршрутная сеть авиакомпаний. Внедрение концепции развития малой авиации и авиации общего назначения в республике до 2022 года позволит повысить мобильность населения.

Уверен, что общими усилиями мы справимся с любыми вызовами времени для дальнейшей созидательной работы авиапредприятий республики на благо жителей нашей великой родины – России.

Желаю вам крепкого здоровья, успехов в вашем благородном деле, покорения новых горизонтов, чистого неба и ясного солнца над головой, счастья и благополучия вам и вашим близким», – заключил Айсен Николаев.

<https://news.ykt.ru/article/105952>

ТАСС; 2020.15.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО 6 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РЕГИОНАХ

Правительство РФ выделило **Росавтодору** из резервного фонда более 6 млрд рублей на ремонт и модернизацию дорог в регионах, соответствующее распоряжение опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

Предполагается, что на эти средства в рамках **БКАД** (выделили 4, 836 млрд рублей) и госпрограммы «Развитие транспортной системы до 2020 года» (выделили 1,2 млрд рублей) отремонтируют около 300 км дорог регионального, межмуниципального и местного значения.

Также **Росавтодору** поручено в течение месяца заключить соглашения с субъектами РФ о предоставлении этих денежных средств и проконтролировать их использование.

Как ранее сообщал **премьер-министр Михаил Мишустин**, средства будут направлены на опережающее строительство дорог в 14 регионах, которые уже выполнили план **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** на этот год.

<https://tass.ru/ekonomika/9208283>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravitelstvo-vydelilo-6-mlrd-rublej-na-remont-avtodorog-v-regionah>

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-videlilo-6-mlrd-rublei-na-remont-dorog-v-regionah-2020-08-14/>

http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=84999

https://lenta.ru/news/2020/08/06/ontheroad/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

<https://iz.ru/1048635/2020-08-15/pravitelstvo-vydelilo-6-mlrd-rublei-na-remont-avtodorog-v-regionakh>

<https://nevnov.ru/827833-na-remont-300-km-dorog-v-regionakh-rossii-vydelili-6-mlrd-rublei>

https://aif.ru/money/pravitelstvo_vydelilo_6_mlrd_rublej_na_remont_avtodorog_v_regionah

ТАСС; 2020.15.08; ЗАМПРЕД ПРАВИТЕЛЬСТВА ЗАЯВИЛ, ЧТО ПРОЕКТЫ ПО ТУРИЗМУ В ДФО НУЖНО ВКЛЮЧИТЬ В НАЦПРОЕКТЫ

Проекты по туризму, которые уже развиваются на территории Дальневосточного федерального округа (ДФО), должны быть включены в национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства». Об этом в субботу на совещании по развитию экологического туризма в РФ, которое прошло в Петропавловске-Камчатском, заявил **заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Чернышенко**.

«Я обращаю внимание, что при его [нацпроекта] разработке обязательно нужно включить проекты, которые здесь, на территории ДФО, развиваются. Уверен, что они достойное место займут. И прошу вместе с Минприроды подключить Агентство стратегических инициатив, у которого накоплен существенный опыт в этом направлении. Его надо использовать, подключить коллег к работе, эти наработки погрузить в национальный проект», – **сказал он**.

Зампред правительства отметил, что первую версию **нацпроекта**, подготовленную Ростуризмом, он рассмотрит в понедельник. **Нацпроект** «Туризм и индустрия гостеприимства» планируется принять до конца года.

Развитие экотуризма

Одним из ведущих направлений национального проекта должен стать экологический туризм, **отметил Чернышенко**.

«У России огромный потенциал для развития экотуризма. Страна занимает первое место по площади особо охраняемых природных территорий, при этом доля экотуризма в общей структуре национального туристического рынка составляет всего 2%. Необходима серьезная работа по развитию и поддержке национального экотуризма, в том числе вложения в инфраструктуру национальных парков и заповедников», – **сказал вице-премьер**.

При этом строительство новых объектов, дорог и портов должно идти со строгим соблюдением природоохранных норм, **подчеркнул Чернышенко**.

Он также отметил, что проекту «Парк «Три вулкана» будет оказана поддержка, «поскольку это действительно будет туристический магнит в крае, жемчужина мирового уровня». «Предлагаю вопросы финансирования решить в ближайшее время, я включу это в повестку ближайшего заседания Координационного совета по развитию туризма, который состоится в начале сентября этого года», – **сказал Чернышенко**.

Он призвал в рамках реализации этого инвестпроекта как можно оперативнее определиться с государственными расходами на строительство автомобильных дорог, магистральной инфраструктуры, морского терминала для приема круизных пассажирских судов в бухте Вилючинской. При этом Чернышенко потребовал сделать все, чтобы при строительстве парка минимизировать воздействие на окружающую среду.

По мнению Чернышенко, «в первую очередь сейчас нужно заниматься дорогой до Вилючинского вулкана, которая позволит инвестору осуществлять инвестиции, начать стройку». Ранее с просьбой ускорить работы по возведению этой дороги выступил на совещании председатель совета директоров ООО «Парк «Три вулкана» Сергей Бачин.

Первый замглавы Минвостока Сергей Тырцев, выступая на совещании, рассказал, что вложения в эту дорогу оцениваются в 5 млрд рублей. Еще в 11 млрд рублей оцениваются госрасходы на создание объектов водоснабжения и водоотведения, теплоснабжения, электроэнергетики.

«Хотел бы с точки зрения протокольного решения попросить дать поручение Минвостоку, Ростуризму и **Минтрансу** рассмотреть возможность выделения средств для реализации объектов инфраструктуры, так необходимых для инвестора. Без этого проект не будет реализован», – **добавил замминистра**.

По итогам совещания Чернышенко поручил Ростуризму и Минприроды России совместно с АСИ предусмотреть в рамках разрабатываемого национального проекта по туризму

реализацию проектов по созданию объектов туристской инфраструктуры на особо охраняемых и иных природных территориях, в том числе в ДФО.

Кроме того, **Минтрансу**, Минвостокразвития, Ростуризму и Минфину поручено подготовить предложения по поддержке проекта «Парк «Три вулкана» с учетом необходимости строительства автомобильных дорог, инженерной магистральной инфраструктуры, морского терминала для приема круизных пассажирских судов в бухте Вилючинской.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9207309>

ПРАЙМ; 2020.14.08; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИЛ АЛЬТЕРНАТИВУ В РАЗДЕЛЕНИИ ЗАТРАТ НА ЛИЗИНГ ЭЛЕКТРИЧЕК

Минтранс предложил альтернативный алгоритм распределения расходов на лизинг пригородных составов между российскими субъектами, следует из проекта приказа, опубликованного на портале нормативно-правовых актов regulation.gov.

В пояснительной записке документа отмечается, что одной из статей затрат пригородных железнодорожных перевозчиков являются расходы на уплату лизинговых платежей за подвижной состав, приобретаемый взамен списываемых поездов РЖД.

Сейчас такие издержки определяются специальной методикой расчета экономически обоснованных затрат (ЭОУЗ), согласно которой расходы на лизинг распределяются между субъектами РФ путем прямого отнесения. «В случае невозможности выделения указанных затрат ..., их распределение между субъектами РФ осуществляется пропорционально измерителю в соответствии с порядком ведения раздельного учета», – отмечается в пояснительной записке проекта приказа «О внесении изменений в порядок ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок».

Ведомство предлагает ввести в порядок «некий альтернативный алгоритм распределения затрат», если маршрут невозможно отнести на конкретный субъект РФ. Сейчас таких межсубъектных маршрутов Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) много, поэтому практически невозможно определить расходы на лизинг поезда на один конкретный регион. Министерство рассчитывает исключить возможность для субъектов РФ не принимать лизинговые платежи к учету за счет введения нового порядка.

«Регионы отказываются предусматривать лизинг поездов в договорах на транспортное обслуживание и вообще не учитывают расходы перевозчика на лизинговые платежи в составе ЭОУЗ», – считают разработчики документа.

Ранее действовавший порядок предусматривал затраты на лизинг в договорах на транспортное обслуживание. Теперь **Минтранс** предлагает это упоминание исключить.

ТАСС; 2020.15.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО УВЕЛИЧИВАЕТ ОБЪЕМ РЕЗЕРВНОГО ФОНДА НА 1,8 ТРЛН РУБЛЕЙ

В соответствии с распоряжением **премьер-министра РФ Михаила Мишустина**, объем резервного фонда правительства России увеличен на 1,8 трлн рублей. Об этом в субботу говорится в опубликованном на сайте правовой информации распоряжении.

Минфину России поручено «внести в установленном порядке в показатели сводной бюджетной росписи федерального бюджета на 2020 год изменения, предусматривающие увеличение объема резервного фонда правительства Российской Федерации на 1 800 000 000 тыс. рублей», говорится в опубликованном распоряжении.

15 апреля **Михаил Мишустин** поручил предусмотреть увеличение резервного фонда правительства на 1,02 млрд руб. в текущем году за счет бюджетных ассигнований, неостребованных по другим направлениям. В числе этих субсидий, в частности, ассигнования в размере 571 млн руб. для Минсельхоза, 82 млн руб. для Росрыболовства,

32 млн руб. для **Росавтодора**, 55 млн руб. для Минздрава, 6,2 млн руб. для Росводресурсов, 2 млн руб. для Минпросвещения, 2 млн руб. для Минэкономразвития.

<https://tass.ru/ekonomika/9208169>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/08/16/rezervnyj-fond-rossii-uvelichen-na-18-trilliona-rublej.html>

ТАСС; 2020.14.08; В СЕРТОЛОВЕ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛОСЬ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНОГО УЗЛА

Проектирование транспортно-пересадочного узла (ТПУ) началось в городе Сертолово во Всеволожском районе Ленинградской области. Инфраструктурный объект планируется разместить на пересечении Индустриальной улицы и действующих железнодорожных путей, сообщили журналистам в пятницу в **пресс-службе** губернатора и правительства региона.

«В Сертолове будет транспортно-пересадочный узел, началось проектирование. Место уже выбрано – пересечение Индустриальной улицы и существующих железнодорожных путей. В составе узла – небольшой автовокзал, платформа и перехватывающие парковки», – указано в сообщении.

Сроки и стоимость проектирования, а также ожидаемые сроки строительства объекта пока не уточняются.

Помимо строительства ТПУ «Сертолово» правительство Ленинградской области планирует строительство таких инфраструктурных объектов на железнодорожных станциях «Всеволожская», «Мельничный ручей», «Гатчина», «Токсово», «Ивановская» и «Нева». Также местные власти выступают за продление трех линий метро Петербурга с дальнейшей перспективой строительства ТПУ на базе станций в Кудрове, Буграх и Янине с автовокзалами, перехватывающими парковками.

В городе Мурино, также расположенного во Всеволожском районе Ленинградской области, компания «Гатчинапассажиравтотранс» реализует проект ТПУ «Девяткино». Инвестиции в строительство первого этапа объекта составят 237,6 млн рублей. Завершить первый этап работ планируется до 2022 года. По оценкам областного управления по транспорту, ежедневный пассажиропоток будущего объекта составит почти 62 тыс. человек. Проектной документацией предусмотрено строительство подземного и наземных пешеходных переходов, которые обеспечат короткий и безопасный путь к метро для пешехода.

<https://tass.ru/ekonomika/9204847>

КОММЕРСАНТЪ ПРИКАМЬЕ; 2020.16.08; ДМИТРИЙ МАХОНИН: ПЕРВАЯ ОСОБАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗОНА В РЕГИОНЕ ПОЯВИТСЯ В ОСЕНЦАХ

Врио губернатора Дмитрий Махонин подписал с членом правления – управляющим директором ООО «СИБУР» Павлом Ляховичем соглашение о взаимодействии при создании на базе промузла в Осенцах особой экономической зоны (ОЭЗ). Об этом сообщает **пресс-служба** краевого правительства.

Осенцовский промузел, расположенный в Пермском районе, занимает 200 га. Рядом находятся крупные предприятия – «СИБУР» и «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез». На территории имеется развитая сеть инженерных коммуникаций, налажено транспортное сообщение. Для дальнейшего развития площадку планируется модернизировать. **Минтранс** совместно с ГКУ «Центр безопасности дорожного движения» и ГБУ «Управление дорожного проектирования» уже разработали транспортную модель дополнительного выезда с промузла Осенцы через улицу Леонова.

Для развития проекта краевые власти заключили соглашения с компаниями «Creon Capital» и «Creon Energy Asia», входящими в группу компаний «Creon Group». «Creon Capital» является управляющей компанией частного инвестиционного фонда в Люксембурге. «Creon Energy Asia» – азиатское подразделение группы, привлекающее партнеров и инвесторов для международных проектов. Группа «Creon» оказывает услуги по стратегическому менеджменту и управлению инвестпроектами в области газопереработки, нефтепереработки и нефтехимии, а также соинвестирует через действующий в Люксембурге «Creon Energy Fund».

«Особая экономическая зона – это эффективный механизм для компаний, готовых инвестировать в развитие производства. Это новая для Пермского края форма поддержки бизнеса, предполагающая льготное налогообложение. Уверен, что она будет интересна не только крупным предприятиям, но и объектам малого и среднего предпринимательства. Режим особой экономической зоны будет действовать на протяжении 49 лет. Это даст возможность бизнесу реализовывать крупные инвестиционные проекты длительного цикла», – заявил Дмитрий Махонин.

О заинтересованности краевых властей в развитии станции Осенцы врио губернатора ранее заявлял на встрече с генеральным директором – председателем правления ОАО «РЖД» Олегом Белозеровым.

<https://www.kommersant.ru/doc/4451990>

ТАСС; 2020.17.08; ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ АФИН В МОСКВУ ВЫЛЕТЕЛИ 186 ПАССАЖИРОВ

186 пассажиров, включая 162 россиян, вылетели в воскресенье из Афин в Москву вывозным рейсом. Соответствующее сообщение опубликовано на странице посольства РФ в Facebook.

Отмечается, что рейс осуществляет главная греческая авиакомпания Aegean Airlines. «На борту лайнера – 186 пассажиров, из которых 162 гражданина России. Сотрудники посольства оказали им все необходимое содействие в прохождении формальных процедур в афинском аэропорту», – говорится в тексте.

27 апреля из Афин в Москву спецрейсом Aegean Airlines были доставлены 84 россиянина, пожелавшие вернуться домой из-за пандемии коронавируса. 21 мая аналогичным спецрейсом вылетели 102 гражданина РФ, а 31 мая – 52 россиянина и два иностранца. 2 июля состоялся четвертый вывозной рейс, который выполнила компания «Аэрофлот». На борту самолета находились 116 человек, в том числе два гражданина Греции.

«Аэрофлот» и Aegean Airlines приостановили с марта регулярные полеты из России в Грецию и обратно из-за ситуации с коронавирусом.

<https://tass.ru/obschestvo/9214695>

РИА НОВОСТИ; 2020.17.08; ОЧЕРЕДНОЙ РЕЙС ВЫВЕЗ РОССИЯН ИЗ НЬЮ-ЙОРКА В МОСКВУ

Очередной рейс «Аэрофлота» вывез россиян из Нью-Йорка в Москву, сообщается на сайте аэропорта JFK.

На странице российского посольства в Вашингтоне в Facebook ранее отмечалось, что это уже 20-й вывозной рейс. На борт допущены жители всей России, отмечало посольство.

Ожидается, что самолет прибудет в Шереметьево в 11.50 мск.

<https://ria.ru/20200817/1575869425.html>

ТАСС; 2020.16.08; ДЛЯ РОССИЯН В АВГУСТЕ ЗАПЛАНИРОВАЛИ ЧЕТЫРЕ ВЫВОЗНЫХ РЕЙСА ИЗ ИТАЛИИ

Вывозной рейс авиакомпании S7, организованный оперштабом по предупреждению коронавирусной инфекции на территории РФ, вылетел из Вероны в Москву. Как сообщили в воскресенье в посольстве РФ в Италии, страну, с которой пока не восстановлено регулярное авиасообщение, покинули 124 россиянина.

Согласно предварительному графику штаба, для вывоза российских граждан в Россию следующие **рейсы** планируются 22 и 29 августа из Рима, 23 и 30 августа из Вероны. Регистрироваться на **рейсы** нужно на портале госуслуг, предупреждают дипломаты в соцсетях.

Сотрудники генконсульства РФ в Милане оказали необходимое содействие согражданам в прохождении формальных процедур в аэропорту Вероны. Сегодняшний **вывозной рейс** впервые был выполнен из этого города на севере Италии.

<https://tass.ru/obschestvo/9213375>

ПРАЙМ; 2020.16.08; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ДОСТАВИТ 183 РОССИЯНИНА ИЗ ТАШКЕНТА В ПЕТЕРБУРГ – ПОСОЛЬСТВО РФ

Авиакомпания Uzbekistan Airways в воскресенье доставит 183 россиянина из Ташкента в Санкт-Петербург спецрейсом, организованным в условиях ограничения авиасообщения из-за пандемии коронавируса, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** посольства РФ в республике.

Власти Узбекистана с 16 марта приостановили транспортное сообщение с другими странами из-за угрозы распространения коронавируса. Для иностранных граждан и соотечественников организуются вывозные спецрейсы на родину.

«Чартерный рейс Uzbekistan Airways вылетел 16 августа из Ташкента в Санкт-Петербург. На борту – 183 гражданина России и 94 иностранных гражданина», – сказал представитель посольства.

По данным посольства РФ, к настоящему моменту чартерными авиарейсами на родину из Узбекистана были вывезены более 3,7 тысячи россиян. В марте-августе чартеры «Аэрофлота», «России», «Уральских авиалиний» Azur Air и Uzbekistan Airways также организуются в Москву, Владивосток, Екатеринбург, Казань, Новосибирск и Ростов-на-Дону.

ТАСС; 2020.15.08; НОВЫЙ ОБХОД СИМФЕРОПОЛЯ ЗА 25 МЛРД РУБЛЕЙ НАЧНУТ ПРОЕКТИРОВАТЬ В 2020 ГОДУ

Юго-восточный обход Симферополя стоимостью более 25 млрд рублей для перенаправления транспортного потока с трассы «Таврида» к курортам Южного берега полуострова начнут проектировать в 2020 году. Об этом сообщил журналистам **вице-премьер** республики, куратор реализации федеральной целевой программы (ФЦП) развития региона, Евгений Кабанов.

«Перспективный объект, который мы начинаем проектировать в этом году. Стоимость мероприятий – более 25 млрд рублей. Даст возможность всем нашим гостям, минуя город Симферополь, оказаться на Южном берегу Крыма. Грандиозное мероприятие реализуется в рамках федеральной целевой программы», – сказал Кабанов.

Он уточнил, что начать строительство обхода предполагается от села Мазанка.

В октябре 2019 года **министр транспорта** республики Сергей Карпов сообщил, что в **Министерство транспорта РФ** направлено предложение о строительстве 30-километрового юго-восточного обхода Симферополя, который позволит перенаправить

транспорт, идущий на Южный берег Крыма с Крымского моста и керченского направления.

В Минэкономразвития РФ в ноябре того же года сообщили, что строительство начнут не раньше 2023 года, при этом ФЦП на тот момент заканчивалась в 2022 году. В июле 2020 года программу продлили до 2024 года. Начальник «Службы автомобильных дорог Республики Крым» Александр Нефедов 12 августа рассказал, что проект юго-восточного обхода Симферополя намерены включить в ФЦП, при этом он уточнял, что трасса будет начинаться от транспортной развязки у села Трудового и называться «Трудовое – Перевальное».

ФЦП социально-экономического развития Крыма и Севастополя принята в 2014 году и призвана модернизировать инженерную, транспортную и социальную инфраструктуры. После предыдущей пролонгации она должна была действовать до 2022 года, финансирование предполагалось в объеме 961,20 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9209807>

ТАСС; 2020.16.08; НА КРЫМСКОМ МОСТУ УСТАНОВИЛИ НОВЫЙ РЕКОРД АВТОТРАФИКА

Суточный автотрафик по Крымскому мосту 15 августа составил почти 36,4 тыс. автомобилей, это рекордный показатель за историю его существования, сообщили в **пресс-службе Росавтодора** по Крыму в воскресенье.

«В субботу, 15 августа, был зафиксирован новый рекорд трафика на Крымском мосту – 36 393 автомобилей в сутки. Прошлогодний суточный максимум отмечен 12 августа 35 989 машин. В 2018 году наиболее высокая интенсивность движения в обе стороны также была 12 августа: 33 359 транспортных средств в сутки», – говорится в сообщении ведомства.

Уточняется, что за текущее лето по мосту в Республику Крым прибыло 720 тыс. автомобилей, это на 19% больше, чем транспорта, направляющегося по нему в Краснодарский край. Наиболее интенсивное движение фиксируют в выходные дни, наименьшая загрузка наблюдается по средам и четвергам.

«Объем междугородних автобусных перевозок из Крыма превышает обратное направление на 17%. В августе ежедневно Керченский пролив пересекают по мосту более 200 автобусов. Трафик движения грузовых автомобилей распределяется равномерно в оба направления. Летом по мосту проехало более 146 тыс. таких транспортных средств, ежедневно мост пересекают более 2 тыс. грузовиков», – добавили в ведомстве.

Крымский мост – самый длинный в России и Европе, соединяет Керченский полуостров (Крым) с Таманским полуостровом (Краснодарский край). Он обеспечит бесперебойное транспортное сообщение Крыма с другими регионами России. Транспортный переход состоит из параллельно расположенных автомобильной и железнодорожной трасс. Автомобильная часть моста заработала в мае 2018 года, грузовое движение по нему началось позже – осенью того же года. Пассажирское движение по железнодорожной части моста открылось в декабре 2019 года, движение грузовых поездов ожидается в июле 2020 года.

<https://tass.ru/obschestvo/9212191>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1049008/2020-08-17/novyi-rekord-trafika-ustanovili-na-krymskom-mostu>

<https://www.1tv.ru/news/2020-08-17/391499->

[novyy_rekord_avtotrafika_ustanovili_na_krymskom_mostu_v_etom_sezone_otpuskov](https://www.ntv.ru/novosti/2395740/)

<https://www.ntv.ru/novosti/2395740/>

<https://otr-online.ru/news/krymskiy-most-obnovil-sutochnyy-rekord-trafika-161551.html>

ТАСС; 2020.15.08; ИЗ РОССИИ В АБХАЗИЮ НАЧАЛ КУРСИРОВАТЬ НОВЫЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ РЕТРО-ПОЕЗД

Туристический ретро-поезд с субботы начал курсировать из Туапсе в Гагру по популярным Черноморским курортам. Первые пассажиры уже прибыли в Сочи, сообщает корреспондент ТАСС с Центрального вокзала Сочи.

Новый туристический поезд сообщением Туапсе – Сочи – Гагра начал курсировать с 15 августа. В его составе отреставрированный локомотив, купейные и плацкартные вагоны, оформленные в стилистике 1970-1980 годов. По прибытии в Гагру туристы смогут совершить экскурсию на озеро Рица, дачу Сталина и к другим достопримечательностям Абхазии и отправиться обратно на том же поезде. В пути следования предусмотрены остановки на станциях Лазаревская, Лоо, Дагомыс, Сочи, Адлер.

«Туристы смогут из России спокойно переезжать в Абхазию для своих туристических путешествий. Мы его назвали «туристический». Поезд вмещает 400 человек, уже на первый рейс продано больше 200 билетов», – рассказал журналистам на перроне перед отправкой поезда заместитель гендиректора РЖД Дмитрий Пегов.

Комфорт для туристов

Вагоны поезда полностью соответствуют всем современным требованиям. В каждом из них есть кондиционеры, биотуалеты и розетки. В пути пассажирам предоставлен доступ к мультимедийному portalу с информацией о курортах Черноморского побережья. В меню вагона-ресторана включены блюда русской и абхазской кухни.

«Поезд стилизован в фирменном стиле. В нем четыре класса обслуживания, два вагона-ресторана. Современные вагоны, в которых мы сделали хороший ремонт, все необходимое для пассажиров в пути следования. Мы понимали, что на Черноморском побережье самое главное – это постоянная работа наших туалетных комнат и кондиционеров, поэтому вагоны дополнительно оборудованы дизель-генераторными установками для того, чтобы во время стоянок эти устройства не отключались, как это было в старых вагонах, которые мы сейчас заменяем», – отметил Пегов.

Расписание

Из Сочи состав отправляется по понедельникам, четвергам, пятницам, субботам и воскресеньям в 08:00 и прибывает в Гагру в 11:30. Из Гагры – по средам, четвергам, пятницам, субботам и воскресеньям в 19:00, прибывая в Сочи в 22:25. Также один раз в неделю поезд будет ходить по укороченному маршруту – между Гагрой и Сочи.

«Абхазия будет развиваться как туристическая страна, и мы сделаем все возможное, чтобы туристы отдыхали с комфортом. Пассажиры не будут выходить на границе, их будут просто досматривать и все», – сказал журналистам начальник Абхазской железной дороги Мирон Агрба.

С 1 августа были сняты введенные из-за ситуации с коронавирусом ограничения на пересечение российско-абхазской границы. Ранее из-за пандемии коронавируса на границе действовали ограничения на въезд иностранцев и лиц без гражданства, за исключением дипломатов и российских военных, а также водителей, осуществляющих международные грузовые перевозки. С 7 августа возобновилось железнодорожное сообщение между Россией и Абхазией.

<https://tass.ru/obschestvo/9207179>

ПРАЙМ; 2020.14.08; РЖД СДЕЛАЛИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ВЫДАЧУ ДОКУМЕНТОВ О ВЕСЕ КОНТЕЙНЕРА ДЛЯ ПОГРУЗКИ НА СУДНО

РЖД организовали на Дальнем Востоке выдачу документов о весе контейнера, которые нужны для погрузки на судно при отправке по морю, следует из сообщения компании.

«Для клиентов ОАО «РЖД» на Дальнем Востоке запущена новая услуга по выдаче сертификата VGM (Verified Gross Mass) – документа, удостоверяющего проверенную

массу брутто и необходимого для погрузки контейнера на судно при отправке его морским путем», – говорится в сообщении **РЖД** в пятницу.

Получить данную услугу при организации мультимодальной отправки можно на грузовом дворе железной дороги.

«Для запуска нового сервиса места погрузки оснащаются специализированными автомобильными весами. В настоящее время взвешивание и выдача сертификата VGM проводится на двух станциях Дальневосточной железной дороги: Хабаровск-2 и Первая Речка (Владивосток)», – добавляется в сообщении.

Сертификаты VGM, например, получила первая партия контейнеров, отправленная компанией «РЖД-Логистика» в Таиланд и Южную Корею.

КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; 2020.14.08; ОБЩЕСТВЕННИК ПОДАЛ АПЕЛЛЯЦИЮ НА РЕШЕНИЕ ПО ЗАКРЫТИЮ ПУТЕЙ МЕЖДУ ПЕРМЬ I И ПЕРМЬ II

Гражданский активист Денис Галицкий подал апелляционную жалобу на решение Свердловского районного суда. Об этом сообщает Business Class со ссылкой на господина Галицкого. Ранее суд отказал в удовлетворении требований общественника о признании незаконным приказа **Минтранса РФ** о закрытии железнодорожного сообщения между станциями Пермь I и Пермь II.

Истец заявлял, что его права были нарушены, так как ранее он приобрел железнодорожные билеты на городскую электричку, но воспользоваться ими не смог из-за закрытия движения. Также Денис Галицкий полагает, что процедура и порядок закрытия участка железной дороги были нарушены.

Железнодорожное сообщение между станциями Пермь I и Пермь II было закрыто 27 января. Краевые власти планируют убрать железную дорогу с набережной Камы и заменить ее скоростным трамваем.

<https://www.kommersant.ru/doc/4456822>

ТАСС; 2020.17.08; МИШУСТИН НЕ ИСКЛЮЧИЛ ПЕРЕДАЧУ РЫБНОГО ТЕРМИНАЛА МАГАДАНСКОГО ПОРТА В ВЕДЕНИЕ РЕГИОНА

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** не исключил передачу рыбного терминала Магаданского морского порта из федерального ведения в ведение региона. Об этом он заявил в понедельник, беседуя с представителями рыболовческих компаний области во время посещения порта. При этом премьер отметил, что в первую очередь необходимо провести инвентаризацию объекта.

«Нас интересует, не кто виноват, а что делать. Мы проведем эту работу и по результатам примем решение. А я склоняюсь к тому, чтобы его (терминал) действительно отдать субъекту, организовать здесь нормальную работу с соответствующим финансированием. Но я бы хотел услышать гарантии, что если мы такие лимиты бюджетных обязательств доведем, чтобы железно тот, кто будет здесь подрядчиком, довел дело до конца, чтобы мы приехали и обрадовались нормальному виду», – сказал он.

«Это решение мы предварительно приняли, обещаю, что мы его оформим, надеюсь, что все быстро случится, а вы в ближайшем будущем покажете нам отличный пример того, как сделать так, чтобы рыболовческие компании получили возможность работать», – добавил **Мишустин**.

Сейчас же, по словам главы кабмина, терминал представляет собой «кладбище затонувших кораблей», он раскритиковал низкий уровень управления терминалом со стороны ФГУП «Нацрыбресурс». Премьер предположил, что из-за этой неустроенности специалисты и уезжают из региона. **Мишустин** также выразил мнение, что для восстановления этого объекта «морякам здесь нужна не Москва, здесь больше надо систему управления поменять, сделать все возможное, чтобы в срок построить соответствующие сооружения».

«Сейчас все начинается со свалок, заборов и затонувших кораблей. Надеюсь, что все это будет убрано и будет завершено отличным инфраструктурным проектом», – резюмировал он.

В завершение осмотра премьер решил сделать фотографию на свой телефон с территории терминала и обратился к сопровождающим с вопросом: «Кто хорошо делает фотки». Его пресс-секретарь предложил свою помощь и на свой мобильный сделал несколько снимков премьера в компании с губернатором Сергеем Носовым и главой Минвостокразвития Александром Козловым.

Причины срыва проекта

Мишустин поручит разобраться с причинами срыва проекта по реконструкции рыбного терминала Магаданского морского порта.

Премьер отметил, что проект реконструкции был готов с 2016 года. Он с недоумением спросил, «что случилось и кто виноват». **Мишустин** обратил внимание на то, что деньги на проектно-сметную документацию и начало работ были выделены, а потом из-за срыва сроков перенаправлены на другие цели.

«Кто виноват, найдем. Это будет решать соответствующая комиссия. Я поручения эти все оформлю», – сказал премьер. «Грустно, вокруг такая красота. Это разве на порт похоже? Это на кладбище кораблей похоже», – посетовал он.

Председатель правительства привел в пример рыбоперерабатывающее предприятие, которое он посетил на Камчатке, где тоже есть свои проблемы, «но кто хочет, тот ищет способы, а кто не хочет, ищет причины». Говоря о магаданском рыбном терминале, **Мишустин** еще раз указал, что все должно было быть построено еще несколько лет назад, но подрядчик не справился. «Вспоминая известную притчу, можно двумя способами накормить: либо дать удочку, либо дать рыбу. У меня впечатление, что тут и удочки есть, и рыба есть, а результат какой-то совсем грустный только из-за того, что нет инфраструктуры», – отметил глава кабмина.

Губернатор области Сергей Носов заверил, что власти региона готовы взяться за работу по восстановлению терминала. «Тогда пообещайте, что если мы это решение (по передаче терминала из федеральной в региональную собственность – прим. ТАСС) примем, сюда приедут потом коллеги из правительства, и вы покажете совершенно другой порт», – сказал ему **Мишустин**.

«Обещаю, перед людьми обещаю, – ответил губернатор. – Потребность очень большая, сделаем».

Рыбный терминал

В состав рыбного терминала Магаданского морского порта входят четыре причала, находящихся в федеральной собственности. Физический износ сооружений составляет 50-80%, что делает их непригодными для полноценной эксплуатации. Порту требуется реконструкция, однако средства на нее в госбюджете пока не предусмотрены. В октябре 2019 года губернатор региона Носов сообщил о неудовлетворительном состоянии объекта **вице-премьеру – полпреду президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе Юрию Трутневу. Замглавы кабмина поручил рассмотреть вопрос о передаче порта от ФГУП «Нацрыбресурс» в ведение региона.

Семь крупных рыбодобывающих предприятий Магаданской области осуществляют здесь перегрузку биоресурсов в районах вылова для последующей отправки на экспорт и в центральную часть России, при этом на внутренний рынок идет порядка 40% этой продукции, 60% – на экспорт.

<https://tass.ru/ekonomika/9214785>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ФИЛИПОВА ЕВГЕНИЯ; 2020.16.08; РЕЧНЫЕ ТРАМВАЙЧИКИ РАЗРЕШЕНО ЗАПРАВЛЯТЬ ГАЗОМ

Суда, которые курсируют по водным путям России, смогут заправлять природным газом, а небольшие корабли, кроме тех, которые перевозят опасные грузы – бензином. Постановление Правительства с такими коррективами технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта вступает в силу 16 августа.

Раньше на суда, подлежащие государственной регистрации, за исключением маломерных, прогулочных и спортивных парусных, можно было ставить двигатели внутреннего сгорания, функционирующие только на одном виде жидкого топлива, если не считать аварийные дизель-генераторы. Это правило не позволяло реализовать программу «Перевод автомобильного, железнодорожного, авиационного, морского и речного транспорта на использование газомоторного топлива», посчитали в **Минтрансе**.

Поэтому список вариантов топлива решили скорректировать. В том числе, суда можно будет заправлять природным газом с объемной долей метана более 85 %. Использовать бензин можно будет для судов длиной до 20 метров (кроме нефтеналивных и перевозящих опасные грузы) и дежурных шлюпок, но при условии, что топливные баки защищены от огня и взрывов.

Авиационное топливо будет разрешено использовать для двигателей экранопланов, а также для хранения и заправки летательных аппаратов топливом на судах, оборудованных вертолетными палубами и системами заправки на борту.

«Принятие проекта постановления позволит проектным и судостроительным предприятиям создавать и строить современные суда, которые будут энергоэффективными и экологичными, что в свою очередь сделает их более конкурентоспособными на мировом рынке судостроения», – считают в **Минтрансе**.

<https://www.pnp.ru/economics/rechnye-tramvaychiki-razresheno-zapravlyat-gazom.html>

ТАСС; 2020.15.08; КАБМИН ПРЕДЛОЖИЛ В ТРИ РАЗА ПОВЫСИТЬ СКИДКУ НА ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ В ЗАПАДНОМ НАПРАВЛЕНИИ

Правительство РФ в рамках поручения президента России Владимира Путина разработало меры по стимулированию перевозок угля на экспорт в западном направлении. В частности, кабмин предлагает увеличить размер скидки на перевозки угля в порты северо-запада и юга России до 42,7% с 12,8%, сообщил ТАСС источник в отрасли, представитель Минэнерго РФ подтвердил данную информацию.

Увеличение скидки обеспечит гибкость тарифов перевозок железнодорожным транспортом в условиях кризисной экономической и рыночной конъюнктуры, считают в кабмине.

Кроме того, правительство предлагает на период до 2022 года ввести мораторий на индексацию портовых сборов в морских гаванях России и индексировать плату за аренду недвижимого имущества «Росморпорта».

Кабмин также предлагает оказать господдержку группе компаний «ОТЭКО» (оператор порта Тамань в Краснодарском крае, включена в перечень системообразующих организаций) в объеме, который позволит снизить в 2020 году стоимость услуг порта до 8 с 14 долларов за тонну. В правительстве рассчитывают, что эта мера позволит дополнительно увеличить поставки угля на экспорт до 25 млн тонн, нарастить выручку угольных компаний и **РЖД**, а также увеличить поступления платежей в бюджет страны.

Ранее рабочая группа Госсовета РФ по энергетике обратилась в правительство России с предложением предоставить скидку не менее 50% на железнодорожный тариф для экспорта энергетического угля в западном направлении.

<https://tass.ru/ekonomika/9208957>

ФОНТАНКА.РУ; 2020.15.08; ПЕТЕРБУРГСКОМУ ПОРТУ РАЗРЕШАТ ПРИНИМАТЬ БОЛЬШИЕ ЛАЙНЕРЫ

В Пассажирский порт Санкт-Петербурга смогут входить большие круизные суда. Также упростится работа ледоколов. С такой инициативой выступило **Министерство транспорта РФ**.

Действующие правила разрешают проходить в порт морским судам длиной до 340 метров, шириной до 42 метров и осадкой до 8,8 метра. В эти размеры не укладываются многие океанские лайнеры, что исключает их участие в организуемых в Северную столицу круизах. Подготовленные транспортным ведомством поправки увеличивают допустимую ширину на метр и на 0,7 метра осадку. Такие изменения позволяют, в частности, принимать лайнер «MSC Meraviglia». Возможность его прохода в гавань подтверждена математическим моделированием на тренажере судовладельца (итальянской круизной компании MSC) с участием петербургских лоцманов.

Также упрощается размещение судов портового флота (лоцманских и спасательных катеров, буксиров и других) – им разрешат стоянку вторым корпусом борт к борту (лагом) к пассажирским судам.

Кроме того, ледоколы, дноуглубительные и спасательные суда освобождаются от обязательной лоцманской проводки. В транспортном ведомстве признают избыточность таких требований: «В акватории Финского залива ледоколы Северо-Западного филиала ФГУП «Росморпорт» осуществляют свою деятельность на протяжении четырех-шести месяцев ежегодно. Дноуглубительные суда при проведении дноуглубительных работ не осуществляют движения либо двигаются с минимальной скоростью, не представляющей опасности для судна. Время развертывания спасательных судов для проведения спасательных операций и характер проводимых работ не позволяют установленным порядком обеспечить лоцманскую проводку», – отмечается в пояснительной записке.

В **Минтрансе** утверждают, что поправки направлены на закрепление в нормативном порядке особенностей порта Северной столицы и повышение его конкурентоспособности. «Изменение сведений о технических возможностях морского порта в части приема судов и причалах в границах акватории морского порта «Пассажирский порт Санкт-Петербург» доведены до руководителей хозяйствующих субъектов, судовладельцев, агентских компаний и операторов причалов», – подтверждают в ведомстве.

В «Пассажирский порт Санкт-Петербург» входит комплекс «Морской фасад» и исторический Морской вокзал. В 2019 году порт принял 643,3 тысячи пассажиров круизных лайнеров, а общий пассажирооборот превысил 1,1 млн человек. Большинство туристов составляли граждане Германии (29 процентов), США (20 процентов), Великобритании (12 процентов), а также Испании, Италии и Канады.

<https://www.fontanka.ru/2020/08/15/69423409/>

ТАСС; 2020.15.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСШИРИЛО ГЕОГРАФИЮ СУБСИДИРУЕМЫХ ВНУТРЕННИХ АВИАРЕЙСОВ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин подписал постановление, в соответствии с которым расширяется география внутренних авиарейсов, субсидируемых за счет федерального бюджета. Документ опубликован на сайте кабмина в субботу.

Как отмечается в сопроводительном сообщении, «перечень маршрутов, открывающих доступ к господдержке, увеличивается на 138 позиций». Речь идет об авиасообщении с Красноярском, Иркутском, Читой, Горно-Алтайском, Сочи, Нижним Новгородом и другими городами.

В постановлении зафиксировано, что приоритетное право на субсидии по новому перечню имеют компании, которые используют современные российские самолеты. За

перевозчиками, чьи маршруты софинансируются регионами, также сохраняется право на компенсации из федерального бюджета.

Отмечается, что в июле правительство уже выделило на данные субсидии 3 млрд рублей, по плану кабмина, услугами авиационной отрасли дополнительно воспользуются порядка 450 тыс. человек.

<https://tass.ru/ekonomika/9207527>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/economics/news/2020/08/15/836762-v-rossii-rasshirili-perechen-subsidiruemih-aviareisov>

<https://iz.ru/1048562/2020-08-15/pravitelstvo-rasshirilo-spisok-subsidiruemikh-aviareisov>

РИА НОВОСТИ; 2020.14.08; ХУСНУЛЛИН НЕДОВОЛЕН РАБОТОЙ ЗАКАЗЧИКА СТРОЙКИ ПОРТА ПОД КАЛИНИНГРАДОМ

Зампредседателя правительства РФ Марат Хуснуллин раскритиковал работу заказчика при строительстве международного порта в городе Пионерском в Калининградской области, подчеркнув, что было упущено время и проект потерял часть финансирования.

Строительство международного терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в Пионерском началось в феврале 2018 года, осенью 2019 года порт должен был заработать. Сроки строительства по разным причинам сдвигались, в декабре 2019 года Северо-западное следственное управление на транспорте сообщило, что в Калининграде были задержаны руководители ООО «Большерк», подозреваемые в хищении 1,6 миллиарда рублей при строительстве терминала. Работы на объекте были заморожены.

«Я недоволен ходом работ, сейчас провели «разбор полетов», разобрались в чем причина. Считаю, что недостаточна работа федерального заказчика. Мы сделали все предупреждения руководству, если не будет принято решение, примем самые жесткие меры. Порт должен строиться. Сейчас, к сожалению, упущено время, уже часть финансирования снята. Будем искать возможности для возврата этого финансирования, но задача непростая», – сказал **Хуснуллин** журналистам.

Проект строительства международного терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в городе Пионерский реализуют **Федеральное агентство морского и речного транспорта** и ФГУП «Росморпорт» по поручению президента в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)». Соглашение о проектировании терминала было подписано еще в декабре 2014 года. Началось строительство в феврале 2018 года.

<https://realty.ria.ru/20200814/1575790446.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.15.08; РОССИЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ В ШВЕЙЦАРИЮ

Россия продолжает возобновлять прерванные из-за пандемии коронавируса международные рейсы: с субботы разрешены полеты уже в четвертую страну – Швейцарию. Первый рейс Москва-Женева состоится 15 августа.

Россия 1 августа возобновила первые рейсы за рубеж – в турецкие Анкару и Стамбул, а также в Великобританию. Кроме того, были разрешены полеты в Танзанию, однако пока таких рейсов нет. С 10 августа возобновились рейсы на турецкие курорты – в Анталию, Бодрум и Даламан.

Летать из Москвы в Женеву и обратно будет только одна авиакомпания – «**Аэрофлот**». Планируется по одному рейсу в неделю – по субботам.

Полеты будут осуществляться по сокращенной программе по сравнению с действовавшей до введения ограничений из-за коронавируса. В связи с уменьшением количества полетов

в Женеву пассажирам отмененных рейсов, которые приобрели билеты на сайте авиаперевозчика или в контакт-центре после 1 мая 2020 года, будет автоматически осуществлен возврат денежных средств.

Пассажирам, купившим билеты в офисах продаж или в агентствах, необходимо обращаться по месту приобретения проездных документов. Тем, кто оплатил их в период до 1 мая 2020 года с датой перевозки до 31 августа, можно оформить ваучер.

<https://ria.ru/20200815/1575816059.html>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2213954>

<https://www.vesti.ru/article/2442705>

ПРАЙМ; 2020.15.08; АВИАКОМПАНИЯ SWISS НАЧАЛА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ЦЮРИХОМ – «ДОМОДЕДОВО»

Авиакомпания Swiss начала регулярные рейсы между Москвой и Цюрихом, сообщил московский аэропорт «Домодедово» в своем Telegram-канале.

Россия в субботу возобновила прерванное из-за пандемии коронавируса авиасообщение с Швейцарией. Как сообщалось, полеты из Москвы в Женеву будет выполнять «Аэрофлот».

«Домодедово» обслужил первый регулярный рейс авиакомпании Swiss после возобновления авиасообщения между Россией и Швейцарией. Рейс LX 1327 вылетел сегодня из «Домодедово» в Цюрих», – говорится в сообщении.

<https://1prime.ru/transport/20200815/831917146.html>

ТАСС; 2020.14.08; ПАРФЕНЧИКОВ АНОНСИРОВАЛ ОТКРЫТИЕ НОВОГО ЗДАНИЯ АЭРОВОКЗАЛА В ПЕТРОЗАВОДСКЕ

Здание аэровокзала аэропорта Петрозаводска получило заключение о вводе в эксплуатацию. Об этом в пятницу сообщил глава Карелии Артур Парфенчиков в ходе видеоконференции на форуме «Ладога 2020», который проходит в Ленинградской области.

«По аэропорту сегодня пришло заключение о вводе в эксплуатацию, вводим современный [транспортный объект]», – сказал он.

Строительство нового здания аэровокзала в деревне Бесовец в 26 км от Петрозаводска проходило при поддержке Госкомиссии по подготовке к празднованию 100-летия Карелии под руководством секретаря Совбеза РФ Николая Патрушева. Работы над проектом стоимостью почти 818 млн рублей вело главное военно-строительное управление по специальным объектам: военные смогли возвести новое здание менее, чем за год. Новый аэровокзал имеет пропускную способность в 300 человек в час. Строители также модернизировали сам аэропорт, в том числе отремонтировали взлетно-посадочную полосу, смонтировали радиомаячные комплексы ближней навигации и системы посадки, что позволит принимать воздушные суда тяжелого типа, круглосуточно при любых погодных условиях.

Аэропорт Петрозаводска – единственный в Карелии, включенный в список аэропортов федерального значения, предназначен для обслуживания внутренних и международных авиаперевозок. Из аэропорта установлено авиасообщение с Москвой, Архангельском, Череповцом, Калининградом, а в летнее время из аэропорта можно улететь в Симферополь, Сочи и Анапу. Весной 2020 года планировался запуск первого международного рейса до Хельсинки, но начало авиасообщения отменилось из-за пандемии коронавируса.

<https://tass.ru/ekonomika/9202651>

ОТР; 2020.13.08; ДЕЛО ПАХНЕТ КЕРОСИНОМ

ГОСТИ

Виктор Горбачев, генеральный директор Ассоциации «Аэропорт», член Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта

Федор Борисов, ведущий эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ

Дарья Шулик: Ну что же, наша следующая тема.

В России рекордно подорожал авиакеросин. Его стоимость в августе и сентябре увеличится от 18 до 62%. Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта просит **Минтранс** совместно с Минэнерго и ФАС России инициировать проверку обоснованности резкого увеличения стоимости топлива в аэропортах Российской Федерации. ФАС, в свою очередь, объяснила возможный рост цен на авиакеросин тем, что авиакомпании покупают его на торгах, а не на бирже.

Иван Гостев: И по итогам проведенных авиаперевозчиками тендеров по сравнению с июлем цены на автотопливо выросли в аэропортах: Кольцово – на 62%, Домодедово – на 33%, Жуковский – 36%, Пулково – 18%, в аэропорту Владивостока – почти на 20,5%, Благовещенска – на 21%, Иркутска – на 28%, Краснодара – на 48,8%, Красноярска – на 48,6%.

Почему дорожает керосин? И сколько теперь придется выложить за авиабилеты? Давайте узнаем у наших экспертов.

Сейчас пообщаемся с Федором Борисовым, ведущим экспертом Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики. Федор Андреевич, здравствуйте.

Дарья Шулик: Здравствуйте.

Федор Борисов: Добрый день.

Иван Гостев: Федор Андреевич, вот такой вопрос. Мы привыкли, что когда повышают цены на что-то, то обычно расплачиваемся мы, простые потребители. Не будет ли так, что сейчас подняли цены на керосин, а в итоге мы это все рублем отдадим за авиабилеты?

Федор Борисов: Ну, во-первых, авиакомпаниям сейчас будет очень трудно повышать цены. Дело в том, что спрос на воздушные перевозки достаточно эластичен в России, особенно сейчас. И при этом у авиакомпаний есть огромное количество избыточных емкостей, то есть самолетов, которые ничем не загружены, но которые нужно загружать, потому что за них нужно платить.

И в этой ситуации авиакомпаниям вот так вот щелчком повысить цены абсолютно невозможно, потому что за повышением цен последует снижение спроса и убытки. Поэтому авиакомпании здесь в достаточно жестком положении.

Что касается обоснованности нефтяных тарифов, то это тоже вопрос. Если мы смотрим на рост этих тарифов, то по отношению к чему рост? По отношению к предыдущим месяцам он рос. Но с начала года при этом... Мы помним, какая была весна: это разгар пандемии, это остановка полетов, это падение продаж практически всего. И цены на топливо в течение года снижались. То есть они в среднем к маю с января снизились на 13%. Поэтому сегодня цены, которые мы видим на нефтяном рынке, на топливном рынке, в общем, они примерно соответствуют ценам августа прошлого года.

При этом надо понимать, что сейчас высокий сезон, растет спрос, активно растет спрос со стороны авиакомпаний. Конечно, объем еще не восстановлен, но тем не менее все равно авиакомпании стали часто летать. И нефтяники в этом отношении тоже находятся в сложном положении, они тоже потеряли очень много из-за того, что долгое время рынок стоял. Поэтому то, что рост цен на топливо идет – это процесс естественный. Повторюсь, он пока не выходит за какие-то критические показатели в целом по стране.

Что касается отдельных аэропортов, особенно там, где скачок больше 50% или в принципе большие скачки, то это, конечно, вопрос, на который ФАС как минимум нужно обратить

внимание, посмотреть за ситуацией. Но опять-таки повторюсь: сравнивать корректно, конечно, не с предыдущими двумя-тремя месяцами и не с ситуацией разгара пандемии весной, а, как во всем мире принято, сравнивать целесообразно с показателями предыдущего периода, предыдущего года.

Иван Гостев: Федор Андреевич, вот вопрос по поводу предыдущего периода и этих сравнений. Ну хорошо, в прошлом году, год назад-то не было же такой ситуации, были международные полеты. А сейчас же другая ситуация. Почему так происходит?

Федор Борисов: Что именно? В прошлом году были цены чуть-чуть выше, чем сейчас, средние на топливном рынке. Сейчас они по сравнению с прошлым годом в некоторых аэропортах даже ниже.

Иван Гостев: Но сейчас полетов-то меньше, международное сообщение не открыто же практически. Правильно?

Федор Борисов: Полетов меньше, но спрос растет.

Дарья Шулик: Федор Андреевич, вы как раз сказали, что полетов меньше. А я, например, наоборот, слышала мнение, что именно из-за того, что у компаний было мало полетов во время пандемии, практически их не было, плюс сейчас этот рост цен на керосин... А компаниям как-то нужно выживать. Во-первых, им нужно упущенную выгоду свою вернуть. Эти деньги им тоже откуда-то нужно брать. И именно поэтому сейчас цены резко пойдут на рост.

Федор Борисов: Это справедливо. Но здесь, наверное, авиакомпаниям надо искать решение не в сдерживании топливных тарифов. Хотя это тоже, в общем, один из способов, но в данном случае мы просто перекладываем убытки с одной отрасли на другую.

Понимание того, что, в общем, тот объем государственной поддержки, которая была оказана рынку, с одной стороны, он по сравнению с другими отраслями вроде бы и неплохой, но если мы берем мировую практику и в целом объемы отрасли, то он, конечно, очень и очень небольшой. Потому что 23 миллиарда, которые были выделены на поддержку отрасли – чтобы у вас было понимание, это объем издержек, который соответствует неделе работы отрасли в прошлом году.

Дарья Шулик: То есть это практически ничего для отрасли?

Федор Борисов: Ну как сказать? Когда вы находитесь в ситуации, когда у вас вообще ничего, то 23 миллиарда – это хорошо. Но для того, чтобы вывести хотя бы немножко...

Дарья Шулик: Но это ситуацию не исправит кардинально.

Федор Борисов: ...к той ситуации, которая была, и выправить ситуацию, конечно, это очень скромная сумма, которая нам сохранить ту конкурентную среду, ту архитектуру рынка, которая была до кризиса, вряд ли поможет.

То есть, в принципе, надо понимать, что мы сейчас только входим в период экономической турбулентности. Вроде бы у нас лучше становится ситуация с пандемией, мы выдыхаем, но экономисты... как раз мы не выдыхаем, мы понимаем, что сейчас начнутся самые сложные моменты в дальнейшем развитии рынка и самые сложные моменты, в том числе связанные с неизбежными банкротствами каких-то перевозчиков.

Иван Гостев: То есть вы ожидаете банкротства авиакомпаний по осени, как у нас принято?

Федор Борисов: Сложно сказать, когда они будут. Здесь очень тяжело гадать, потому что в очень большой степени это зависит от поддержки, от государственной поддержки, от регуляторных мер. Если брать чисто рыночную ситуацию, то, в общем, сегодня нет ни одной авиакомпании, включая даже «Аэрофлот», которая бы находилась в уверенном и стабильном положении. То есть без государственной поддержки любая авиакомпания сегодня... И не только в России, я вас уверяю, а в целом в мире. Без мер поддержки, может быть, единицы нишевых каких-то историй и могут спокойно существовать, а у всех остальных, в общем, сейчас очень тяжелый кризис.

Иван Гостев: Федор Андреевич, подскажите, пожалуйста... Пишут у нас телезрители, что, например, акции «Аэрофлота» выросли по сравнению с апрелем, и довольно значительно – практически вернулись на уровень докризисный. С чем это связано?

Федор Борисов: Слушайте, ну по сравнению с апрелем выросло все. Апрель – очень плохой месяц для сравнения, потому что апрель – это абсолютная точка, абсолютный ноль в истории гражданской авиации. Никогда в жизни не было в отрасли такого падения ни у кого – опять-таки не только в России, а в любой части света. Поэтому апрель в данном случае вообще не показатель. В апреле умерло все. И по сравнению с апрелем все будет расти.

Опять-таки сравнивать надо с состоянием рынка на прошлый год. Но тут как раз, конечно, цифры будут не в пользу рынка, потому что ситуация достаточно печальная.

Что касается рынка акций, то нужно понимать, что он в принципе такая вещь в себе, потому что он в большой степени определяется не только какими-то фундаментальными макроэкономическими показателями, но и ожиданиями инвесторов. Если инвесторы ищут для себя какие-то тихие гавани, надежные, то, конечно, компания с серьезным госучастием, получающая серьезную господдержку, она является привлекательным активом. Но это опять-таки риск переоценки, переоцененности такого актива, когда все побежали, потому что сейчас показалось, что это тихая гавань.

То есть в данном случае этот показатель интересен, но не более того. На фундаментальные процессы он сам влияния оказывает мало и опять-таки в неполной мере является следствием этих фундаментальных процессов. Это просто один из частных показателей.

Дарья Шулик: Федор Андреевич, вот смотрите, нам в чате из Ленинградской области пишут: «Во всем мире цены падают, только у нас растут». Это действительно только у нас такая проблема с авиатопливом? Или это в принципе мировая проблема, что они постоянно повышаются? Я не знаю, так ли резко, как у нас сейчас скачок.

Федор Борисов: Ну смотрите. Цены вообще все время и растут, и падают.

Дарья Шулик: Ну да. Но, к сожалению, падают редко.

Федор Борисов: Нет, бывает, что падают. Как раз рынок вполне себе волатильный. Когда цены на нефть снижаются, цены на топливо тоже снижаются. Когда цены на нефть растут, то цена тоже растет.

Надо, кстати говоря, обратить внимание, что сейчас как раз у нас период небольшого, но тем не менее роста цен на нефть. Они были существенно ниже некоторое время назад. Вы помните, как раз были ситуации сложные и турбулентные на рынке нефти, ее стоимость падала очень низко, а сейчас она растет. Да, в какой-то момент цена на авиатопливо с небольшим временным лагом снижалась, а сейчас она точно так же будет расти.

То есть во всем мире она точно так же идет вверх-вниз. Есть хорошие годы для авиаперевозчиков, когда топливо стоит мало, а есть не очень хорошие, когда топливо стоит много. Топливо – это от четверти до трети. Ну, в некоторых случаях пятая часть, но в целом где-то от четверти до трети расходов авиакомпаний.

Дарья Шулик: Федор Андреевич, а вот этот ответ ФАС, что этот рост связан с тем, что авиакомпании покупают этот керосин на торгах, а не на бирже, – насколько это соответствует действительности? Действительно, если поменяли бы процедуру покупки этого керосина, то и цена бы так не росла?

Иван Гостев: Например, из Москвы пишут: «Керосин подорожал для тех, кто, наоборот, не хочет покупать на торгах». Вот такое мнение.

Федор Борисов: Ну, опять-таки здесь все правильно, потому что оба механизма имеют право на жизнь. И уверяю вас, ни один из них вас не защитит от повышения цен на топливо, если для этого есть другие серьезные основания на рынке – рост цен на нефть или резкий рост спроса. То есть в данном случае, да, в какой-то момент один механизм

может сработать, другой, но сказать, что «перешли на биржу – и это панацея», – нет, это иллюзия.

Иван Гостев: Федор Андреевич, подскажите, еще такой вопрос по ценообразованию. Сейчас некоторые эксперты говорят, что нефтеперерабатывающие заводы продолжают сокращать выпуск керосина и сейчас в сторону других нефтепродуктов смещаются балансы. Из-за этого может цена расти?

Федор Борисов: Ну смотрите. Безусловно, может. Единственное, что я не нефтяник, то есть мне тяжело за коллег из нефтяного сектора комментировать, какие у них идут процессы. Но, безусловно, если у вас снижается объем предложения, а спрос при этом растет, то у вас растет и цена. То есть, с точки зрения экономической теории, здесь все работает безотказно.

Иван Гостев: Еще вопрос, хотелось бы уточнить. Вообще есть ли какие-то механизмы регуляции цен на керосин, возможно, государственные?

Дарья Шулик: Со стороны государства это как-то должно регулироваться?

Федор Борисов: Вы знаете, практика показывает, что любое регулирование цен в перспективе, в среднесрочной и долгосрочной перспективе приводит только к одному – к дефициту этого ресурса. Что значит регулирование? То есть вы снижаете цену относительно ее реальной рыночной стоимости или даже относительно себестоимости. Ну, вы таким образом делаете невыгодным этот рынок в принципе. То есть как раз будет происходить та самая переориентация в пользу других рынков.

Дарья Шулик: Ну, тут уже такой замкнутый круг тогда получается. Непонятно, что авиакомпаниям сейчас делать. И пассажиры переживают, что цены вырастут. А они все-таки, конечно, вырастут. Что делать тогда? Как выходить из этой ситуации?

Федор Борисов: Нет, ну смотрите. Если вы идете по пути госрегулирования, то вы просто придете к советской экономике.

Дарья Шулик: А какой другой путь?

Федор Борисов: Чем этот эксперимент закончился – я могу, в общем, наверное, и не напоминать.

Дарья Шулик: Все мы знаем, да.

Федор Борисов: А другой путь... К сожалению, в рыночной экономике тоже есть издержки, связанные с тем, что цены иногда растут, а иногда снижаются. Поэтому здесь идеальной модели, в которой всем было бы хорошо и все были бы счастливы, в экономике в принципе вообще нет.

Экономика – это наука о том, что ресурсы ограничены, их надо распределить наиболее эффективно. Но при этом мы отлично понимаем, что всем всего, сколько люди хотят, не достанется. Увы, это печальная основа экономической науки в принципе, довольно грустная дисциплина.

Но при этом надо понимать, что лучше. То есть выбор на самом деле достаточно простой: либо у вас дефицит и все издержки регулирования экономики связаны с тем, что предложение не соответствует спросу в принципе, потому что перекосы административного регулирования все равно выше, чем перекосы, которые существуют в рыночном регулировании...

Поэтому каждый раз когда мы говорим: «Вот рынок плохо справляется», – нужно понимать, что это не значит, что автоматически государство справится лучше. Государство может справиться намного хуже, чем справился бы рынок. Поэтому здесь переходить на какое-то ручное управление цен на топливо, мне кажется, неправильно.

А самое главное, повторяюсь: это не решение проблемы, которая сейчас стоит перед авиакомпаниями в целом, потому что тот объем трудностей... Понятно, что авиакомпании хотят по максимуму все свои издержки сейчас сократить. Это вполне естественная рыночная логика, и их можно и нужно понять. Другое дело, что на другом конце тоже

бизнес, который тоже несет убытки, для которого тоже сейчас ситуация на рынке шоковая.

Дарья Шулик: Ну да, действительно. В общем-то, всем тяжело – и компаниям, и пассажирам. Со всех сторон.

Иван Гостев: Федор Андреевич, спасибо большое за ваш комментарий. Поблагодарим нашего эксперта.

Дарья Шулик: Спасибо.

Иван Гостев: И давайте послушаем, что думают наши телезрители. Нам звонок поступил, Екатерина с нами связалась.

Дарья Шулик: Екатерина, здравствуйте.

Зритель: Да-да, здравствуйте.

Иван Гостев: Екатерина, здравствуйте.

Зритель: Я вот смотрю эту передачу – и возмущению нет предела! У нас что, авиаперевозчикам жадность совсем глаза затмила? Получается так? Вместо того чтобы снижать цены, наоборот, они вздувают их вверх.

Я, например, пенсионерка. Сын у меня тоже пенсионер. Я семь лет уже с ним не встречалась, потому что у нас денег нет на такой авиабилет. Это что такое?

Дарья Шулик: Екатерина, может быть, вы слышали, что авиакомпаниям тоже сейчас нелегко – и цены на керосин повышаются, и не летали они долго.

Зритель: Но им же государство помогает.

Дарья Шулик: Так государство помогло, но мало этого. Видите, какие у них затраты?

Зритель: И еще десять шкур с народа должны содрать? Так получается? Надо о народе думать, а не о своих карманах. Совесть тоже надо иметь!

Иван Гостев: Екатерина, а в каком вы регионе живете? И в каком регионе ваш сын?

Зритель: Я в Калининграде, а сын у меня в Норильске живет. Туда поезда не ходят.

Иван Гостев: Ну конечно.

Дарья Шулик: Да, далековато.

Зритель: Единственный путь сообщения – это авиасообщение.

Иван Гостев: Слушайте, а может быть, какие-то есть субсидии?

Зритель: Какие субсидии?

Дарья Шулик: На покупку билетов.

Иван Гостев: На авиабилеты.

Зритель: Сыну тем более не дадут. Если я в Калининграде, то калининградские субсидии только для меня, может быть. А для него нет никаких субсидий. Я говорю, семь лет я с ним не виделась. Это нормально?

Дарья Шулик: Да нет конечно. К сожалению, не нормально. Спасибо, Екатерина.

Иван Гостев: Вопрос серьезный. Да, спасибо большое за звонок.

Дарья Шулик: Спасибо за ваш звонок.

Иван Гостев: Еще один телезритель сейчас выскажет свое мнение – Владимир.

Зритель: Алло.

Дарья Шулик: Да, здравствуйте.

Иван Гостев: Алло. Владимир, слушаем вас.

Зритель: Это Владимир из Новосибирска. У меня такой вопрос. Почему Германия не добывает нефть, но стоимость керосина, одной тонны керосина в переводе на наши деньги – 28 тысяч, а у нас – больше 50 тысяч? Мне это очень интересно.

Иван Гостев: А нам это тоже интересно. Мы сейчас и зададим этот вопрос нашему следующему эксперту.

Зритель: Это совершенно неестественно.

Иван Гостев: Спасибо большое.

Дарья Шулик: Спасибо, Владимир.

Иван Гостев: Действительно, мы сейчас зададим этот вопрос нашему следующему эксперту – Виктору Горбачеву, генеральному директору ассоциации «Аэропорт», члену Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта. Виктор Григорьевич, здравствуйте. Алло. Виктор Григорьевич?

Виктор Горбачев: Алло.

Иван Гостев: Слышите нас, да?

Зритель: Да. Я говорю: только я Иванович, Виктор Иванович.

Иван Гостев: Виктор Иванович, да. Здравствуйтесь. Скажите, пожалуйста, слышали ли вы звонок нашего телезрителя?

Виктор Горбачев: Да, слышал, слышал.

Иван Гостев: Как вы можете объяснить вот такую разницу в ценах?

Виктор Горбачев: Ну а что можно объяснить? Каждый вылезает из создавшегося положения самостоятельно. Вот и все. На сегодняшний день обвинять аэропорты в этом ну просто невозможно.

Иван Гостев: А почему в Германии цена дешевле, чем у нас? Скажите, пожалуйста, почему в Германии цена дешевле, чем у нас, по информации телезрителя, почти в два раза, а вот у нас так дорого?

Виктор Горбачев: Да потому, что транспортировка совершенно разная. По Германии можно на велосипеде ездить друг к другу из города в город, а у нас расстояния – это надо, понимаешь, четыре, пять, шесть, семь часов лететь.

Иван Гостев: То есть виноваты наши необъятные просторы во всем?

Виктор Горбачев: Конечно, конечно, из-за этого. Естественно, топливо, например, в Москве, Ярославле, где существуют НПЗ, будет одно, а, например, где-то в Находке или, понимаешь ли, во Владивостоке – совершенно другое, потому что там все это поставляется морем.

Дарья Шулик: Виктор Иванович, подскажите, ваше мнение интересно. ФАС на запрос ответила, что этот рост происходит из-за того, что авиакомпании покупают авиакеросин на торгах, а не на бирже. Действительно, неправильный способ покупки выбран, поэтому такая ситуация?

Виктор Горбачев: Да нет! Это просто оправдание, больше ничего. В конце концов, вот если бы не было этих карантинных мероприятий в России, этого резкого снижения, этих отказов от полетов, мы бы были в нормальном абсолютно положении. Но в связи со всеми этими мероприятиями, естественно, у всех все экономические показатели «полетели».

Иван Гостев: И таким образом восполняют, правильно?

Виктор Горбачев: Таким образом, да, восполняют.

Дарья Шулик: Виктор Иванович, а как по-вашему... Мы с Иваном чуть ранее говорили, что осенью ждем банкротства авиакомпаний. Например, буквально два месяца тому назад у меня подруга (не буду называть авиакомпанию) купила билет в Омск. Авиакомпания не совершила перелет. И обратно она летела уже другой авиакомпанией. И сейчас, я так понимаю, там очень сложные дела идут.

Виктор Горбачев: Да.

Дарья Шулик: Что осенью нас ждет? Не останется у нас в итоге одна или максимум две авиакомпании? Ну и цены соответствующие.

Виктор Горбачев: С десятков авиакомпаний крупных, которые осуществляют в пределах 90% от объема перевозок, они останутся наплаву. А остальные, особенно региональные и местных воздушных линий, к сожалению, они могут погибнуть.

Иван Гостев: Виктор Иванович, вот еще вопрос. Скажите, пожалуйста, если эпидемиологическая ситуация все-таки улучшится и откроют такие массовые полеты за рубеж, то что произойдет с ценами?

Виктор Горбачев: Знаете, в чем дело? Что бы сейчас ни произошло, все равно мы не сможем нарастить те объемы, которые мы потеряли с вами с начала года. Уже год

заканчивается практически. Мы все равно не сможем это обеспечить экономические показатели.

Поэтому государству нужно, естественно, пойти на какие-то уступки, на какие-то преференции, потому что дать денег – на всех не хватит. Ну, братцы, существуют еще десятки всевозможных других мероприятий, которые бы могли затормозить этот неукротимый, понимаешь ли, рост.

Иван Гостев: Ну а какие?

Виктор Горбачев: Ну хорошо. Это налоговые какие-то вещи – раз. Второе – это какие-то льготные кредиты, которые отдавать нужно не через два-три месяца, потому что никто на это не пойдет, а хотя бы, понимаешь ли, растянуть это на полгода, на год и тому подобное. Это какие-то, понимаешь ли, меры по мораторию.

Ну, в конце концов, у нас есть государственные топливодобывающие компании, нефтедобывающие. Ну, «Роснефть» хотя бы, которую, понимаешь ли, можно на правительственном уровне обязать установить мораторий ну хотя бы на полгода, чтобы не было роста неукротимого. И нельзя обвинять аэропорты, что они поднимают. Не аэропорты. Топливозаправочные комплексы – это абсолютно самостоятельные подразделения.

Дарья Шулик: Спасибо, Виктор Иванович, сильно, спасибо за ваше мнение.

Иван Гостев: Спасибо большое.

Ну а мы переходим к следующей – левой – теме. Я про левшей, если что. Увидимся.

<https://otr-online.ru/programmy/segodnya-v-rossii/delo-pahnet-kerosinom-45054.html>

[Вернуться в оглавление](#)