



Ежедневный мониторинг СМИ

18 АВГУСТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; 2020.18.08; КОРОНАВИРУСНОЕ ОТСТУПЛЕНИЕ; ПРЕЗИДЕНТ УКАЗАЛ ПЕРМСКОМУ ВРИО ГУБЕРНАТОРА НА ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНА.....	3
КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; КОНСТАНТИН КАДОЧНИКОВ; 2020.18.08; ВО ВЕСЬ МОСТ; ДМИТРИЙ МАХОНИН АНОНСИРОВАЛ ВЛАДИМИРУ ПУТИНУ ФЛАГМАНСКИЕ КРАЕВЫЕ ПРОЕКТЫ	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2020.18.08; ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ ДЕСАНТ – ДЕНЬ ПЯТЫЙ; МИХАИЛ МИШУСТИН ПОСЕТИЛ МАГАДАН И БЛАГОВЕЩЕНСК	5
РБК; НАТАЛИЯ АНИСИМОВА; 2020.17.08; МИШУСТИН НАЗВАЛ БЕДОЙ ВПЕЧАТЛЕНИЯ ТУРИСТОВ ОТ ПОГРАНИЧНЫХ ПЕРЕХОДОВ	7
ВЕСТИ.РУ; 2020.17.08; ЛОУКОСТЕР – ЭТО НЕ ДЛЯ БЕДНЫХ. ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ С ГЕНДИРЕКТОРОМ «АЭРОФЛОТА»	8
РБК; ЕЛЕНА СУХОРУКОВА, ИРИНА ПАРФЕНТЬЕВА; 2020.17.08; ДАНКВЕРТ РАССКАЗАЛ ОБ ИЗОЩРЕННЫХ СПОСОБАХ ВВОЗА «САНКЦИОНКИ» В РОССИЮ.....	17
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.18.08; ЭКСПОРТУ – ПОДДЕРЖКА, ИМПОРТУ – ПРОВЕРКА; ПРАВИТЕЛЬСТВО АКТИВИЗИРУЕТ БОРЬБУ ЗА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ РОССИЙСКОЙ ПРОДУКЦИИ.....	18
ПРАЙМ; 2020.17.08; В ОП НАЗВАЛИ НЕДОСТАТКИ ПРОЕКТА, ВВОДЯЩЕГО НОРМЫ ДЛЯ ГИРОСКУТЕРОВ И ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ В ПДД	20
ПРАЙМ; 2020.17.08; АВТОЭКСПЕРТ ПРЕДЛОЖИЛ ПРИРАВНЯТЬ К МОПЕДАМ ВСЕ ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ И ГИРОСКУТЕРЫ МОЩНЕЕ 250 ВТ.....	20
РИА ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.17.08; ОПАСНО И НЕНАКАЗУЕМО. ЭКСПЕРТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ МИНТРАНСУ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ЗАКОНОПРОЕКТА ОБ ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ	21
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.18.08; ГИБДД ВЕДЕТ СЧЕТ НА СЕКУНДЫ; В ПОЛИЦИИ РАЗЪЯСНИЛИ, КАК ШТРАФОВАТЬ ЗА СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ	22
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2020.17.08; ДЕНЬГИ ПОТРАЧЕНЫ, А ПРОЕКТА ВСМ ДО СИХ ПОР НЕТ	23
НИА ФЕДЕРАЦИЯ; 2020.17.08; СЕРГЕЙ ЦИВИЛЕВ: ЗАДЕРЖКИ В РАЗВИТИИ БАМА И ТРАНССИБА НЕДОПУСТИМЫ	26
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; МИХАИЛ КОСОВ; 2020.17.08; РЖД ОТКРЫВАЕТ НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ: КУДА ПОЕХАТЬ ОТДЫХАТЬ В АВГУСТЕ?; КОМФОРТАБЕЛЬНЫЕ СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА ПОЗВОЛЯТ РОССИЯНАМ ЛУЧШЕ УЗНАТЬ РОДНУЮ ГЛУБИНКУ	27
КОММЕРСАНТЬ ЧЕЛЯБИНСК; КАРИНА КАЛЬЯРОВА; 2020.18.08; КУРГАНЦАМ ОТКРОЕТСЯ ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ИЗ ЗАУРАЛЬЯ ПУСТЯТ НОВЫЕ РЕЙСЫ В СТОЛИЦУ	29
КОММЕРСАНТЬ ЧЕЛЯБИНСК; ЮЛИЯ ГАРИПОВА; 2020.18.08; ПОДРЯДЧИК БЛИЗОК К ПРОВАЛУ; ОНФ ПОТРЕБОВАЛ ВКЛЮЧИТЬ ДОРОЖНУЮ КОМПАНИЮ В РЕЕСТР НЕДОБОСОВЕСТНЫХ ПОСТАВЩИКОВ	30
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.17.08; НОВЫЙ РЕКОРД АВТОТРАФИКА УСТАНОВИЛИ НА КРЫМСКОМ МОСТУ В ЭТОМ СЕЗОНЕ ОТПУСКОВ.....	32

НТВ # СЕГОДНЯ; 2020.17.08; РАЗЪЕЗДИЛИСЬ ТУТ! ДВИЖЕНИЕ ПО ПРАВИЛАМ	32
РЕН ТВ # НОВОСТИ; 2020.17.08; РОССИЙСКИЕ ГОРОДА ГОТОВЯТСЯ ОГРАНИЧИТЬ ДВИЖЕНИЕ САМОКАТОВ.....	33
РОССИЯ 24; АЛЕКСАНДР КРАСНОПЕРОВ; 2020.16.08; НА САХАЛИНЕ НАЧИНАЮТ ВОССТАНАВЛИВАТЬ СЕТЬ АЭРОДРОМОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	34
РОССИЯ 24; КИРИЛЛ СОЛОДКОВ; 2020.15.08; ПРОБОК БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ: В ТЮМЕНИ ОТКРЫТА НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	35
РОССИЯ 24; МАРИЯ СЛОБОДЯНСКАЯ; 2020.15.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОДДЕРЖИТ МАЛУЮ АВИАЦИЮ НА КАМЧАТКЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	35
РОССИЯ 24; 2020.14.08; БЕСКОНЕЧНЫЙ РЕЙС: ПОЧЕМУ ОЧЕРЕДЬ ИЗ ТЕХ, КТО ХОЧЕТ ВЕРНУТЬСЯ В РОССИЮ, НИКАК НЕ ЗАКОНЧИТСЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	36
ГУДОК; 2020.17.08; В МОСКВЕ ПРОХОДИТ V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ «АБСТРАКЦИЯ БЕЗ ГРАНИЦ»	36
ГУДОК; АЛЕКСАНДРОВА ЕЛЕНА; 2020.17.08; НАГРАДЫ ДЛЯ ЮНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ	36
РБК; КАМИЛЛА НУРУТДИНОВА; 2020.17.08; ПИОНЕРЫ ПОД ЗЕМЛЕЙ: В КАЗАНИ ЗАДУМАЛИСЬ О БЕСПИЛОТНЫХ ПОЕЗДАХ В МЕТРО	37
ТАСС; 2020.17.08; МАХОНИН РАССКАЗАЛ ПУТИНУ О СОЗДАНИИ ПЕРМСКОГО НАЗЕМНОГО МЕТРО	39
ТЬ ПРИКАМЬЕ; 2020.18.08; КРАЕВЫЕ ВЛАСТИ ПЕРЕНОСЯТ ПОКУПКУ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ПЕРМИ.....	39
ПРАЙМ; 2020.17.08; РЖД В ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛИ СКОРОСТЬ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ НА 17%, КОНТЕЙНЕРОВ КИТАЙ – ЕВРОПА – НА 25%.....	40
ТАСС; 2020.18.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАСШИРИЛО ГЕОГРАФИЮ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАПЕРЕЛЕТОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ	40
ПРАЙМ; 2020.17.08; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПЕРМСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА БУДЕТ ПРОДОЛЖЕНА – ВРИО ГУБЕРНАТОРА	40
ПРАЙМ; 2020.17.08; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» СООБЩИЛ ОБ ОПЕРШТАБЕ ПО НОВЫМ РЕЙСАМ ЗА РУБЕЖ И РАБОТЕ С КНР И ВЬЕТНАМОМ.....	41
ПРАЙМ; 2020.17.08; «ПОБЕДА» В СЕНТЯБРЕ-ОКТЯБРЕ БУДЕТ ЛЕТАТЬ ПО 89 НАПРАВЛЕНИЯМ ПО РФ, ВДВОЕ СНИЗИЛА ТАРИФ	41
ТАСС; 2020.17.08; «БЕЛАВИА» ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ ВЫПОЛНЕНИЯ РЕЙСОВ В РОССИЮ ДО 31 АВГУСТА	42
ПРАЙМ; 2020.17.08; СУД С БАЗИРОВАВШЕЙСЯ В КИТАЙСКОМ УХАНЕ АВИАКОМПАНИЕЙ UNI-TOP AIRLINES ОТЛОЖЕН НА АПРЕЛЬ.....	42
ПРАЙМ; 2020.17.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ДО 4,5 МЛРД РУБ УВЕЛИЧИЛО СУБСИДИЮ ГТЛК НА ЗАКУПКУ ИЛ-114-300 И МИ-8	43

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; 2020.18.08; КОРОНАВИРУСНОЕ ОТСТУПЛЕНИЕ; ПРЕЗИДЕНТ УКАЗАЛ ПЕРМСКОМУ ВРИО ГУБЕРНАТОРА НА ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНА

В Пермском крае удалось избежать вспышек заболеваемости коронавирусной инфекцией. Ситуация находится под контролем, и регион сейчас занимает 75-е место по числу зараженных на 100 тыс. населения. Об этом сообщил врио губернатора Пермского края Дмитрий Махонин во время встречи с **президентом России Владимиром Путиным**, которая прошла 17 августа по видеосвязи.

С 5 августа в регионе был отменен режим самоизоляции для жителей младше 65 лет. Кроме того, с соблюдением требований Роспотребнадзора вновь заработали санатории, фитнес-клубы, летние кафе и торговые центры, доложил Дмитрий Махонин. Также с 1 сентября в привычном формате должен возобновиться образовательный процесс.

Владимир Путин обратил внимание на проблемы, которые требуют пристального внимания со стороны руководства региона. В частности, он заметил, что безработица в Пермском крае «чуть-чуть выше, чем в среднем по стране». По его словам, необходимо поддержать людей, которые временно остались без работы, и создать перспективы для того, чтобы в Пермском крае увеличилось количество современных и хорошо оплачиваемых рабочих мест. Также на высоком уровне в регионе остается доля аварийного жилья.

В целом в Перми складывается благоприятная обстановка для развития: растет региональный валовой продукт, на должном уровне сохраняется промышленное производство, сельхозпроизводство и жилищное строительство. Кроме того, в хорошем состоянии находятся региональные финансы, оценил президент. Пермский край – один из крупнейших промышленных центров страны. По объему производства на душу населения регион занимает 16-е место в России, отметил **Владимир Путин**.

В 2023 году в крае закончится строительство нового завода по производству ракетных двигателей РД-191. Также в Перми начато производство двигателей для авиации ПД-14 и реализуется проект по сборочно-стендовому комплексу под новый двигатель ПД-35, добавил Дмитрий Махонин.

Владимир Путин подчеркнул, что проект по созданию двигателя ПД-35 важен не только для Пермского края, но и для моторостроительного кластера всей страны. Особенно если учитывать амбициозные планы РФ по развитию авиации, включая работу над широкофюзеляжным самолетом, отметил президент. Поэтому все вопросы о поддержке строительства этого двигателя и создании условий для его производства будут решены, заверил собеседника **Владимир Путин**. «Финансирование будет изыскано, деньги направлены», – констатировал он.

Когда речь зашла о вопросах, связанных с транспортной инфраструктурой в регионе, жестикующая **Владимира Путина** на время прервала доклад врио губернатора. «Ускориться, Владимир Владимирович?» – поинтересовался Дмитрий Махонин. «Нет, нет, пожалуйста. Я думал, что вы про мост решили сказать через Каму», – отреагировал президент.

В продолжение этой темы Дмитрий Махонин напомнил, что центральный мост через Каму был построен еще в 1967 году. Учитывая серьезный возраст постройки, врио губернатора обратился к президенту с просьбой. «Конечно, большие пробки, большая загрузка, и мы бы мечтали, чтобы вы дали поручение проработать вопрос и Министерству финансов, и **Министерству транспорта**, чтобы включили этот мост в план модернизации

и расширения магистральной инфраструктуры РФ и заложили бюджетное финансирование на 2025-2026 годы», – сказал он.

Врио губернатора также попросил президента поддержать проект строительства здания Пермской художественной галереи. Пользуясь случаем, он заблаговременно пригласил **Владимира Путина** на празднование юбилея Перми, которой в 2023 году исполнится 300 лет. К торжественной дате в городе планируются масштабные изменения: реконструкция центральных улиц, общественных пространств, парков, культурных и медицинских учреждений, а также модернизация дорожной инфраструктуры. В частности, в столице края создается новое транспортное кольцо – «пермское наземное метро», диаметр которого составит порядка 40 км.

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200817/1575891319.html>

<https://tass.ru/ekonomika/9218709>

<https://regnum.ru/news/3038581.html>

<https://fedpress.ru/news/59/policy/2559544>

КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; КОНСТАНТИН КАДОЧНИКОВ; 2020.18.08; ВО ВЕСЬ МОСТ; ДМИТРИЙ МАХОНИН АНОНСИРОВАЛ ВЛАДИМИРУ ПУТИНУ ФЛАГМАНСКИЕ КРАЕВЫЕ ПРОЕКТЫ

Руководитель Прикамья Дмитрий Махонин анонсировал **президенту РФ Владимиру Путину** два масштабных краевых проекта – третий мост через Каму и новое здание для Пермской художественной галереи. В ответ президент пообещал рассмотреть вопросы по финансированию этих проектов из федеральной казны. Эксперты отмечают, что поддержка проектов со стороны руководителя страны повышает шансы на их реализацию. Врио губернатора Пермского края Дмитрий Махонин попросил у **президента РФ Владимира Путина** помощи в реализации двух значимых региональных проектов – третьего моста через Каму и нового здания для Пермской художественной галереи.

«Центральный мост был построен в 1967 году. В стране было построено четыре таких моста, и наш – единственный остается в эксплуатации. Существуют большие пробки, большая загрузка. И мы бы мечтали, чтобы вы поручили Министерству финансов и **Министерству транспорта** проработать вопрос о включении моста в план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ, заложить бюджетное финансирование на 2025–2026 год. Концепция моста у нас уже нарисована, трассировка тоже примерно понятна», – поделился господин Махонин во время рабочей встречи с президентом по видео-конференц-связи.

По данным „Ъ-Прикамье“, сейчас рассматриваются два варианта размещения моста: в Мотовилихе (в районе площади 1905 года) и в центре Перми (в створе улицы Крисанова). Отметим, что вариант с организацией моста в створе улицы Крисанова обсуждался еще командой Максима Решетникова, предшественника Дмитрия Махонина на посту губернатора.

Руководитель ЗАО «Мостоотряд 123» Юрий Истягин считает строительство третьего моста через Каму актуальным проектом. «Это своевременная инициатива, так как действующий мост в центре Перми нуждается в капитальном ремонте», – говорит эксперт. По его словам, наиболее удачный вариант – строительство в створе улицы Крисанова. «Если организовать движение по нему в одну сторону, а по отремонтированному Коммунальному мосту в другую, то это прилично разгрузит город», – полагает господин Истягин. Он добавил, что подобный объект вместе с сопутствующей инфраструктурой может обойтись в 8–10 млрд руб. «Точную стоимость без проекта сказать сложно», – заметил эксперт.

Второй проект, обсуждавшийся на встрече главы Прикамья с президентом, – новое здание для Пермской художественной галереи на территории завода имени Шпагина. Врио

губернатора отметил, что в музее хранятся «уникальная коллекция деревянной скульптуры, строгановской иконы, картины передвижников». Однако в существующем помещении «можно показать только 1,5% коллекции». Поэтому Дмитрий Махонин предложил президенту поддержать включение нового здания в федеральную адресную программу на 2021–2023 годы. **Владимир Путин** назвал предложения главы Прикамья важными и заявил, что «профильные ведомства получают необходимые поручения».

Отметим, что у экс-губернатора Пермского края, министра экономического развития РФ Максима Решетникова также был флагманский проект, представленный **Владимиру Путину** перед губернаторскими выборами в 2017 году. Это благоустройство набережной Камы в центре Перми, в том числе перенос железнодорожных путей между станциями Пермь I и Пермь II. Позже команда господина Решетникова от переноса путей отказалась, но решила заменить железнодорожное сообщение скоростным трамваем.

В конце января 2020 года движение между станциями было закрыто. Это вызвало недовольство жителей отдаленных районов Перми, общественников и оппозиции. В частности, градозащитник Денис Галицкий попытался оспорить приказ **Минтранса РФ** о закрытии железнодорожного сообщения в Свердловском районном суде, но проиграл.

Сейчас этот проект «на паузе». На следующей неделе Законодательное собрание Пермского края рассмотрит поправки в бюджет на 2020–2022 годы о переносе 1,6 млрд руб., запланированных на организацию трамвайного движения между станциями Пермь I и Пермь II, на 2021-й (767 млн) и 2022-й (800 млн) годы.

Как указано в финансово-экономическом обосновании, перераспределение связано с длительной процедурой внесения изменений в генплан Перми, предусматривающих размещение трамвайных путей на участке Пермь II – Пермь I – Мотовилиха. Проектно-сметную документацию планируется разработать в 2021 году. Выкуп объектов в границах перегона Пермь I и Пермь II (в том числе принадлежащих ОАО «РЖД») запланирован на 2021–2022 год.

Политический консультант Сергей Иванов считает, что проекты, анонсированные Дмитрием Махониным, «могут цеплять рядового избирателя». «Дмитрий Николаевич обозначил темы, которые были ахиллесовыми пятнами для предыдущих губернаторов: все об этих проектах говорили, обсуждали, но воз и ныне там. С мертвой точки ничего не сдвигалось. Новый глава региона анонсировал эти проекты первому лицу государства. Таким образом, он продемонстрировал, что не боится и готов взяться за их реализацию. С другой стороны, и не реализовать их теперь он тоже не имеет права», – отмечает эксперт. «Да и сам факт встречи с первым лицом свидетельствует о том, что кредит доверия к Дмитрию Махонину сохраняется», – добавил господин Иванов.

Эксперт отметил также, что проект благоустройства набережной Камы с ликвидацией железнодорожного сообщения, несмотря на неоднозначное отношение пермяков, не удастся «развернуть обратно» во многом из-за поддержки со стороны президента. «Этот проект был презентован первому лицу, поэтому его придется доводить до конца», – резюмирует Сергей Иванов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458344>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2020.18.08; ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ ДЕСАНТ – ДЕНЬ ПЯТЫЙ; МИХАИЛ МИШУСТИН ПОСЕТИЛ МАГАДАН И БЛАГОВЕЩЕНСК

Продолжая поездку по регионам Дальнего Востока, **премьер-министр Михаил Мишустин** на несколько часов прилетел в Магадан. Здесь глава кабмина раскритиковал состояние рыбного терминала морского порта, а во время посещения областного онкодиспансера заявил, что правительство РФ предлагает продлить стимулирующие выплаты медикам, борющимся с коронавирусом.

В Магадане **Мишустину** показали рыбный терминал местного морского порта, где главе правительства стало грустно от увиденного. «Это разве на порт похоже. Это на кладбище кораблей похоже», – заметил он. Терминал состоит из четырех причалов, все они находятся в федеральной собственности, а выглядят так, будто давно стоят бесхозные. Физический износ сооружений составляет 50 – 80 процентов. Прямо у причалов стоят старые ржавые затопленные судна. Объекту для нормальной работы давно требуется реконструкция, но денег на нее в бюджете нет.

Премьер раскритиковал низкий уровень управления портом. Он вспомнил притчу о том, что накормить можно двумя способами: дав рыбу или удочку. «Здесь и удочки есть, и рыба, а результат грустный», – констатировал глава правительства. Сейчас этому хозяйству необходима первоочередная инвентаризация. Губернатор Магаданской области Сергей Носов заверил, что власти региона готовы начать работу по восстановлению терминала. «Тогда пообещайте, что, если мы это решение (по передаче терминала из федеральной в региональную собственность. – Прим. «РГ») примем, сюда приедут потом коллеги из правительства, и вы покажете совершенно другой порт», – потребовал **Мишустин**. «Обещаю, перед людьми обещаю. Потребность очень большая, сделаем», – ответил Носов.

Следующий пункт маршрута кабмина – областной онкологический диспансер. Здесь другая картина – полным ходом идет реконструкция одного из зданий. Хотя без недобросовестного подрядчика и тут не обошлось. Новым генеральным подрядчиком стал Уральский оптико-механический завод, который является производителем медоборудования. Его гендиректор Анатолий Слудных рассказал, что объект может быть сдан раньше положенных сроков, в третьем квартале 2022 года, если будет соответствующее финансирование. «У меня нет сомнений в том, что мы просто должны передвинуть эти средства вперед. Примерно 600 миллионов», – заметил **Мишустин**. Министр финансов Антон Силуанов пообещал деньги предоставить.

Здесь **Михаил Мишустин** встретился с врачами. «Вы знаете, что выплаты после сентября на сегодняшний день будут продолжены определенным способом. Мы сейчас смотрим на пандемическую ситуацию в целом. Она, конечно, не такая, какой была в самом начале, и по мере анализа оценки этой ситуации мы доложим президенту соответствующие предложения – и уверен, что их поддержат, – о продолжении определенного образа стимулов врачей и среднего медперсонала, которые продолжают работать с ковидными больными», – заявил премьер. Он добавил, что и выплата региональных надбавок медикам продолжится до декабря.

Председатель правительства обратил внимание местных властей на проблему ветхого жилья. «Мы видели, ехали сегодня с вами по городу: есть замечательные новые дома, та же самая больница с новым корпусом, и рядышком, к сожалению, пока все не так хорошо выглядит», – поделился **Михаил Мишустин** собственными наблюдениями.

По словам Носова, перед областью стоит задача завершить программу по ветхому жилью досрочно – в 2021-м вместо 2024 года. Ищут источники для дальнейшего строительства нового жилья. «Очень важно, чтобы молодежь приезжала, оставалась здесь, могли получить достойную работу, получить образование», – подчеркнул **Мишустин**.

После Магадана правительственная делегация вылетела в Благовещенск. В этой географической «точке» премьер осмотрел новый мост через Амур, соединивший российский и китайский берега. Его пропускная способность составляет два миллиона человек и четыре миллиона тонн грузов. Около моста глава кабмина проверил готовность временного пропускного пункта через государственную границу. Выяснилось, что на Дальнем Востоке из 58 таких объектов только четыре находятся в более-менее приличном состоянии, остальные не готовы. При этом выделенные средства перебрасываются на другие цели. «Коллеги, честно, ну это безобразие. Я не понимаю!» – заявил глава правительства. Он уверен, что за четыре года, которые прошли после передачи функций

Росграницы **министерству транспорта**, можно было какой-то порядок навести. Премьер предложил рассмотреть эффективность работы по погранпереходам в масштабе всей страны. «Давайте серьезно подумаем над тем, как наладить эффективное управление пунктами пропуска», – призвал **Михаил Мишустин**.

РБК; НАТАЛИЯ АНИСИМОВА; 2020.17.08; МИШУСТИН НАЗВАЛ БЕДОЙ ВПЕЧАТЛЕНИЯ ТУРИСТОВ ОТ ПОГРАНИЧНЫХ ПЕРЕХОДОВ

Из-за отсутствия нормальных переходов впечатление у людей, которые едут в страну, теряется, считает премьер. Он отметил, что на Дальнем Востоке лишь четыре из 58 **пунктов пропуска** находятся в более-менее приличном состоянии

Премьер-министр Михаил Мишустин раскритиковал программу по строительству и модернизации **пунктов пропуска** через границу на Дальнем Востоке. Об этом он заявил при посещении временного **пункта пропуска** у моста между Благовещенском и китайским городом Хэйхэ.

Глава правительства обратил внимание, что на Дальнем Востоке четыре из 58 **пунктов пропуска** находятся в более-менее приличном состоянии, а остальные не готовы. Он назвал ситуацию безобразием, отметив, что с 2016 года, когда функции Росграницы были переданы **Минтрансу**, «можно было какой-то порядок навести». Премьер предложил «рассмотреть эффективность работы, связанной с погранпереходами», и обещал, что правительство займется этим вопросом по его возвращении из командировки по Дальнему Востоку.

«Более того, когда нет нормальных переходов, впечатление от страны, куда люди идут, оно тоже соответствующее – там же и таможенные, и пограничные процедуры. Должно быть хорошее настроение <...>, а здесь, к сожалению, беда», – констатировал **Мишустин** (цитата по «РИА Новости»).

Правительство отметило низкое исполнение программы строительства пограничных переходов еще в прошлом году, «на что было обращено внимание **министру транспорта**», заявил глава Минфина Антон Силуанов. Он отметил, что **Минтрансу** нужно «более внимательно относиться к транспортной инфраструктуре».

В апреле 2006 года президент **Владимир Путин** потребовал решить пограничные проблемы, модернизировать погранпункты и «прекратить практику, при которой таможенные органы и представители бизнес-структур сливаются там в экономическом экстазе». Для этого в 2007 году была создана Росграница. За нею были закреплены полномочия по обустройству государственной границы России, а также создание, развитие и обеспечение деятельности **пунктов пропуска** через госграницу. В феврале 2016-го ведомство упразднили, а его функции передали **Минтрансу**.

В 2016 году **Минтранс** оценивал модернизацию пограничных **пунктов пропуска** в России в 250 млрд руб.

Визит **Мишустина** на Дальний Восток начался на прошлой неделе и продлится до 18 августа. Во время посещения Камчатки премьер заявил, что приток молодежи в регион сократился не только из-за денег, но и из-за нехватки советской романтики. Чтобы ее вернуть, нужно повысить качество жизни на Камчатке, считает он.

<https://www.rbc.ru/society/17/08/2020/5f3a84fc9a794755f33a74f8>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200817/1575883123.html>

<https://tass.ru/ekonomika/9216793>

<https://riafan.ru/1302951-mishustin-nazval-bezobraziem-obustroistvo-pogranperekhodov-na-dalнем-vostoке>

[1 Канал # Новости, Москва, 17 августа 2020, Михаил Мишустин осмотрел в Благовещенске новый мост, который соединяет Россию с Китаем](#)

[Россия 1 # Вести, Москва, 17 августа 2020, Рабочая поездка премьера Мишустина](#)

ВЕСТИ.РУ; 2020.17.08; ЛОУКОСТЕР – ЭТО НЕ ДЛЯ БЕДНЫХ. ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ С ГЕНДИРЕКТОРОМ «АЭРОФЛОТА»

Как национальный перевозчик «Аэрофлот» и вся российская авиационная отрасль переживают пандемию коронавируса? Когда возобновятся авиаперелеты из России в Европу? Чего ждать пассажирам? На эти вопросы в эксклюзивном интервью телеканалу «Россия 24» ответил гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

– Виталий Геннадьевич, в такой период, когда вроде бы пиковая часть пандемия прошла, но непонятно, что еще будет осенью, скажите, какие убытки несет «Аэрофлот»? как та ситуация, которая уже сложилась на рынке, скажется на финансовых показателях и на акциях компании?

– Я не все могу комментировать, мы – публичная компания, поэтому рынок может отреагировать на мои слова. Нельзя манипулировать рынком. Но могу сказать, что «Аэрофлот» как глобальный перевозчик, как и многие компании в Европе – мы видим группу Lufthansa, группу Air France, – серьезно пострадал от того, что в марте и апреле наш уровень полетов упал на 95-98 процентов. Сейчас мы начинаем летать. Сейчас у нас в сутки порядка 400 рейсов – это примерно половина от того, что мы делали в прошлом году в это время. То есть 800 рейсов для нас – это нормальная ситуация. Перевозим мы сейчас порядка 50 тысяч пассажиров, что тоже примерно в два раза меньше, чем мы обычно перевозим. Но в марте мы перевезли всего 3 тысячи человек и делали порядка 10 рейсов. Конечно, ситуация улучшается, и мы это видим. В основном это внутрироссийские перевозки. Что касается зарубежных перевозок, мы очень надеемся, что мы все-таки начнем эти полеты. Потому что тот сценарий, который мы защищали в Минфине, в Минэкономразвития, математическая модель выстроена по оптимистическому сценарию, где все полеты внутри России мы должны были начинать в июне, что, собственно, и произошло. А многие ограничения, как вы помните, поначалу были. Даже когда мы начинали летать, двухнедельные карантинные отпугивали всех пассажиров. Это были и Минводы, Крым был – Симферополь, это был Краснодарский край. Мы прилетали, а пассажир должен был две недели сидеть где-то. Пассажиры не боятся летать – это уже проверенная нашей практикой история. Самолет сам очищает воздух внутри и довольно качественно.

– Вы якобы можете даже онлайн мониторить ситуацию на борту?

– 3-5 минут идет обмен воздуха, и самолет сам по себе – герметичная капсула, и современные фильтры Нера позволяют очистить от бактерий и микробов до уровня 99,94-99,97 процента – это примерно уровень операционных. Мы летаем практически по всем тем местам, которые пользуются массовым спросом у россиян внутри России, и в Турцию. И мы видим загрузку, которая сейчас идет на турецкие курорты Бодрум, Даламан, – это примерно 96-97 процентов отдельные рейсы, а средние – больше 85. Но как это все пройдет, будет ли вторая волна...

– Вы как раз в Совете управляющих и АТОР и в штабе по коронавирусу российском. Есть ли какая-то информация, ждет ли рынок вторую волну?

– Ни там, ни там этот вопрос не обсуждается.

– То есть прогнозы никакие не строятся?

– Смотрите, мы сейчас все с большими потерями в ситуации довольно серьезного кризиса. За мои 11 с половиной лет в «Аэрофлоте» я разные кризисы видел, в том числе и эпидемиологические, но такого, конечно, кризиса не было. Это кризис, который «положил» практически всю мировую авиацию. И прогнозы АТОР неутешительные, то есть многие авиационные компании сильно страдают – много банкротств уже произошло. Поэтому прогнозировать, будет или не будет... Надо готовиться. Готовься к худшему и делай то, что можешь, а там – что будет.

Мы, конечно, исходим из того, что все-таки мы сможем преодолеть вот этот кризис, связанный с пандемией, и все-таки не закроются страны. Наоборот, мы ждем, когда

откроется Европейский союз, потому что мы очень бы хотели летать. Многие страны очень хотели бы видеть россиян, но есть общая позиция Евросоюза, где каждая страна по отдельности как член Евросоюза не может принимать какое-то отдельное решение. Тем не менее, Швейцария сейчас приняла решение, и мы полетели туда 15 августа. Мы полетели в Лондон, что тоже очень позитивно!

– Но вообще «Аэрофлот» в августе отменил регулярные рейсы как раз в страны ЕС. Какая информация, когда они откроются? Хотя бы приблизительное понимание есть, когда?

– Здесь проблема страновая больше. И такие страны, как Россия, США, где идет в большом количестве тестирование людей, – мы одни из первых в мире по количеству тестов, которые мы проводим. Есть страны, в которых тесты проводятся только в случае, если человек показывает какие-то симптомы. Это существенно влияет на некие индикаторы, по которым оценивается обстановка в стране: чем больше тестов, тем больше выявлений, и так далее. Поэтому многие страны ЕС нас не пускают, потому что у них эпидемиологическая обстановка лучше на сегодняшний день, чем у нас. Это как-то сдерживает. Но раз в две недели Евросоюз пересматривает, проводит очередную оценку, и есть надежда, что все-таки нас пустят.

– В этом году есть надежда, что нас пустят?

– Конечно! Есть переговоры, которые ведет по своей линии **Росавиация**, потому что у нас представительства во всех странах. Многие страны хотят нас видеть, но все ждут, когда ситуация как-то выровняется. Потому что единого критерия во всех странах, еще раз подчеркиваю, нет. Не договорились. Каждая страна по-своему оценивает и по-своему предлагает карантин: у кого-то – тест двухнедельный, как у нас, например, а у кого-то – 10 дней. Это все усложняет полеты для пассажиров.

– А еще какие-то направления будут в ближайшее время открываться?

– Штаб под руководством **вице-премьера** Татьяны Васильевны Голиковой – как раз там мы будем рассматривать многие направления дополнительные. Но, опять же, те направления, которые мы могли бы реально сегодня использовать по Евросоюзу, европейские страны пока не готовы видеть россиян, потому что они считают, что у нас ситуация немножко хуже, чем у них.

– А с другими странами, кроме европейских, пока...

– Мы работаем с Китаем, Вьетнамом. Мы должны восстановиться, четыре страны – это ни о чем! Но для того, чтобы мы восстановились, мы должны понимать, что мы не подвергаем риску себя, чтобы второй волны не было. Поэтому, конечно, служба Роспотребнадзора выдает нам критерии, которых мы должны придерживаться, условия, которые мы должны соблюдать при полетах. Поэтому все это усложняет как бы работу, с одной стороны, с другой стороны – это единственная на сегодняшний день возможность, чтобы мы все-таки совершали полеты.

– Что касается билетов, купленных до 1 мая: вы ввели такую меру, как обмен их на ваучеры. Многие пассажиры были обеспокоены этим решением. Насколько сейчас, по итогу, это оправдано?

– Ситуация очень простая: неожиданно произошел кризис, достаточно неожиданно. В конце января еще никто ничего не предполагал, и все авиакомпании, включая **группу «Аэрофлот»**, попали в ситуацию, когда у нас просто прекратился cash-flow, приток денежный, потому что мы никуда не летим.

– Конечно, если 95 процентов стоит!

– Это мы – 95, а вот у Lufthansa – 98. Что происходит дальше? У нас не подходят деньги, но платежи-то у нас сохранились. Мы продолжаем платить за лизинг, мы платим заработную плату, чтобы не сокращать людей, мы должны эти деньги где-то брать – это раз. Второе: кассовый разрыв происходит, а лизинг в это время никто не отменял. Мы переговорили с лизингодателями, я сам лично участвовал с каждым лизингодателем, включая иностранцев, в переговорах. Да, нам отсрочили, перенесли выплату лизинговых

платежей. Но они не могут их отменить, потому что они тоже закредитованы в банках – тогда они обанкротятся! То есть цепочка такая.

– Принцип домино.

– Поэтому было принято решение о выдаче ваучеров всем, кто купил билеты до 1 мая. Почему? Потому что в противном случае нас нужно было бы субсидировать или дотировать на сумму порядка 40 миллиардов рублей. Это очень много! Поэтому ваучеры – это не пропащие деньги. Мы выдаем вам ваучер, которым вы можете воспользоваться в течение трех лет. И если вы не воспользовались, то мы вам с процентом начисления выдаем, как бы вы положили деньги в банк, мы вам возвращаем деньги. Мы надеемся, что за три года вы используете свой ваучер. А после 1 мая мы возвращаем полным рублем все ваши затраты. Что происходит? Вы спрашиваете: вот, мы продавали – и остановили! Есть надежда, мы говорим: «Мы сейчас полетим!». Я не буду называть две страны Европейского союза, которые нам предварительно дали согласие. Но потом – общая политика, и вот, министерство туризма одной страны, потом – министерство авиации второй страны каким-то образом начали ссылаться на политическую составляющую, и нам отказали. Но чтобы полететь, нам хотя бы надо три недели, чтобы самолет заполнить. Потому что от того, что вы скажете «летите завтра», мы не можем машину поднять – она не заполняется.

Поэтому мы сейчас приостановили эту продажу, потому что мы хотим убедиться. То есть мы какой-то набрали пул. То есть если нам дают разрешение, мы быстренько укомплектуемся и полетим. Если не дадут, мы готовы вернуть деньги в полном объеме без всяких потерь. Это сложность ситуации, в которой находятся все авиакомпании.

На Москву было продано очень много билетов европейскими перевозчиками, которые хотели лететь с 1 июля даже. Однако у них тоже ничего не получилось. Поэтому ситуация непростая.

– То есть сейчас обмен уже происходит, вы возвращаете деньги в полном объеме?

– Все, кто с 1 мая хочет вернуть деньги, – без проблем. До 1 мая – мы выдаем ваучеры.

– Что касается внутренних авиаперевозок, вы уже сказали, что, естественно, растет спрос на какие-то российские направления. А вы какие-то новые маршруты открыли в «Аэрофлоте» исходя из этого?

– У нас есть несколько городов новых, но ничего здесь нового нет: нам главное восстановиться!

– А если плавно переходить к вашей новой стратегии, которую вы приняли 16 июля, там вы как раз переносите основную часть внутренних перевозок на авиакомпанию «Победа». То есть это будет, по сути, крупнейший российский авиаперевозчик на ближние расстояния. Правильно ли я понимаю, что в вашей стратегии вы делаете ставку на удешевление билетов и на увеличение пассажиропотока?

– Правильно. Только одно уточнение: это не только внутрироссийские перевозки. Мы отдаем и зарубежные перевозки. «Победа» не может работать только на внутрироссийских перевозках.

– На короткие расстояния.

– Да, конечно. До 2,5 тысячи километров. Если мы «Победу» поставим только на российские перевозки, то билеты подорожают. Потому что зарубежные полеты для всех авиакомпаний, включая «Победу», дают дополнительный доход. И этот дополнительный доход мы используем для предоставления возможности нашим россиянам получать более дешевые билеты.

Мы эту стратегию предложили совету директоров еще в декабре прошлого года, и, к счастью, как нельзя лучше она ложится на ситуацию, которая сейчас случилась. Мы видим, что люди серьезно потеряли в зарплате, мы опять видим, как происходит рост курса доллара по отношению к рублю, это все связано. Любая авиакомпания, включая группу «Аэрофлот» – у нас больше половины платежей в валюте. Мы же привязаны! Мы

даже нашим отечественным авиакомпаниям платим в рублях, но мы привязаны к курсу биржи, мы привязаны к ценам на керосин, на нефть. Мы платим лизинговые платежи тоже в рублях, но они привязаны к валюте, потому что самолеты комплектуются импортными комплектующими, которые стоят в валюте. И население, мы видим это, явно потеряло покупательную способность. И в рамках этой стратегии, которую мы назвали «3030», мы хотим перевезти, что вполне реалистично, на 30 миллионов пассажиров больше, чем мы планировали. Не 100 миллионов, а 130. Пандемия немножко сдвинула нам сроки, но это вполне реалистично, и я могу объяснить, почему. И вторые «30» – мы хотим, чтобы цены упали на 30 процентов для россиян. Это тоже вполне реалистично, потому что цены у «Победы» по ее направлениям везде примерно на 30 процентов меньше, чем у других перевозчиков.

– Но правильно, что у нас «Победа» сейчас, по сути, вернет во времена Советского Союза со сверхнизкими ценами?

– Это хороший вопрос. Времена Советского Союза... Я специально хотел вам это отдельно рассказать. Мы сделали такую аналитику, все-таки «Аэрофлоту» 97 лет. Это – средняя зарплата, которая была в Советском Союзе в 1974 году, у нас исходники есть, мы эти данные видим у себя. И, допустим, мы взяли два противоположных направления – Нью-Йорк и Токио.

– Москва-Нью-Йорк, 1974 год. 143 рубля средняя зарплата, а эконом-класс – 295, а 2019-й – 20 тысяч.

– Вы сейчас можете купить практически два билета эконом-класса, а тогда вы не могли купить даже полбилета. Никогда! Вы знаете, я видел интервью (официального представителя МИД РФ – ред.) Марии Захаровой, где ее очень сильно все ругали. Оно вызвало бурю недовольства, но она была абсолютно корректна и права: в Советском Союзе не было дешевых билетов за рубеж. Внутри России – все то же самое. Это я привел такие примеры, зарубежные. Но если мы возьмем, допустим, полеты на Дальний Восток – около 120 рублей Москва-Владивосток. В одну сторону. Никакого бизнес-класса нет. Это практически при зарплате в 140, понимаете, да, о чем идет речь? Поэтому никогда не было дешевых билетов. И я за то, чтобы мобильность увеличилась.

Знаете, я вам интересную цифру приведу, мы буквально вчера закончили этот расчет: где-то лет 10 назад мобильность населения России была очень низкой, и она очень сильно отличалась от мобильности в США и Европе. Например, США мы проигрывали по мобильности примерно в 10 раз, Европе мы проигрывали по мобильности в 4-5 раз. Мы взяли данные за 2019 год, мы посмотрели: мы сейчас США проигрываем не в 10 раз, а всего лишь в 3 раза по мобильности. А Европе мы проигрываем в 1,9 раза. Некоторым странам – больше. Например, Франция и Германия – где-то 2,7 у них, около трех. Но, тем не менее, это не такой уж и существенный разрыв.

– Но вы хотите сейчас увеличить эту мобильность? А каким образом? Ведь доходы населения, как вы сейчас сами сказали, падают, и ситуация пока еще непонятная с тем, будет вторая волна, не будет второй волны.

– Смотрите, «Победа» востребована. Мы видим загрузку «Победы». Лоукостер «Добролет» был создан 10 июня 2014 года, то есть 10 июня этого года исполнилось 6 лет. Мы полетали где-то полтора месяца, нас под санкции завели европейцы за то, что мы в Крым летали, и дальше его остановили, просто физически остановили компанию. Было два варианта. Первый вариант, о котором мне многие говорили: «Не волнуйся, скоро санкции отменят, и ты опять полетишь!». Но почему-то 6 лет назад мне показалось, что санкции не отменят, потому что я не помню такого, чтобы что-то отменили. Мы нашли другое решение, более оригинальное – мы его перерегистрировали. И 1 декабря он полетел как «Победа». Мы даже сохранили ливрею практически, только сменив название. Что получилось за пять лет? Мы подводили итоги пятилетия, это был декабрь прошлого года. «Победа» перевезла 30 миллионов человек. «Победа» – чемпион мира по многим

показателям. Но она привезла чистой прибыли 14 миллиардов рублей за этот период, она один из крупнейших налогоплательщиков среди авиакомпаний. «Победа» разворачивает воздушное судно за 25 минут. То есть, вы прилетаете, и через 25 минут она улетает.

– Да, питания не надо!

– Абсолютно верно! Там многие вещи не предусмотрены, поэтому все дешевле. У них нет кухонного оборудования, в принципе не смонтировано. А это примерно 400 килограммов лишней массы, и плюс к этому, вы не ждете кейтеринг, который должен вас загрузить. Вы собрались и в 25 минут ушли.

Что происходит с «Аэрофлотом»? Я примерно час разворачиваюсь. Пока все почистить, помыть, все заправить. Там – нет, там все ушли. Никто не возражает, что «Победа» летает и не кормит, потому что до трех часов это разрешается Федеральными авиационными правилами. Плюс, люди могут взять с собой еду, если они хотят поесть, им никто не запрещает поесть в самолете.

Поначалу, помните, сколько было скандалов? А теперь – посмотрите ее загрузку! Если у группы «Аэрофлот» где-то 83 процента загрузка средняя по году прошлому, у «Аэрофлота» – 79-80, а у «Победы» – 94, до 100 процентов! И мы видим, что если «Победе» передать наши машины, то она повезет гораздо эффективнее, чем мы, потому что сегодня – ее рынок, потому что сегодня люди потеряли платежеспособность. Да, они полетят в менее комфортных условиях, но они полетят дешевле.

– То есть сейчас, несмотря на все истории с пандемией, со скачками валютными и нефтяными, удешевление на 30 процентов...

– Оно вполне реалистично. «Победа» находится в своей среде, это ее ниша, это ее модель. И она в этой среде умудряется работать либо по нулям, либо в плюсе. Июль «Победа» закончила практически по нулям, плюс небольшой есть. Если у нас – минус, то у нее – плюс.

То же самое происходит в Европе: посмотрите, крупнейшие лоукостеры мира – Ryanair, Easy Jet, венгерский Wizz Air – они не требуют дотаций у государства. Они, наоборот, подают в суд европейский, почему Lufthansa, Air France, British Airways дают дотации. Они против этого, потому что это неправильно, как они считают. Наверное, с их точки зрения, так не может быть.

У нас какие тренды? Они как были, так и сохраняется. И АТОР это показывает. Если мы возьмем три ниши: премиальный сегмент, где находится «Аэрофлот», он немножко, но растет, слава богу, он постоянно двигается. То есть люди, которые хотят получить комфорт, они есть. И дальше основной драйв – это лоукост-сегмент. Вот снизу подпирает лоукостер. И средний сегмент постоянно сокращается, он в ближайшие десятилетия, наверное, исчезнет. К сожалению, большинство авиакомпаний России находятся именно в среднем сегменте, и даже наша «Россия».

– Почему тогда не создается у нас лоукостер еще, кроме «Победы»? Потому что, я насколько понимаю, это единственный дискаунтер, который успешно функционирует на нашем рынке.

– Это правда. Модель абсолютно эффективная. Игорь Юрьевич Артемьев, глава ФАС (Федеральной антимонопольной службы – ред.), он даже выдвигал предложение сначала, чтобы у нас забрать «Победу», просто продать ее в рынок. Но потом мы с ним обсудили эту историю вместе, и я ему объяснил, что практически подавляющее большинство авиационных групп, а «Аэрофлот» впервые, вы знаете, получили от Ростехнологии авиакомпании в 2012 году, и мы создали холдинг. **Аэрофлот** работает в премиальном сегменте, «Победа» занимает низ – лоукост, и «Россия» работает как раз в среднем сегменте, где остальные наши авиационные компании России работают. У нас эффективных перевозчиков – порядка 48 компаний, которые эффективно работают на рынке. И это существенно. Первые 20 перевозят почти 97%. Но этот рынок будет сокращаться за счет вытеснения лоукостеров. И, естественно, возникает вопрос, я тоже

сам себе его задавал. Ну, слушайте, почему «Победа» работает, а больше лоукостеров нет? Никто не хочет создавать.

Создание лоукостера – это не просто, там, взял купил самолет и полетел. Нет. У нас с вами было два лоукостера, их так называли все, я напомним, «Скай Экспресс» и «Авианова». Но тогда не было законодательной базы под них, под лоукосты, и они оба обанкротились. Почему? Потому что они просто демпинговали на рынке. Ты не можешь демпинговать на рынке, если у тебя нету возможностей. И я бесконечно благодарен президенту (РФ **Путину** -ред.) Владимиру Владимировичу, который поддержал, и мы приняли несколько законов, которые позволяют работать лоукостеру. Не «Победе», а любому лоукостеру. Ну, например, невозвратные билеты. Если бы не было невозвратных билетов, никакой лоукостер не поднимется. Вот вам «Скай Экспресс», вот вам «Авианова». Второе – это багаж. Мы же с багажом, помните, все эти наши скандалы, непонимание пассажиров. Но если мы хотим, чтобы мы летели... ну, это вот как если вы садитесь в электричку, то вы не можете требовать сервиса другого. Да, вы в электричке. Поэтому пассажиры должны быть приучены к этому. И многие не верили, и тогда, на той стадии, в 2013 году я помню все эти высказывания, и в прессе в том числе, что не понятно, чем он занялся, то есть я. Ну, понятно, что не понятно, но чем-то надо было заниматься, ну, вот мы это сделали. Сейчас это работает. И вот сейчас когда нашу стратегию кто-то пытается осмыслить, говорят: «Вот сейчас «Победа» будет для бедных, а «Аэрофлот» для богатых», – ничего подобного. И мы не собирались этого делать.

– Это был мой следующий вопрос.

– Это не для бедных. Вы посмотрите тенденцию в Европе. Уважаемые люди – банкиры, очень известные люди – летают лоукостерами. Внутри Европы никто никто для себя не считает невозможным полететь лоукостером. Это быстро и дешево, почему нет? «Победой» летают наши губернаторы, министры наши летают. Ну, если это быстро, если тебе надо добраться куда-то быстрее, почему тебе не полететь лоукостером?

Поэтому если мы хотим, первое – мы должны построить специальные аэропорты, которые будут обслуживать лоукостеры. Там должно быть тоже все сведено до минимализма, начиная от системы безопасности и кончая регистрацией и посадкой пассажиров. Это все уменьшает стоимость перевозки, что и есть во всем мире. В Европе, в Америке. У нас, к сожалению, в России, до сих пор аэропорта для лоукостера не существует. Это первое, что отпугивает инвестора.

Второе, что отпугивает инвестора, – постоянные многочисленные жалобы пассажиров. Знаете, это не страшно...

– Сейчас меньше стало?

– Сейчас да, существенно меньше, но тем не менее. Что такое жалоба пассажира? Идет все время расследование этой жалобы, то есть отрывают людей, многие просто не хотят с этим заморачиваться. Это достаточно сложно. Потом, скажем, те же законы, которые мы принимаем. Вот мы же все разъяснили, объяснили, а ведь закон все равно был половинчатый принят по багажу, который внутри салона можно пронести. Вот 198 места, Мария, а вы можете на полке поместить не больше 70 сумок. То есть если каждый возьмет хотя бы по одной, вы уже не разместитесь. А если по две? И вот мы добивались, добивались, добивались, но в момент прохождения вот этой поправки включили туда еще массу: можно взять портплед, букет цветов, компьютер, фотоаппарат, сумочку... Слушайте, ну, это же невозможно. Тогда не будет 25 минут, тогда будет задержка. Мы же не отказываемся перевезти ваш багаж, если вы его сдадите. Ну, сдайте в багаж, мы вам его выдадим. Ну, в этом и есть смысл.

Лоукост – это низкая цена, это низкие затраты. Это не демпинг, это не какая-то там фантазия, это просто экономия во всем. И поэтому надо способствовать. Игорь Юрьевич Артемьев правильно говорит: надо создавать лоукостеры, нужен инкубатор лоукостеров. Согласен. Но нужен какой-то еще инкубатор. Строить не только дорогие аэропорты,

дорогие терминалы, надо строить дешевые терминалы, тогда это будет развиваться, тогда будут дешевые билеты.

Потому что сейчас что происходит? Почему мы как «Аэрофлот» решили сосредоточиться на дальнемагистральных направлениях. Первое. Да, у нас есть такая идея, чтобы «Аэрофлот» все-таки стал пятизвездочной компанией по американскому стандарту. Если бы не коронавирус, мы бы получили пять звезд в этом году. Ну, мы получили самый прекрасный самолет из того, что сегодня есть, дальнемагистральный – Airbus A350 в самой идеальной компоновке. Всего лишь одна машина, а должно было 11 машин прийти до конца года. И, конечно, удержать нас в этой ситуации было бы сложно. Мы не уступаем Lufthansa ни в чем, мы ее даже во многих вещах превосходим. Я не боюсь это говорить открыто. Потому что это так. Но она получила как бы пять звезд, потому что мы анонсировали везде, что мы будем первыми европейцами, кто получит пять звезд. Но, видимо, решили, что не мы. Я никаких претензий не имею. Но мы должны это сделать, для этого «Аэрофлоту» нельзя наращивать постоянно самому, потому что мы начинаем конкурировать с другими авиакомпаниями внутри России и за рубежом. Нам этого не надо. Мы не хотим наращивать «Аэрофлот». Но «Победа» – это ее рынок. Мы хотим ей просто передать маршруты, на которых она будет летать более эффективно.

– Хорошо. Лоукостов пока, кроме «Победы», в России нет. Вот что делать, исходя из того, что ваша стратегия уже действует, «Победа» становится крупнейшей компанией России, Airbus что делать другим авиакомпаниям? Им приходится, по сути, либо демпинговать, либо умирать.

– Смотрите, у каждой компании есть выбор. Вот прежде чем стартовать «Добролетом», мы реально изучали, 2 года мы занимались изучением лоукостера. У нас на тот момент было несколько дочерних компаний – «Аэрофлот Дон», «Аэрофлот Норд». Была такая заманчивая идея одну из них в лоукостер трансформировать. А нет! Нету, кроме Австралии, «Квантуса», нет ни у кого успешного опыта создания на базе дочки действующей успешного лоукостера. Все приходили и банкротились. Только с нуля. Вот с нуля, когда ты ничем не обременен, ты можешь сложить этот пазл. Если компания хочет выжить, она должна занимать свою нишу. Мы тоже очень бережно относимся к нашим конкурентам. Я с большим уважением отношусь и к S7, к Филеву Владиславу (совладелец S7 Group – ред.), к Мартиросову Андрею (гендиректор UTair – ред.). UTair в тяжелом положении. Мы стараемся им не мешать. Мы не хотим конфликтовать. Мы не идем в Домодедово, потому что понимаем, что там база другого перевозчика, мы хотим, чтоб все выжили.

Ну да, если вы видели, что «Победа» развивается, надо как-то сдвигаться, какую-то нишу искать другую. Либо превращаться потихоньку в лоукостеры, либо уходить в малую (авиацию – ред.), чего в России просто нет. Мы же сейчас говорим про сегмент лоукостера, а малая авиация где? Ее у нас совсем нет. Но они создают вот эту кровеносную систему, которая обеспечивает большие перелеты пассажирами. Она подвозит. Так называемые микро-такси. В Америке полно самолетов от 6 до 20 мест, где даже бизнесмены, я знаю, когда они собираются, им нужно лететь: они снимают самолет, дешевый самолет, не бизнес-джет в нашем понимании, а просто дешевый самолет, на 6 или 12 человек, и они просто летят. Им это дешевле, и спокойнее, и быстрее. Так вот, если мы этим путем идем, тогда да, мы все все понимаем. Но если мы что-то пытаемся создать, а вокруг нет инфраструктуры, правила не действуют, постоянно какие-то идут... ну, правила на ужесточение. Вот пассажир сказал, что ему что-то не нравится, никто не хочет разобраться, почему. Ну, потому что нельзя этого сделать, потому что это другая уже модель. Нет, вот давайте делать. Это тоже неправильно.

– Звучит идея вашей стратегии достаточно амбициозно, но разрабатывалась она все-таки немножко в другое время. Вот сейчас вы почему в нее верите?

– Ну, потому что, смотрите, мы в декабре уже понимали, что мы идем этим путем. Просто коронавирус ускорил этот путь. Он сработал детонатором. Почему мы в декабре ее предложили? Ну, мы думали, просто будет чуть позже, не в течение года...

– Не так все-таки, не с такими последствиями.

– Конечно. Но мы бы это все равно делали. А коронавирус, так получилось, что он показывает, что эта модель будет более востребована, более эффективна. Потому что при падении спроса ни одна модель, кроме лоукостера, не может быть востребована. У вас мало денег, но вам надо лететь. Вы хотите быть мобильным – лоукостер.

– Если заглянуть немножко вперед, конечная цель вашей стратегии: перевозка 130 миллионов пассажиров. В принципе, если посмотреть по данным Aviva.ru, то объем 130 миллионов пассажиров в год – это практически соответствует уровню всей гражданской авиации России за 2019 год. То есть фактически «Аэрофлот» хочет стать монополистом, получается?

– Давайте спокойно разберемся. И да, и нет. Вот мы с вами тоже много раз встречались, вы у меня брали интервью, и каждый раз вопрос про монополизм. Мы монополисты. Но давайте эти цифры разберем. Да, цифра правильная названа. В прошлом году российская авиация, подчеркиваю, перевезла 128 миллионов. Это факт. Сколько перевезла группа «Аэрофлот»? 60,7 миллиона – это меньше половины. Так ведь? 47 процентов, точнее.

– Но цель-то другая.

– Я уже не монополист. Но если считать правильно, с иностранными перевозчиками, которые перевезли также россиян, россиян, подчеркиваю, то мы перевезли в прошлом году 147 миллионов. Тогда у меня вообще 42 процента как у группы. Поэтому, первое: мы пока не монополисты. Второе: монополизм монополизму рознь. Вот если бы я купил какую-то компанию на рынке, то вряд ли бы ФАС мне пропустила эту сделку. Ну, потому что укрупнение, вот он, монополизм. Что происходит у нас? Мы внутри группы перераспределяем самолеты. Мы увеличиваем количество пассажиров до 130 миллионов и снижаем цену. Мы ничего не нарушаем. Да, у нас будет какая-то доля рынка, но кто вам сказал, что рынок не будет увеличиваться? Да, будет просадка год-два. Вот в этом году мы, там, перевезем, наверное, 60 миллионов все вместе. Но потом восстановление-то должно быть, и оно будет. Ну, год, ну, два, но в 2022 году, в 2023-м все равно все восстановится, и темп роста будет. Сейчас авиация российская растет темпом 9-10 процентов, но это все равно в два раза больше, чем мировой. И, опять же, я вам говорю, что мобильность наша ниже, чем та же Европа, та же Америка. Ну, хотя бы, там, в 2-3 раза, нам надо все равно нагонять. Поэтому, конечно, рынок будет расти, и это не 128 миллионов. Да, вполне возможно, что мы выскочим за 50, ну, будет 60 процентов, мы прикидывали. Ну, 62-64 процента – наша оценка. Но давайте посмотрим на Lufthansa. А сколько Lufthansa у себя на рынке держит?

– Сколько?

– Да 90 процентов. Возьмите группу Air France, там тоже 80-90. Но почему никто не возмущается там? А там везде же у нас там и демократия, и свободный рынок, там все, и для нас это образчик.

– То есть вы стремитесь к показателям Lufthansa?

– Lufthansa... Изначально в 2009 году, когда я пришел, я должен был для себя выбрать какие-то цели. «Аэрофлот» был региональной компанией. Все забыли. Просто я тоже, уже 11 лет, я начинаю забывать. Но тогда-то «Аэрофлот» перевозил 8,6 миллиона человек всего, и мы везде рейтинговались как региональная компания. Мы – региональная компания, 8,6, а сегодня мы входим в двадчатку глобальных перевозчиков. И, конечно, если мы идем этим путем, если мы хотим развивать... Ведь все же хотят летать «Аэрофлотом». Посмотрите, как губернаторы к нам относятся. «Где «Аэрофлот»? Даешь «Аэрофлот»! Почему у меня нет «Аэрофлота»?» Начинаешь летать – «у меня дорогие билеты». Ты выбери что-то: тебе шашечки или ехать. Если ты хочешь «Аэрофлот», то у

меня новый флот. У «Аэрофлота» новый флот, самый молодой флот в мире. Там средний возраст 5 лет у нас. Но если у меня самый молодой флот, то лизинговая ставка будет больше, чем машина, которой 10-15 лет. Она будет существенно больше, потому что она новая машина. Ну, ты хотя бы это учти!

– Ну, с вашей стратегией приблизительно все понятно. А какой эффект от нее будет для нашей экономики? Вот правительство выделило российской авиаотрасли 23 миллиарда рублей поддержки. Что взамен наше государство получает?

– Сейчас поддержка была вынужденной мерой, потому что компании просто потеряли платежеспособность. Но давайте вспомним опять же 2009 год. Вот я пришел, я же никакой поддержки не просил. «Аэрофлот» был на грани банкротства. Мне никто ничего не обещал, и я понимал, что просить в 2009 году что-нибудь в «Аэрофлоте» было бы бесполезно и неправильно. Меня ругали, но никто мне не мешал. А что я сделал? Я сократил 2,5 тысячи человек. Живых людей, 2,5 тысячи. Я вывел из эксплуатации 26 Ту-154. Как меня только ни называли! Ну, машина-то выработала свой срок. Она была хорошая для своего времени, но потом она стала неэффективной. В «Аэрофлоте» было около 100 машин, минус 26, вот весь «Аэрофлот» был. Я сократил, обанкротил дочерние предприятия – «Аэрофлот Плюс» и «Аэрофлот Карго». Ну а как было выжить? Сейчас же мы этого не делаем. Мы сейчас сохраняем коллектив. Я хочу вам сказать, что есть и другой показатель, тоже очень важный, среднеинтегральный мировой показатель: миллион человек везешь – 1000 человек сотрудников. Это среднеинтегральный. Значит, если ты везешь 8,6 миллиона, твоя численность должна быть 8,6 тысячи, а у тебя 14,7 тысячи. Тогда надо либо наращивать полеты, больше везти, либо надо сокращаться, иначе ты просто обанкротишься, что и происходило. А сегодня у нас справляется 670 человек, а не тысяча, с миллионом пассажиров за счет цифровизации, это тоже было сделано в этот десятилетний период. Это существенно для нас, вот это и есть экономика.

Что даст государству? Мобильность населения даст государству развитие. Вспомним Рузвельта, мемуары, «Беседы у камина». В момент депрессии он вкладывался в дороги. Вот то, что сейчас делает **Мишустин**, я могу только аплодировать. Потому что, да, если вы сейчас будете вкладываться в дороги и поднимете инфраструктуру, а это мотели, бензоколонки, торговые центры, это все – налогооблагаемая база. И если мы начинаем с вами летать и население начинает двигаться, это возьмите Америку, возьмите Европу – никто не заморачивается, где жить. Вы можете просто куда-то полететь. Мобильность вам дает возможность существования где угодно. Почему мы на Дальний Восток плоские тарифы держим и поддержим Дальний Восток, дальневосточный гектар? Возьмите наше население, сколько там у нас, 142-146 миллионов, разные оценки, но Сибирь, Дальний Восток – там 8,6 миллиона человек, ни о чем. Китайцы вдоль границы 150 миллионов имеют населения. Понимаете? Поэтому если мы хотим, чтоб население занимало всю территорию, то мы должны давать ему мобильность.

– Виталий Геннадьевич, последний вопрос. Вот много мы сейчас говорили про развитие вашей авиаотрасли, влияние коронавируса. Когда мы, наш рынок, авиарынок восстановится, и мы все, граждане России, начнем нормально летать, существовать?

– Я думаю, по внутрироссийским перевозкам мы предполагаем, что мы восстановимся к концу года.

– Уже этого?

– Да. Мы потихоньку восстанавливаемся. А другое дело, что мы не можем... На рынке сейчас еще что происходит? Демпинг. Когда все авиакомпании демпингуют, это радость пассажиру и беда авиакомпании. Мы это проходили, мы видим массу примеров. На моих глазах обанкротилось порядка 11 компаний за это время. Почему это происходит? Потому что до коронавируса у нас рынок был переразмерен. На 12-14 процентов кресел было больше выставлено. Потому что это было связано с 2015 годом, все переносили поставки воздушных судов, потом все это вывалилось на рынок. Коронавирус еще больше нас

ужал, и сейчас это все падает в половину. Представляете, сколько кресел выставляют авиакомпании? Для пассажира, да, это цена никакая. Но если компания себя не окупает, она концы с концами не сведет и у нее придет кассовый разрыв, она не выплачивает зарплату и – банкротство.

– С «Трансаэро» у нас уже было такое.

– Не только, я могу массу назвать компаний, которые пошли по этому пути. Это очень опасная вещь. Поэтому надо летать, надо летать, цена должна быть сбалансирована. А если цена недостаточная, это связано и безопасностью и с эксплуатацией. Ну, не выжить компании. Не выжить. Поэтому – это первое – про установление рынка. И вторая часть, основная, – это все-таки зарубежные перевозки. Если зарубежные перевозки будут для всех авиакомпаний открыты, то, наверное, к лету следующего года мы можем восстановить зарубежку. Ну, и где-то еще через полгода транзит. Мы были основным транзитером через Китай, мы 3 года были самой любимой иностранной авиакомпанией в Китае. Конечно, мы отеснили Qatar Airways, и потерять все это, ну, это будет очень...

– Ну, что ж, тогда будем ждать наилучших времен. Спасибо, Виталий Геннадьевич, вам за интервью. Очень приятно было с вами пообщаться.

– Спасибо.

<https://www.vesti.ru/article/2444342>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2214281>

<https://www.vesti.ru/video/2214252>

<https://www.vesti.ru/finance/article/2444132>

<https://1prime.ru/transport/20200817/831919501.html>

<https://ria.ru/20200817/1575894044.html>

<https://tass.ru/ekonomika/9217193>

РБК; ЕЛЕНА СУХОРУКОВА, ИРИНА ПАРФЕНТЬЕВА; 2020.17.08; ДАНКВЕРТ РАССКАЗАЛ ОБ ИЗОЩРЕННЫХ СПОСОБАХ ВВОЗА «САНКЦИОНКИ» В РОССИЮ

Контрабандисты, которые ввозят в Россию запрещенные продукты, стали действовать более изощренно, рассказал глава Россельхознадзора. Для борьбы с ними он предложил конфисковать машины и товар, а водителям запрещать ввоз на пять лет

Федеральная служба по ветеринарному и фитосанитарному надзору (Россельхознадзор) представила в правительство предложения, которые смогут «в корне поменять ситуацию» с нелегальными поставками санкционных продуктов в Россию, заявил в интервью РБК **руководитель ведомства Сергей Данкверт**. По его словам, для этого необходимо ввести ответственность для перевозчиков и водителей транспорта.

«Подготовленность контрабандистов стала гораздо выше, и побороть это (нелегальные поставки. – РБК) можно тогда, когда каждый перевозчик будет понимать, что, если он берется везти незаконную продукцию, у него могут конфисковать машину и товары», – заявил Данкверт.

Запрет на поставки продуктов из стран ЕС и США в ответ на санкции Россия ввела в августе 2014 года. Ввозить запретили мясо, рыбу, морепродукты, сыры и молочные продукты, овощи и фрукты, а также некоторые другие продукты. Спустя год контрсанкции были расширены и распространились в том числе на Албанию, Лихтенштейн, Исландию и Черногорию, а с 2016 года – на Украину. Запрет неоднократно продлевался и действует как минимум до конца 2020 года.

За последние годы те, кто нарушает режим продэмбарго, стали действовать более изощренно, и доказать, что продукция – санкционная, сложно, утверждает Данкверт. Но нарушители все-таки попадают: с июля 2015 года Россельхознадзор выявил более 36

тыс. т санкционной продукции. Недобросовестные предприниматели стараются выдавать запрещенные товары за продукцию, выращенную или изготовленную в странах, откуда разрешены поставки. Еще одна схема – перевозчик заезжает на территорию России якобы на заправку, но при досмотре оказывается, что на машине стоят левые номера, а у водителя есть сопроводительные документы на внутреннюю перевозку продукции из одного российского субъекта в другой. Кроме того, существует ложный транзит, когда продукция, согласно документам, едет через территорию России из Белоруссии в Казахстан, а на самом деле разгружается в Москве.

В других странах, по словам Данкверта, способ борьбы с нелегальными поставками один: если выявляется, что продукция ввезена незаконно, «конфискуется все, включая машины». В России такой практики пока нет: если задержанная машина перевозит продукты без документов, а прямых доказательств, что продукция санкционная, нет, вызвавший вопросы груз отправляют обратно в страну, откуда он прибыл.

Водителям транспорта, в котором едет продукция без документов, следует на время запрещать въезд в Россию, считает глава Россельхознадзора. Сейчас российским законодательством это не предусмотрено. «Когда в Калининграде мы задерживаем автобусы с санкционными продуктами, их везет водитель – польский гражданин. Я в свое время писал в наш МИД. Думаете, так легко закрыть визу на въезд в Россию? Практически невозможно!» – указывает Данкверт. При этом в других странах этот опыт распространен – «без разговоров закроют въезд на пять лет», подчеркивает Данкверт. По его мнению, в соседних государствах, в частности Белоруссии и Казахстане, было бы правильным создать информационные системы, с помощью которых можно будет «отслеживать такие случаи и пресекать их, чтобы эти нарушители не приезжали к нам».

Вопрос, по словам Данкверта, находится на контроле в правительстве. В конце июня вопрос о наказании для транспортных компаний, перевозящих «санкционку», обсуждался на совещании у **вице-премьера Виктории Абрамченко**, рассказывал РБК участник встречи и подтверждал источник в правительстве. Его должны были проработать Минсельхоз, Россельхознадзор, **Минтранс** и Федеральная таможенная служба. Перевозчики, впрочем, отмечали, что «злого умысла» с их стороны нет: решение о провозе санкционного товара принимает, как правило, его получатель или таможенный брокер без участия перевозчика, говорила исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольга Федоткина.

<https://www.rbc.ru/business/17/08/2020/5f3967cd9a7947697a20b87d>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.18.08; ЭКСПОРТУ – ПОДДЕРЖКА, ИМПОРТУ – ПРОВЕРКА; ПРАВИТЕЛЬСТВО АКТИВИЗИРУЕТ БОРЬБУ ЗА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ РОССИЙСКОЙ ПРОДУКЦИИ

Развитие собственного производства российской промышленности, как показывают последние инициативы правительства, будет поддерживаться по двум направлениям: через упрощение доступа экспортеров к господдержке и ужесточение контроля за импортерами. Так, Минфин предложил досрочно возобновить с 1 сентября внеплановые выездные проверки ФТС, что вернет снятую на время пандемии нагрузку на импортеров. Минпромторг же намерен существенно смягчить условия доступа бизнеса к субсидиям экспортного **нацпроекта** в рамках корпоративных программ повышения конкурентоспособности – пока эта мера поддержки толком не заработала. Послабления призваны расширить пул потенциальных поставщиков продукции на внешние рынки: финансирование КППК на 2021 год превышает нынешнее в девять раз.

Минфин намерен возобновить внеплановые выездные таможенные проверки бизнеса уже с 1 сентября, следует из опубликованного на regulation.gov.ru проекта постановления правительства. Плановые же проверки в ведомстве предлагают возобновить лишь с 2021 года. Напомним, что из-за пандемии правительство в качестве антикризисной меры ввело

мораторий на проверки бизнеса до конца 2020 года, что, по мнению предпринимателей, стало одной из наиболее востребованных мер поддержки (см. “Ъ” от 20 марта).

Возможность проводить внеплановые выездные проверки позволит скоординировать деятельность таможенной и налоговой службы – налоговые проверки проводятся уже с июля. Поэтапное же возобновление проверок должно «оптимизировать нагрузку на бизнес», считают авторы документа (сами предприниматели рассчитывали на их возобновление только к концу года).

Отметим, что полностью таможенные проверки во время пандемии не были отменены: так, мораторий не распространялся на проверки юрлиц, подающих заявления на включение в реестр уполномоченных экономических операторов. Также не были отменены таможенные проверки при ввозе и вывозе продукции: так, службе за семь месяцев 2020 года удалось доначислить 17,7 млрд руб. против 17,2 млрд руб. за весь 2019 год и 11,9 млрд руб. за 2018-й (при занижении таможенной стоимости ФТС пересчитывает НДС и пошлины по своей оценке, а рост сборов вызван девальвацией рубля).

В деловых объединениях в ответ на запрос “Ъ” о влиянии досрочного возобновления проверок на бизнес пояснили, что внеплановые выездные проверки ФТС в их практике встречаются редко и проводятся в случае выявления нарушений. По Таможенному кодексу, такие проверки возможны при обращении зарубежных таможенных органов, на основе данных информационной базы ФТС и других контролирующих органов и др. Выездные проверки по месту нахождения юрлица или его предпринимательской деятельности позволяют выявить несоответствия товаров и таможенных документов и являются в большей степени инструментом контроля за импортерами.

Наряду с возвратом таможенных проверок и разработкой инициатив по импортозамещению, правительство продолжает настраивать систему поддержки экспорта. В частности, Белый дом скорректировал механизм поддержки корпоративных программ повышения конкурентоспособности (КППК) – ключевого инструмента **нацпроекта «Международная кооперация и экспорт»**.

Подписанным 4 августа постановлением правительства №1176 внесены изменения в условия доступа компаний к субсидиям в рамках КППК за счет снижения требований по их результативности (максимум до 20%) в случае форс-мажора. Одновременно компании смогут более гибко распоряжаться полученными средствами – переносить финансирование по годам.

Де-факто деньги на поддержку экспорта смогут использоваться компаниями как стартовое финансирование – сама же программа поддержки экспорта при этом трансформировалась в инструмент антикризисной поддержки, в условиях ожидаемых перебоев в цепочках поставок и усложнения международной логистики мера выглядит актуальной.

Напомним, что использование КППК как «экспортного» инструмента – результат реформы господдержки промышленного экспорта, предполагавшей ее унификацию с отказом от отраслевых субсидий в пользу льготного кредитования. Доступ к нему зависит от внешнеторговой результативности компаний (см. “Ъ” от 29 и 30 ноября 2018 года). Сейчас государство субсидирует компаниям 4,5% кредитной ставки в обмен на обязательства по экспорту, что вызвало критику на рынке из-за рисков их неисполнения. Программа была запущена еще в 2019 году, в 2020 году КППК полноценно не заработала, о чем свидетельствует и ее годовой бюджет – 2 млрд руб. В Минпромторге “Ъ” не сообщили, сколько средств уже выбрано, однако в Российском экспортном центре (агент правительства по КППК) отметили, что объем субсидий в 2020 году составит до 1 млрд руб. Однако в ближайшие годы (и, видимо, после окончательной доработки программы) финансирование КППК должно заметно вырасти: согласно нынешней версии экспортного **нацпроекта** – до 19 млрд руб. и 86 млрд руб. в 2021-м и 2022 годах; впрочем, сами **нацпроекты** Белый дом сейчас активно пересматривает, и пока неизвестно, скажутся ли

на финансировании КППК не очень высокие результаты промышленного экспорта 2019 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458350>

ПРАЙМ; 2020.17.08; В ОП НАЗВАЛИ НЕДОСТАТКИ ПРОЕКТА, ВВОДЯЩЕГО НОРМЫ ДЛЯ ГИРОСКУТЕРОВ И ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ В ПДД

Заместитель председателя комиссии Общественной палаты РФ по безопасности и взаимодействию с ОНК Александр Холодов назвал недостатки предложенной **Минтрансом** концепции закрепления в правилах дорожного движения термина «средство индивидуальной мобильности» (СИМ), но отметил при этом важность пересмотра законодательства в этой сфере.

Минтранс России в апреле предложил закрепить в ПДД разрешение передвигаться в пешеходных зонах на электросамокатах, гироскутерах, моноколесах и других так называемых средствах индивидуальной мобильности, но на скорости не более 20 км/ч, а также обязать их владельцев использовать фонари в темное время суток.

Одним из главных предметов критики Холодова стала чрезмерная сложность новых требований к средствам индивидуальной мобильности. При этом, по словам эксперта, предполагается, что соблюдать правила дорожного движения должны не только водители, но и дети, и пешеходы.

«Есть несколько таких хитрых моментов. Приведу в качестве примера. Во-первых, у нас под «средства индивидуальной мобильности» хотят записать все, начиная от суперскоростных спортивных электросамокатов и заканчивая, если ребенок едет в кроссовках со встроенным маленьким колесиком – все, он попадает в ту же категорию, как движущийся со скоростью 100 км/ч электросамокат», – высказал свою позицию Холодов в рамках круглого стола «Средства индивидуальной мобильности. Изменения в правила дорожного движения».

Недоработанной, по мнению члена ОП РФ, является и система штрафов за нетрезвое состояние во время управления подобными средствами передвижения.

«Роликовые коньки, которые до этого никак не регламентировались – это, скорее, был пешеход – тоже становятся СИМом. И, например, интересный момент, в случае опасности нужно спешиться. Как на роликовых коньках это сделать? Дальше – моноколесо, он запрещено будет по дороге из-за того, что есть гироскоп в нем. Но получается, тогда ему придется ездить по тротуару. А гоняют они, многие видели, по 20-30 км/ч. И непонятно, где он безопаснее с этой конструкцией -на тротуаре или на дороге», – отметил Холодов.

Тем не менее, вводить корректировки в действующие правила дорожного движения, по мнению специалиста, безусловно, нужно. Связано это в том числе и с тем, что нынешнее законодательство в этой сфере писалось задолго до массового внедрения электросамокатов, гироскутеров и моноколес.

ПРАЙМ; 2020.17.08; АВТОЭКСПЕРТ ПРЕДЛОЖИЛ ПРИРАВНЯТЬ К МОПЕДАМ ВСЕ ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ И ГИРОСКУТЕРЫ МОЩНЕЕ 250 ВТ

Вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин раскритиковал предложенные **Минтрансом РФ** поправки в правила дорожного движения в части средств индивидуальной мобильности (СИМ), отметив, что для совершенствования ПДД достаточно распространить права и обязанности водителей мопедов на все СИМ мощностью более 250 ватт.

Минтранс России ранее в апреле предложил закрепить в ПДД разрешение передвигаться в пешеходных зонах на электросамокатах, гироскутерах, моноколесах и других СИМ, но на скорости не более 20 км/ч, а также обязать их владельцев использовать фонари в темное время суток.

«У нас в нормативной базе уже есть понятие мопеда. Единственный нюанс – это механическое транспортное средство, это зафиксировано в формулировке. Нам необходимо ввести поправки достаточно простые и распространить полностью все права и обязанности водителей мопедов, а это права категории М, на людей, которые используют средства индивидуальной мобильности с мощностью более 250 ватт», – предложил Шапарин в рамках круглого стола «Средства индивидуальной мобильности. Изменения в правила дорожного движения».

Для повышения уровня безопасности на дорогах, по мнению автоэксперта, нет необходимости ни в светоотражающих жилетах, ни в дополнительных правилах.

«Поэтому поправки, которые предложил **Минтранс**, считаю абсолютно бессмысленными ... Не нужно ничего изобретать. Права, шлем – на дорогу», – отметил Шапарин.

РИА ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.17.08; ОПАСНО И НЕНАКАЗУЕМО. ЭКСПЕРТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ МИНТРАНСУ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ЗАКОНОПРОЕКТА ОБ ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ

В Общественной палате России за круглым столом эксперты обсудили предложения **Минтранса РФ** о регулировании использования средств индивидуальной мобильности (СИМ). Проще говоря – электросамокатов, гироскутеров, скейтов, моноколес, роликов и т. п. До сих пор эти стремительно набирающие популярность средства передвижения в потоке автомобилистов и пешеходов жили (да и продолжают пока еще жить) своей жизнью. Как следствие – электросамокатчики гибнут под колесами авто, остаются безнаказанными при наезде на пешеходов и ГИБДД ничего не может им предъявить. Почему **Минтрансу** лучше отказаться от продвижения своего законопроекта и кто должен заняться этим вопросом, читайте в материале «ФедералПресс».

Об изменениях, предложенных **Минтрансом России** в правила дорожного движения, стало известно еще несколько месяцев назад. Документ, с одной стороны, вызвал поддержку и представителей автомобильного сообщества, и пешеходов, и самих пользователей СИМ. С другой – породил множество вопросов и подвергся серьезной критике. В понедельник совершенно противоположные позиции прозвучали и в стенах Общественной палаты России на круглом столе, организованном комиссией по безопасности.

Напомним, документом, предложенным **Минтрансом**, регулируется использование средств индивидуальной мобильности (прежде всего электросамокатов, гироскутеров, моноколес – СИМ, имеющих мотор). Отмечается, в частности, что движение на СИМ возможно по тротуарам, обочинам и непосредственно по проезжей части дорог. При этом пешеходы имеют приоритет перед пользователем электросамоката и других СИМ.

Вместе с тем эксперты отмечают, что далеко не все электросамокаты безобидны. Многие из них развивают скорость до 25-30 км/ч, а значит, должны приравниваться к мопедам. Соответственно управляющий таким СИМ обязан быть в шлеме и иметь водительское удостоверение. Но об этом пока речи на регуляторном уровне не идет.

Да и никакой ответственности электросамокатчики не несут перед окружающими. Известны случаи их наезда на пешеходов. Но даже в случае получения пешеходом травмы привлечь к ответственности «водителя» невозможно – по действующему законодательству он такой же... пешеход. Столкнулись два человека на тротуаре, и не важно, что один из них при этом двигался на агрегате весом до 50 кг (!) и со скоростью до 30 км/ч. При таком раскладе, по мнению **руководителя Союза пешеходов Владимира Соколова**, создается привилегированный слой участников дорожного движения, которые ни за что не отвечают, а катаются в свое удовольствие. Соколов убежден, что для пользователей СИМ необходимо ввести строгое наказание. В пример он привел Сингапур, где водитель СИМ и водитель автомобиля могут понести одинаковое максимальное наказание – 15 лет реального лишения свободы.

А потому, как считает **руководитель Всероссийского общества автомобилистов Валерий Солдунов**, главное при регулировании этого вопроса – думать о безопасности людей. И требования безопасности должны стать главенствующими в том числе для пунктов проката электросамокатов, которых особенно много в Москве и Санкт-Петербурге.

Другой вопрос – дорожная инфраструктура. Зачастую в российских городах ширина тротуара составляет 1,5 метра. Только в Москве в последние годы в центральной части города (где, в общем-то, чаще всего и используются СИМ) происходит расширение пешеходных дорожек. Взять тот же Питер – тротуар даже на Невском проспекте не вмещает всех пешеходов, а снующие электросамокатчики плюс велосипедисты постоянно приводят к конфликтным ситуациям и к столкновениям. Кстати, **руководитель Санкт-Петербургского регионального отделения Союза пешеходов Алексей Цивилев** в подтверждение того, что ситуация в городе действительно непростая, сообщил, что в этом году в Северной столице «резко увеличилось количество смертей пешеходов», использовавших СИМ.

В любом случае, убеждены эксперты, средства индивидуальной мобильности должны быть признаны транспортными средствами, под которые должна создаваться дорожная инфраструктура. В том числе нужно думать о качественном освещении дорог. Другой вопрос – по карману ли это бюджетам российских регионов.

По мнению экспертов, на законодательном уровне нужно запретить использование СИМ вне городов, то есть на трассах, где скоростной режим превышает 60 км/ч. И это на пользу прежде всего самим пользователям средств индивидуальной мобильности, своего рода забота об их безопасности.

Ко всему прочему эксперты предлагают обязать пользователей СИМ надевать светоотражающие жилеты при выезде на дорогу. Опять же, для их собственной безопасности.

И все же один из основных факторов – личная ответственность пользователей СИМ и понимание того, что любой электросамокат, гироскутер и подобные средства передвижения – это не только аппарат, позволяющий быстро добраться из точки А до точки Б, но еще и источник опасности для самого «водителя» и окружающих. Поэтому эксперты призывают производителей добавлять в упаковку с СИМ короткую инструкцию о мерах безопасности дорожного движения.

Предполагается, что в будущем все электросамокаты будут оснащаться регистраторами. Они будут вести видеозапись и фиксировать все параметры движения и при необходимости передавать их в центры наблюдения за дорожным движением.

Но все поправки, которые реально нужны в правилах дорожного движения и которые позволят урегулировать использование СИМ в России, как отмечают эксперты, должны разрабатывать специалисты, люди, которые непосредственно будут регулировать их выполнение в будущем. Поэтому в Общественной палате считают, что проект **Минтранса** нужно отклонить, а уполномочить разработать изменения в ПДД Министерство внутренних дел России.

<https://fedpress.ru/article/2559508>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.18.08; ГИБДД ВЕДЕТ СЧЕТ НА СЕКУНДЫ; В ПОЛИЦИИ РАЗЪЯСНИЛИ, КАК ШТРАФОВАТЬ ЗА СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ

МВД разъяснило порядок вынесения штрафов за нарушение скоростного режима. Если одна и та же камера зафиксировала превышение средней скорости и мгновенной, постановление нарушителю должно выноситься только одно. Ранее автомобилисты

Подмосковья и Хабаровского края получали несколько «писем счастья» с одной и той же камеры – теперь это запрещено.

Разъяснения полиции содержатся в ответе МВД эксперту, члену рабочей группы ОНФ по защите прав автомобилистов Григорию Шухману. Он обратился в Госавтоинспекцию по следам широко обсуждавшихся в СМИ и соцсетях случаев, когда водители получали несколько штрафов фактически за одно нарушение. Так, в июле один из водителей получил по почте два постановления после поездки по трассе М11: одно – за превышение скорости в конкретный момент времени под камерой, второе – за превышение средней скорости на участке между двумя комплексами (впоследствии Минтранс области признал сбой софта). В Хабаровском крае автовладелец получил с одной камеры три штрафа: два за превышение мгновенной скорости (система почему-то решила, что в этом месте два разных ограничения – 40 и 60 км/ч) и один – за среднюю.

«В случае одновременной фиксации правонарушения средством автоматической фиксации, основанном на принципе измерения моментальной скорости, входящем в состав средства измерения, основанного на определении скорости транспортного средства на протяженном участке, считаем возможным для привлечения к ответственности применение только одного из принципов измерения скорости движения», – говорится в ответе МВД Григорию Шухману.

Штрафы за превышение средней скорости движения выносятся с 2013 года. Технология применяется в Подмосковье, Татарстане, Смоленской области и многих других регионах. Отдельной статистики по постановлениям этого типа Госавтоинспекция не ведет, но всего за шесть месяцев 2020 года за превышение скорости было вынесено более 60 млн штрафов.

Нередко «письма счастья» за среднюю скорость становятся предметом споров и судебных разбирательств.

В ноябре 2019 года Верховный суд отменил штраф за среднюю скорость, рассчитанную между двумя камерами на участке в Смоленской области («Ъ» рассказывал об этом случае). В мае 2020 года ОНФ предложил ГИБДД обозначать камеры, измеряющие среднюю скорость, специальным знаком, но руководство МВД идею назвало «необоснованной и избыточной».

Позиция МВД по поводу недопустимости «двойных» штрафов «абсолютно очевидна», говорит первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков. «Средняя скорость остается вне закона, поскольку ПДД и КоАП предусматривают нарушение скоростного режима с конкретными критериями, а понятие «средней скорости» и там и там просто отсутствует, – уверен он. – Происшедшие с автовладельцами случаи – это примеры наглости и цинизма местной власти. Люди прекрасно видят, что власть заботит не безопасность, а прибыль». Отметим, в декабре 2019 года Госдума приняла в первом чтении законопроект, запрещающий ГИБДД штрафовать водителей за превышение средней скорости, но дальнейшая судьба поправок неизвестна.

В ассоциации ОКО (объединяет ряд производителей камер и операторов систем контроля нарушений), комментируя позицию МВД, отметили, что ранее совместно с ОНФ подготовили и направили в Минюст предложения по включению в новый КоАП понятия «средней скорости» и «скорости на протяженном участке», а также норм, регламентирующих принципы администрирования этих правонарушений.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458288>

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2020.17.08; ДЕНЬГИ ПОТРАЧЕНЫ, А ПРОЕКТА ВСМ ДО СИХ ПОР НЕТ

Независимые эксперты сомневаются, что ВСМ Москва – Санкт-Петербург вряд ли будет построена к 2026 году. На это указывает, в частности, история проектов ВСМ.

О том, что ОАО «РЖД» приступило к проектированию ВСМ Москва – Санкт-Петербург, а на стадию реализации проект может выйти в 2022 году, сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. Ранее сообщалось, что указанную трассу могут построить в декабре 2026 года.

«В течение прошлых лет наблюдалось несколько периодов, когда на разных уровнях объявляли о начале старта проектирования и соответственно строительства ВСМ. Однако в дальнейшем вопросы относили на более поздний срок», – отметил руководитель НОЦ ПП ПГУПС Анатолий Зайцев.

Вспомним, что в 2010 году предполагалось, что уже в 2012 году пройдет тендер на выбор подрядчика для строительства ВСМ-1, а в 2013 году – начнется строительство. Завершить работы планировалось на трассе Москва – Санкт-Петербург в 2017 году. Прогнозируемый объем перевозок был определен в 14 млн пассажиров в год. Соответственно по новой магистрали намечалось курсирование 42 пар поездов в сутки, которые должны были преодолевать расстояние между двумя столицами за 2,5 ч.

Мечтать можно, но разгонять поезд нелегко

Расчет был основан на том, что на скоростях 400 км/ч при традиционной системе «рельс – колесо» складываются слишком высокие затраты на содержание и воздействие на окружающую среду, поэтому оптимальным выбором скорости движения, по мнению зарубежных экспертов, являлся уровень 320-350 км/ч.

С учетом данного обстоятельства, выбор подвижного состава для ВСМ-1 представлялся достаточно широким. Ведь база используемого в РФ поезда «Сапсан» (платформа Velaro) обеспечивала разгон до 350 км/ч. Для российских условий конструкционную скорость ограничили до 250-300 км/ч, чтобы адаптировать к уже существовавшей инфраструктуре. Однако в 2012 году представитель АО «Скоростные магистрали» заявил, что у производителя имелась техническая возможность модернизировать «Сапсан» для движения со скоростью 350-400 км/ч. Для этого были усовершенствованы приводной двигатель и тележки. Тем не менее, переговоры по поводу приобретения подвижного состава для ВСМ велись и с другими компаниями.

На тот момент уже имелись концептуальные проработки национальных стандартов ВСМ, выполненные «Росжелдорпроектом». В 2010 года был создан опытный полигон с конструкциями пути под ВСМ на перегоне Саблино – Тосно нынешнего главного хода Москва – Санкт-Петербург.

Было уложено два участка с укреплениями балласта различными типами георешеток (плоской – Tensar и объемной – Neowed) и с безбалластной конструкцией немецкой компании Rail One (ББВСП Rheda 2000). В дальнейшем их эксплуатация подтолкнула ОАО «РЖД» к выводу о необходимости безбалластного устройства ВСМ.

Инвестиции из чужого кармана

В 2010 году планировалось, что основную часть средств для строительства ВСМ удастся получить за счет привлечения инвестиций финансовых институтов ЕС. Спустя пару лет стало очевидным, что договориться на эту не удастся, в проекте происходят подвижки: участок Москва – Санкт-Петербург отодвигается на второй план.

А в 2013 году с формулировкой «во исполнение поручений руководства РФ», ОАО «РЖД» выдвигает обоснование инвестиций в строительство ВСМ-2 Москва – Казань. Были проработаны варианты прохождения данной магистрали, технические, конструкционные и технологические решения по ее строительству. При этом предполагалось, что к 2019 году в РФ удастся локализовать производство высокоскоростного подвижного состава.

Появился и расчет цены строительства – свыше 800 млрд руб., из которых не менее 270 млрд руб. должна была составить стоимость заказа на поставку строительной продукции (щебень, рельсошпальные изделия, кабели, бетон и металлоконструкции).

По данным ОАО «РЖД», аудит обоснования инвестиций был проведен с привлечением внешнего аудитора (PwC). Независимый технологический и ценовой аудит обоснования инвестиций проекта строительства ВСМ-2 выполнили компании Deutsche Bahn AG и Ernst & Young.

Как искали партнеров

Проект финансирования предполагал, что основную часть удастся получить от иностранных партнеров. В 2015 году к ним намечалось добавить средства от облигационного займа в размере 150 млрд руб. (ИПЦ+1% годовых сроком на 20 лет).

Поскольку и ВСМ-2 не воодушевила западные финансовые институты, в 2016 года обозначился поворот в сторону Китая. Появились данные о проработках возможности локализации выпуска подвижного состава на предприятиях группы «Синара» технологий китайской госкорпорации China Railway Construction Corp. Ltd.

И с проектом происходит очередная метаморфоза: сотрудничество России и Китая уже не ограничивается строительством ВСМ-2, но рассматривается в рамках более широкого взаимодействия, которое предполагало стыковку Евразийского экономического союза и трансевразийского торгово-инфраструктурного проекта «Экономический пояс Шелкового пути».

И проект ВСМ-2 постепенно перерос в проект ВСМ Москва – Казань – Екатеринбург, которая уже рассматривалась в перспективе как часть скоростного международного транспортного коридора Москва – Пекин. Однако эти переговоры постепенно зашли в тупик. В частности, выяснилось, что China Railway пользовалась европейскими наработками и не могла в полной мере обеспечить локализацию технологий ВСМ.

Проектная паутина

В дальнейшем вместо по сути двух проектов ВСМ-1 и ВСМ-2 стал фигурировать некий сводный проект ВСМ Санкт-Петербург – Москва с продлением до Казани. В настоящий момент он фактически сжат до проекта ВСМ-1. Однако его стоимость сначала была обозначена на уровне 1,5 трлн руб., а по последним данным, уже превышает 1,7 трлн руб.

Проектирование в рамках данного проекта, судя по словам президента Союза строителей железных дорог Геннадия Талашкина, ведет институт «Росжелдорпроект».

Ранее, по данным ОАО «РЖД», консорциумом во главе с Фондом «Центр стратегических разработок», в который вошли ИНИП РАН, ИПЕМ, ИЭРТ и Институт экономической политики имени Е.Т. Гайдара были проведены исследования ВСМ Москва – Казань в сфере влияния реализации на социально-экономическое развитие РФ. А по результатам открытого конкурса 29 апреля 2015 года исполнителем работ по проведению инженерных изысканий, разработке проекта планировки и проекта межевания территорий и разработке проектной документации для строительства участка Москва – Казань был признан «Мосгипротранс», на стороне которого выступили «Нижегородметропроект» и Китайская инженерная железнодорожная корпорация «Эр Юань». Подписание договора между компанией «Скоростные магистрали» и консорциумом проектировщиков состоялось 18 июня 2015 г. на полях Петербургского международного экономического форума.

Однако недавно выяснилось, что в Арбитражный суд Москвы поступил иск от «Эр Юань» о взыскании около 67 млн руб. с АО «Скоростные магистрали». Вместе с ней соистцами выступили АО «Мосгипротранс» и АО «Нижегородметропроект». А в мае текущего года, в свою очередь, «Скоростные магистрали» подали иск к указанному консорциуму проектировщиков на 710 млн руб.

Это произошло после того, как заместитель **председателя правительства РФ Марат Хуснуллин** в марте 2020 года заявил, что реализация участка ВСМ Москва – Казань была отложена из-за его высокой стоимости и необходимости исследовать пассажиропоток на этом направлении.

Так что пока деньги потрачены, а проект пошел по новому кругу.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/dengi-potracheniy-a-proekta-vsm-do-sikh-por-net/>

НИА ФЕДЕРАЦИЯ; 2020.17.08; СЕРГЕЙ ЦИВИЛЕВ: ЗАДЕРЖКИ В РАЗВИТИИ БАМА И ТРАНССИБА НЕДОПУСТИМЫ

Нельзя допустить отставания от запланированных сроков развития Восточного полигона РЖД – БАМа и Транссибирской магистрали, по которым уголь Кузбасса доставляется на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, заявил губернатор Кузбасса Сергей Цивилев на совместном заседании рабочих групп Госсовета Российской Федерации по направлениям «Энергетика» и «Транспорт».

«Мы должны сделать вывод из предыдущей деятельности. Проект [развития] БАМ-1 должен был быть реализован в 2017 году, потом был перенесен на 2019 год. Теперь он реализуется в 2020-м и будет закончен в 2021 году. Если бы этот проект был реализован в установленные сроки, сегодня все – и РЖД, и угольщики, и энергетики – в условиях нынешнего кризиса чувствовали бы себя по-другому, гораздо лучше. Задержки в реализации развития Восточного полигона недопустимы», – заявил Сергей Цивилев, возглавляющий рабочую группу Госсовета РФ по направлению «Энергетика».

Секретарь Госсовета РФ, помощник **Президента России** Игорь Левитин со своей стороны заявил о необходимости выполнять планы модернизации железных дорог Сибири и Дальнего Востока. «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 России** поддержал Правительство РФ в принятии изменений в законы [позволившие 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», – подчеркнул Игорь Левитин.

Губернатор Кузбасса предложил РЖД предоставлять угольным компаниям объективную оперативную информацию о ходе строительства железнодорожных объектов Восточного полигона, чтобы стимулировать инвестиционную активность предприятий.

«Должна быть ясность по развитию Восточного полигона. 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. Два года назад, когда разрабатывался проект развития Восточного полигона, планировалось, что инвестиции РЖД составят 700 млрд рублей, а инвестиции угольных компаний в инфраструктуру, связанную с перевозками, – 1,1 трлн рублей. Затем согласовали повышение тарифа для угольных компаний. В результате фактические инвестиции со стороны угольщиков [увеличились до] 1,3 трлн рублей, со стороны РЖД [снизились до] 500 млрд рублей. Хочу подчеркнуть, что эти инвестиции – не только для угольной отрасли. Мы развиваем страну, развиваем Восточный полигон РЖД, создаем условия и для перевозки других грузов», – подчеркнул Сергей Цивилев.

Глава региона отметил, что развитие Восточного полигона РЖД – это проект общегосударственного масштаба и его выполнение не является внутренним вопросом РЖД. «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», – заявил Сергей Цивилев.

Предложение поддержал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. «Я, безусловно, с вами согласен, планы должны быть синхронизированы, несомненно. [...] Мы, естественно,

будем рассказывать и о конечных результатах работы РЖД, и о промежуточных результатах работы РЖД [по развитию Восточного полигона]», – сказал **министр транспорта России**.

Он также сообщил о возобновлении работы оперативного штаба по вывозу кузбасского угля на восток. «Думаю, что 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», – сказал **министр транспорта России**.

Заместитель гендиректора ОАО «РЖД» Андрей Макаров, выступая на заседании, подтвердил, что задача развития инфраструктуры Восточного полигона «является ключевой для ОАО «РЖД»». «По 32 объектам [включенным в план развития Восточного полигона] мы находимся в стадии проектирования, в конце года планируем зайти в государственную экспертизу. По этим же объектам, поскольку законодательство это позволяет, мы планируем до конца года отконтрактоваться и выйти на подготовительные работы», – сказал Андрей Макаров.

Участники заседания обсудили также перевозку угля в порты Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна. Сергей Цивилев напомнил, что ранее ОАО «РЖД» предоставила скидку 12,8% на перевозку угля в северо-западном и южном направлениях. Это позволило увеличить объем погрузки в северо-западном направлении на 7,5%, в южном – на 13,5%.

«Угольщики, портовики, Российские железные дороги получили хороший экономический эффект от предоставленной скидки. Считаю, что такую льготу необходимо продлить на 2021 год. Кроме того, мы неоднократно обращались и с другим предложением: увеличить скидку на перевозку кузбасского угля в западном направлении до 50%. Такие возможности откроют окно для грамотной и экономически обоснованной загрузки инфраструктуры», – сказал Сергей Цивилев.

Также Минэнерго России было озвучено предложение о компенсации потерь при перевозке угля в направлении портов юга и северо-запада России для целей освоения новых рынков сбыта.

<http://www.nia-rf.ru/news/authority/62165>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; МИХАИЛ КОСОВ; 2020.17.08; РЖД ОТКРЫВАЕТ НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ: КУДА ПОЕХАТЬ ОТДЫХАТЬ В АВГУСТЕ?; КОМФОРТАБЕЛЬНЫЕ СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА ПОЗВОЛЯТ РОССИЯНАМ ЛУЧШЕ УЗНАТЬ РОДНУЮ ГЛУБИНКУ

Железная дорога восстанавливается после паузы, вызванной пандемией. Растет и спрос на поездки. Так, пассажиры купили в июле более 5,7 млн электронных билетов на поезда дальнего следования. Это более чем в полтора раза больше, чем в июне. В расписание вернулись более 180 ранее отмененных маршрутов. Кроме того, на отдельных направлениях увеличивается периодичность курсирования поездов и добавляются новые. 22 августа возобновит движение поезд «Калининград – Адлер». Он будет курсировать раз в четыре дня. Для того, чтобы добраться до самого западного российского региона, нужно будет проехать по территории Белоруссии и Литвы. Это связано с некоторыми особенностями. Например, на заграничных станциях нельзя выходить. Кроме того, проезд через Литву разрешен только при наличии упрощенного транзитного документа для железнодорожного транспорта. Чтобы его получить, россиянам потребуется заранее заполнить электронную анкету на сайте Генконсульства Литвы в Калининграде, распечатать и подписать ее.

Появляются и новые поезда. Так, с 1 августа стало возможным без пересадок добраться из Анапы в Адлер и обратно, с 15 августа по Черноморскому побережью начал курсировать

туристический поезд Туапсе – Сочи – Гагра. А 21 августа откроется скоростное сообщение между Санкт-Петербургом и Самарой. Сейчас для преодоления этого маршрута требуется 38 часов, а новые «Стрижи» будут «пролетать» его вдвое быстрее.

Также с июля уже действуют новые маршруты из Москвы через Ярославль до Костромы и из Санкт-Петербурга в Валдай и Старую Руссу. На скором электропоезде «Ласточка» из столицы до Ярославля можно теперь добраться за три часа. И если путь до Ярославля сократился на час, то Кострома стала ближе почти в два раза. Обычным поездом дорога занимает около шести часов, а на автомобиле из-за пробок – порой 7-8 часов.

Кострома уже готова к приему туристов: работают гостиницы, рестораны, музеи.

– У нас есть на что посмотреть, – сказал в день запуска первого поезда по новому маршруту губернатор области Сергей Ситников. – Уверен, поток туристов значительно вырастет, повысится и деловая активность костромского бизнеса.

Дополнительно между Ярославлем и Костромой с 31 июля запущены «Ласточки» выходного дня. Они курсируют по пятницам, субботам и воскресеньям, и также будут перевозить пассажиров 3 и 4 ноября, накануне и в День народного единства.

А скоростные «Ласточки», курсирующие из Санкт-Петербурга на Валдай и в Старую Руссу, позволят питерцам активнее осваивать соседнюю область, а новгородцам – чаще знакомиться с красотами «северной столицы». Да и тем, кто работает в граде Петровом, а живет на новгородчине, проще станет ездить на выходные домой.

– Мы видим восстановление спроса на поездки железнодорожным транспортом и большой интерес наших граждан к внутреннему туризму, – отметил генеральный директор **ОАО «РЖД»** Олег Белозеров.

Кстати, на новые «Ласточки» предусмотрены скидки. Например, для пассажиров в возрасте до 21 года и старше 60 лет цена билета будет снижена на 30%. А скоростные электропоезда, идущие в Кострому, также порадуют пассажиров тарифом «Больше пространства». Он позволяет одному человеку купить билет на два смежных кресла, при этом стоимость второго места будет снижена наполовину. А для пассажиров-именинников в этих электропоездах предусмотрен тариф «День рождения». Он дает возможность купить билеты со скидкой 30%, причем не только себе, но и еще трем друзьям, если приобрести билеты сразу.

«Вряд ли найдется в мире еще страна с такими интересными железнодорожными маршрутами»

– Роль железнодорожного транспорта в развитии внутреннего туризма трудно переоценить, – прокомментировал «КП» развитие железнодорожной сети директор Ассоциации «Объединение туроператоров в сфере выездного туризма «Турпомощь» Александр Осауленко. – Вряд ли найдется в мире еще какая-то страна, где железная дорога охватывает разные части света, географические зоны, разные этнические группы населения, разные кухни. Путешествие по ней – очень увлекательно. Есть и чисто туристические поезда – человек покупает тур, и получает в одном блоке и путешествие, и экскурсии, и интересное времяпрепровождение, пока переезжаешь из одного города в другой – дискотеки, вечера. Если говорить о направлениях, то очень много интересного – и наши древние города, те же Кострома и Ярославль, куда недавно открыли скоростные маршруты. И популярные даже сейчас, летом, русский север, маршруты севернее Мурманска, и относительно прохладное побережье Балтийского моря, Калининградская область. В принципе в любом субъекте федерации найдутся туристические объекты мирового уровня. Уже несколько лет **РЖД** успешно развивает и маршруты, и качество обслуживания, поднимает уровень комфорта. И сейчас, когда люди засиделись дома, после снятия ограничений путешествия по железной дороге будут очень востребованы.

Главное – безопасность

Однако пассажиров волнует не только комфорт, но и санитарная безопасность в пути. Ведь вирус еще не побежден полностью.

Именно поэтому на вокзалах и в поездах сохраняются строгие меры контроля, заверили «Комсомолку» в РЖД. У входа на вокзалы и в залах ожидания установлены бесконтактные диспенсеры с антисептиками. Пассажиры могут приобрести маски, перчатки, санитайзеры не только на вокзалах, но и во всех поездах дальнего следования.

На вокзалах регулярно проветривают и проводят уборку с применением дезинфицирующих средств. Особое внимание уделяется дверным ручкам, перилам, поручням, подлокотникам. Их обрабатывают каждые два часа.

Сами поезда проходят дезинфекцию в депо после каждого рейса. Здесь также особое внимание уделяется предметам, с которыми могут контактировать пассажиры: двери, ручки, поручни, столики, стены, кнопки вызова проводника, выключатели. А в пути дезинфицирующие уборки проводятся не реже четырех раз в сутки. Санобработку проходят и все постельные принадлежности, включая матрасы и подушки.

В поездах действуют системы очистки воздуха с двухступенчатой системой фильтрации и обеззараживанием с помощью ультрафиолета. Такие системы используются во всех поездах «Сапсан» и «Ласточка». Также ими оборудуются все новые и проходящие модернизацию вагоны дальнего следования.

В вагонах-ресторанах в поездах дальнего следования пока сохраняется «шахматная рассадка». А еще еду можно заказать в вагон.

И, конечно же, пассажирам измеряют температуру бесконтактными термометрами как минимум один раз, если поезд едет менее пяти часов, и не реже двух раз в сутки при более длительной поездке. Если у кого-то из путешественников будет обнаружена повышенная температура, на ближайшей станции к нему вызовут медицинских работников.

В июле запущены новые «Ласточки»: из Москву в Кострому и из Санкт-Петербурга в Старую Руссу.

<https://www.kp.ru/daily/217169.5/4270384/>

КОММЕРСАНТЪ ЧЕЛЯБИНСК; КАРИНА КАЛЬЯРОВА; 2020.18.08; КУРГАНЦАМ ОТКРОЕТСЯ ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; ИЗ ЗАУРАЛЬЯ ПУСТЯТ НОВЫЕ РЕЙСЫ В СТОЛИЦУ

Из аэропорта Кургана с 1 сентября Utair пустит три вечерних перелета в неделю в Москву и обратно. Компания уже выполняет ежедневные рейсы в столицу. Остальные авиаперевозчики пока не работают в Кургане из-за пандемии. Также в октябре в Москву начнет совершать рейсы «Победа». Эксперты считают, с приходом лоукостера у Utair начнутся проблемы с загрузкой вечерних бортов: «Победа» «уронит» цены и отберет значительную часть пассажирского трафика.

С 1 по 29 сентября авиакомпания Utair будет выполнять три вечерних перелета в неделю из Кургана в Москву и обратно. Самолет Boeing-737 на 116 пассажирских мест будет отправляться по вторникам, четвергам и субботам в 17:00 из Кургана, обратные вылеты запланированы на 22:50. Решение объясняется высокой загрузкой московского направления после снятия карантина в аэропорту. Так, средняя заполняемость самолета возросла с момента возобновления рейсов с 78% до 91%. Также со 2 октября авиакомпания «Победа» откроет еще один рейс в Москву. Расписание находится в разработке, сообщили в **пресс-службе** курганского аэропорта.

Сейчас в аэропорту Кургана открыто только одно направление – в Москву. Ежедневные утренние рейсы в столицу и обратно выполняет Utair. В начале года из аэропорта начали отправлять самолеты в Сургут и Ханты-Мансийск. На их выполнение авиакомпания Utair получила субсидии от **Росавиации**. Сообщалось, что эти рейсы пользовались спросом. В марте загрузка бортов составляла 56–67%. Также дополнительный рейс в Москву запускала авиакомпания Nordwind, его загрузка достигала 85%. Однако из-за пандемии коронавируса с 6 апреля по решению оперативного штаба аэропорт закрыли на карантин.

После снятия ограничений к работе в Кургане вернулась только Utair, которая пока не обслуживает субсидируемые направления. В расписании значится, что Nordwind начнет совершать полеты в Москву в октябре. Рейсы в Сургут и Ханты-Мансийск также планируют возобновить осенью. В **пресс-службе** аэропорта отмечают, что ведутся переговоры с различными авиакомпаниями о летней программе 2021 года и рейсах в Санкт-Петербург. Пока о результатах этих обсуждений не сообщается.

АО «Аэропорт Кургана» на 62,4% принадлежит холдингу «Аэрофьюэлз групп», 18,5% уставного капитала владеет ООО «Аэропроект сервис», 17,3% находятся в собственности ООО «Энерготек». Согласно информации в базе данных «СПАРК-Интерфакс», в 2019 году аэропорт получил чистую прибыль в размере 16,6 млн руб. На 2020–2022 годы была запланирована масштабная реконструкция аэровокзального комплекса. Ранее в «Аэрофьюэлз групп» заявляли, что этим летом будет в три раза расширен зал вылета пассажиров. Стоимость работ должна была составить около 35 млн руб. Сейчас идет ремонт на втором этаже аэровокзала, работы планируют завершить до конца года. Там будет расположена так называемая стерильная зона для пассажиров. Откроется новый зал ожидания на 200 мест, кафе и мини-маркет. В 2021–2022 годах холдинг собирался вложить 90–110 млн руб. во вторую очередь модернизации помещения аэропорта и обновление аэродромной техники.

Исполнительный директор отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что с приходом в регион лоукостера «Победа» у Utair могут возникнуть проблемы с загрузкой вечерних рейсов в Москву. «Полагаю, что до выхода на рынок “Победы” загрузка рейсов Utair будет достаточной для сохранения этих рейсов в расписании. Однако есть риск, что лоукостер не только заберет часть пассажиров, но и снизит цены на билеты. Это может негативно повлиять на выполнение вечернего рейса», – говорит господин Пантелеев. По его мнению, курганскому аэропорту сложно конкурировать с аэровокзалами соседних регионов из-за низкой платежеспособности жителей. «Конкуренция с соседними аэропортами, а заодно и с наземным транспортом, будет только обостряться. Но для оператора аэропорта Кургана, равно как и для операторов других воздушных гаваней относительно небольших городов с невысоким уровнем заработков жителей, пространство для маневра ограничено. Есть московское направление, есть актуальные летом российские курорты – Сочи, Симферополь. Даже Санкт-Петербург зачастую не столь сильно востребован, чтобы открывать прямые полеты туда. На ближайшее время наличие трех ежедневных рейсов в Москву – два утром, один вечером – было бы хорошим показателем», – отмечает эксперт.

По данным сервиса «Купибилет», аэропорт Кургана стоит на девятом месте рейтинга популярности среди 16 уральских аэровокзалов. По мнению аналитиков сервиса, администрации аэропорта нужно развивать межрегиональное и курортное авиасообщение. «Таковыми направлениями могут стать Санкт-Петербург, Казань, Уфа, Новосибирск, Махачкала, Симферополь, Краснодар, Сочи. Также в перспективе развития аэропорта стоит рассмотреть возможность перелетов в популярных международных направлениях. К примеру, в Белоруссию и Турцию», – отмечают в **пресс-службе** «Купибилет».

<https://www.kommersant.ru/doc/4458216>

КОММЕРСАНТЬ ЧЕЛЯБИНСК; ЮЛИЯ ГАРИПОВА; 2020.18.08; ПОДРЯДЧИК БЛИЗОК К ПРОВАЛУ; ОНФ ПОТРЕБОВАЛ ВКЛЮЧИТЬ ДОРОЖНУЮ КОМПАНИЮ В РЕЕСТР НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ ПОСТАВЩИКОВ

Челябинское региональное отделение «Общероссийского народного фронта» потребовало включить в реестр недобросовестных поставщиков компанию «Нижавтодорстрой» из-за некачественного ремонта дорог в областном центре. Эксперты обнаружили, что на одной из улиц, отремонтированных в этом году, второй раз проваливается асфальт, разрушения выявлены и на большинстве прошлогодних объектов. Комитет дорожного хозяйства

Челябинска намерен провести проверку, в случае выявления дефектов они будут устранены в рамках гарантийного срока – отказов от подрядчика чиновники пока не получали. Арбитражный суд Нижегородской области рассматривает дело по иску челябинских чиновников о взыскании с подрядчика 56 млн руб. за некачественный ремонт в 2019 году.

Челябинское региональное отделение «Общероссийского народного фронта» предложило администрации областного центра внести в реестр недобросовестных поставщиков нижегородскую компанию «Нижавтодорстрой» из-за некачественного ремонта улиц. Также общественники потребовали от чиновников провести внеплановые проверки на всех участках, где работал подрядчик в 2019–2020 годах. Поводом для этого послужил второй за короткий срок провал асфальтового покрытия на недавно отремонтированной Городской улице, сообщает **пресс-служба** челябинского отделения ОНФ.

«Не так давно мы провели совместный выезд с представителями подрядчика. Отправились сразу же на улицу Городская, которую “Нижавтодорстрой” ремонтировал в 2020 году. Поводом стала огромная заплатка: новое покрытие просуществовало недолго, очень быстро на нем образовался провал. На вопрос, почему пришлось латать свежую дорогу, подрядчик развел руками. Публично пообещал разобраться в вопросе и привести объект в рамках **нацпроекта “Безопасные и качественные автомобильные дороги”** в нормативное состояние. Что мы увидели в результате? Участок на Городской снова провалился, им никто не занимался и, судя по отношению компании к **нацпроекту**, заниматься не собирается», – заявил эксперт ОНФ Олег Гудимов. По его словам, абсолютное большинство дорог, отремонтированных компанией по **нацпроекту**, разрушается, в том числе объекты этого года. Так, общественники обнаружили глубокий сквозной провал на пересечении улиц Свободы и Коммуны, ямы на Сони Кривой, на улице Свободы дорожное полотно просело, а между полосами образовалась «волна», на перекрестке Российской и проспекта Ленина появилась колея. Эксперты ОНФ считают, что из-за «халатного подхода» дорожного подрядчика реализация **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»** в Челябинске «рискует обернуться провалом».

В компании «Нижавтодорстрой» не смогли предоставить оперативный комментарий по поводу обвинений ОНФ: в приемной сообщили “Ъ-Южный Урал”, что запрос находится на рассмотрении у руководства.

В комитете дорожного хозяйства Челябинска заявили, что провал, возникающий на проезжей части Городской улицы, не относится к гарантийным обязательствам. «Претензий к рецептуре, толщине покрытия и качеству по данному объекту у комитета нет, приемка осуществлялась в том числе и при участии независимой лаборатории. В первый раз подрядчик устранил провал, но он возник снова. В связи с чем на место направлены специалисты независимой лаборатории, для того чтобы выяснить причину его повторного возникновения. Внеплановые проверки работ, проводимых на объектах **нацпроекта**, осуществляются регулярно и будут продолжены в течение всего гарантийного срока, который составляет четыре года. В случае выявления дефектов в адрес подрядчика направляется претензия с требованием устранить их. Отказов от компании “Нижавтодорстрой” комитет не получал», – сообщили “Ъ-Южный Урал” в ведомстве. На объектах, указанных общественниками, пройдут повторные проверки.

ООО «Нижавтодорстрой» было зарегистрировано 13 лет назад в Нижнем Новгороде. Директором и владельцем 100% уставного капитала является Усик Петросян. В Челябинске компания работает с 2019 года, после победы на аукционе по ремонту 18 улиц в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Стоимость контракта составила 827,7 млн руб. В 2020 году компания стала одним из трех подрядчиков, получивших контракты на ремонт улично-дорожной сети в Челябинске. Всего «Нижавтодорстрой» должен отремонтировать девять объектов за 255 млн руб. В прошлом году после завершения дорожного сезона руководство города

осталось довольно качеством работы нового подрядчика. По данным комитета дорожного хозяйства, был выявлен всего 1% брака, который подрядчик устранит в рамках гарантийных обязательств. Однако в январе 2020 года челябинское отделение ОНФ заявило о том, что главное контрольное управление Челябинской области в ходе проверки реализации **нацпроекта** по обращению общественников выявило ущерб в размере 56 млн руб. В мае комитет дорожного хозяйства Челябинска направил в Арбитражный суд Нижегородской области иск к ООО «Нижавтодорстрой» о взыскании 56 млн руб. «неосновательного обогащения». Первое судебное заседание назначено на 9 сентября.

Ранее «Ъ-Приволжье» сообщал, что в Следственный комитет расследует уголовное дело по факту хищения средств (ч. 4. ст. 159 УК РФ) руководством ООО «Нижавтодорстрой» при исполнении муниципального контракта в Нижнем Новгороде. По версии следствия, должностные лица подрядной организации предоставили заказчику недостоверные сведения о фактически выполненных работах в части их полноты и качества на сумму выше 38 млн руб. Цена контракта составляла 209 млн руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458212>

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2020.17.08; НОВЫЙ РЕКОРД АВТОТРАФИКА УСТАНОВИЛИ НА КРЫМСКОМ МОСТУ В ЭТОМ СЕЗОНЕ ОТПУСКОВ

36,5 тысяч машин за сутки. Это данные на субботу. Понятно, что многие спешат на полуостров, чтобы провести там выходные. А вот в середине недели, по средам и четвергам, загрузка наименьшая.

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

[novyy_rekord_avtotrafika_ustanovili_na_krymskom_mostu_v_etom_sezone_otpuskov](https://www.1tv.ru/news/2020-08-17/391499-novyj_rekord_avtotrafika_ustanovili_na_krymskom_mostu_v_etom_sezone_otpuskov)

НТВ # СЕГОДНЯ; 2020.17.08; РАЗЪЕЗДИЛИСЬ ТУТ! ДВИЖЕНИЕ ПО ПРАВИЛАМ

В: В России хотят узаконить нового участника дорожного движения – владельцев электросамокатов, моноколес, сигвеев, гироскутеров, поместив их где-то между пешеходами и машинами. Называть официально они будут довольно громоздко – «средства индивидуальной мобильности», для краткости СИМ. А передвигаться смогут и по тротуарам, и по проезжей части, в зависимости от ряда условий. Новые правила еще пока только обсуждаются, но некоторые положения уже вызвали недовольство как пешеходов, так и водителей. Артем Колодкин попытался освоить новый вид транспорта.

КОР: Так, отталкиваемся, нажимаем вот эту кнопку и помчались. Я сегодня впервые в жизни ради эксперимента решил попробовать доехать на таком вот экологичном виде транспорта. Почти 20 километров в час. Да, немного трясет по брусчатке, конечно, но зато дышишь свежим воздухом. Всего полчаса и вот уже практически добрался до места работы.

Мой сегодняшний попутчик и вовсе на одном колесе. Александр работает инженером и уже давно сменил авто на вот такой вот моноцикл. Главный вопрос говорит, где ехать? По обочинам дорог общего пользования нервируя водителей...

ВОДИТЕЛЬ: Я вот не заметил. Вот смотришь, нет никого, вот перестраиваешься, а он тебе вот отсюда вылезает.

КОР: Или по тротуарам, раздражая гуляющих.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Надо делать какие-то особенные дорожки. Люди разные, и пожилые есть, и с детьми.

КОР: Хозяин моноцикла согласен, нужны специальные дорожки, тротуар только для пешеходов.

АЛЕКСАНДР НОВИЧКОВ: Когда много людей, каждый едет на свое усмотрение, это неправильно.

КОР: Сейчас правила дорожного движения человека на самокате, моноцикле, роликах наконец, приравнивают к пешеходу. То есть ехать нужно по тротуару, но там где его нет, по обочине можно двигаться, прижавшись к правому краю.

Но я, конечно, поехал по пешеходным дорожкам сегодня. На обочине проезжей части выехать я не рискну, хотя действующими Правилами дорожного движения это не запрещено. Вот въезжаем в парк, здесь безопаснее, но безопаснее для кого?

Пока я вот так, старательно объезжая прохожих, спешил на работу, в общественной палате за круглым столом собрались представители **Минтранса**, депутаты Госдумы, эксперты и офицеры ГИБДД. Слишком много происшествий с новыми современными видами транспорта. В пригороде Екатеринбурга следователи разыскивали мужчину, который насмерть сбил пенсионерку на так называемой «тропе здоровья».

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Это произошло мгновенно, какая-то черная тень налетает, бах...

КОР: **Минтранс** предлагает ввести новый термин «средство индивидуальной мобильности», сокращенно СИМ. Это не только электросамокаты, а, цитата, «любое устройство с одним или несколькими колесами, предназначенное для передвижения посредством работы электродвигателя или мускульной силы человека. Исключение лишь для инвалидных колясок».

АНТОН ШАПАРИН (ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ НАЦИОНАЛЬНОГО АВТОМОБИЛЬНОГО СОЮЗА, ЧЛЕН ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ГУ МВД МОСКВЫ): Больше 250 ватт, едет больше 20 километров в час – ты мопед. Если больше 4 киловатт – ты мотоцикл категории А1. Все.

КОР: Тогда другой вопрос: а как инспектор сможет с ходу определить мощность и скоростные характеристики сигвея или электросамоката?

АЛЕКСАНДР ХОЛОДОВ (ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОМИССИИ ОБЩЕСТВЕННОЙ ПАЛАТЫ РФ): Что-то нужно все-таки поменять, видимо, в Правилах, как-то по-другому, наверное, это описать для того, чтобы, наверное, чтобы инспектор ГИБДД не вынужден был изучать инструкцию на каждое транспортное средство, которое он остановил.

КОР: В итоге идея такая: ребенок до 7 лет сможет ездить только по тротуару. Школьники постарше уже смогут выезжать на велодорожки. Ну а после 14 лет при необходимости можно и на обочину.

Но и хочется верить, что после того как СИМы, вот эти средства индивидуальной мобильности будут официально закреплены в Правилах дорожного движения, ни у кого уже не останется сомнений, ни у пешеходов, ни у владельцев таких транспортных средств, кто же кого должен пропускать. Но и самое главное, кто же будет виновником в случае, если, не дай бог, произойдет дорожно-транспортное происшествие.

Артем Колодкин, Никита Молодницкий и Нина Брыкова. «Телекомпания НТВ». Москва.

РЕН ТВ # НОВОСТИ; 2020.17.08; РОССИЙСКИЕ ГОРОДА ГОТОВЯТСЯ ОГРАНИЧИТЬ ДВИЖЕНИЕ САМОКАТОВ

ВЕДУЩАЯ: Российские города готовятся ограничить движение самокатов. В последнее время на улицах резко возросло число модных транспортных средств передвигающихся с огромной скоростью. На дорогах их владельцы нередко гибнут под колесами на тротуарах, сами убивают пешеходов. Эксперты сегодня на круглом столе в Москве раскритиковали новые правила предложенные **Минтрансом**. Так можно ли будет ездить на роликах, электросамокатах и гироскутерах по городу – расскажет Артур Ломидзе.

КОР.: Кирилл Васильев больше 25 километров в час на своем самокате физически разогнаться не может – мощности маловато. Но и этого ему хватает. На работу, в гости и даже за город он отправляется на своем 2-колесном коне с электромотором.

Кирилл ВАСИЛЬЕВ, владелец электросамоката: Это удобно. Не надо тратить дополнительные средства на транспорт. Куда-то выехал, допустим, на окраины города,

где транспорта не так много, ты его в сложенном виде довез, на метро в автобусе, как бы разложил и поехал дальше.

КОР.: Если заглянуть в ПДД, то человек на электросамокате считается пешеходом. Но ведь под определение велосипеда это транспортное средство тоже попадает: 2 колеса приводится в действие мускульной силой человека. Но ведь электромотор делает его еще и мопедом. В России уже больше года обсуждают закон о средствах визуальной мобильности, который должен устранить эту правовую коллизию.

Сегодня общественные организации во главе с сообществом автомобилистов, у которых больше всех вопросов к мчащимся быстрее их владельцам СИМов, обсудили этот проект. И сразу зазвучали требования ужесточить новые правила, в первую очередь поднять возраст тех, кого выпускают на проезжую часть.

Алексей ЦИВИЛЕВ, член комиссии по безопасности дорожного движения при губернаторе Санкт-Петербурга: 14 лет – это еще дети. Это еще, по большому счету, лица, которых нельзя привлечь к административной ответственности. Поэтому также как мопедам я предложил 16 лет.

КОР.: На тротуарах орды людей с колесными помощниками, кажется, больше чем тех, кто гуляет на своих двоих. И самокат, и моноколеса, и гироскутеры не просто мешают движению. Все чаще столкновения на тротуаре приводит к серьезным травмам. В связи с этим зазвучали радикальные предложения запретить СИМам появляться в центральных и туристических зонах городов. Тема пока дискуссионная, а вот спроводить их с загородных трасс, где скоростное ограничение отмечено знаком 90, общественники настроены серьезно. И это еще не все.

Алексей ЦИВИЛЕВ, член комиссии по безопасности дорожного движения при губернаторе Санкт-Петербурга: Однозначно говорю, что электросамокаты должны быть запрещены, например, на скоростных набережных Петербурга, потому что скорость больше 60. Хотя 60 это максимально для города, но реально она больше 60, и люди просто будут погибать.

КОР.: С неожиданной критикой на проект набросились автомобилисты. Им категорически не нравится, что к СИМам отнесли практически все, у чего есть хотя бы 1 колесо.

Александр ХОЛОДОВ, заместитель председателя комиссии Общественной палаты РФ по безопасности и взаимодействию с ОНК: В случае, если там опасность пешехода, то тот, кто управляет СИМом должен спешиться. Как мы себе это представляем, это человек едет на роликовых коньках, как он спешиться. То есть вот на ходу спрыгнет с роликовых коньков.

КОР.: Недовольны законом и сами владельцы СИМов. Электросамокатчик с 20-летним стажем категорически против даже того, что их выгонят с тротуаров на проезжую часть.

Алексей ХОДОРЫЧ, директор по детским проектам издательства, владелец электросамоката: Это повысит травмоопасности на дорогах. Водители ведь называют мотоциклистов как? Хрустики, потому что они абсолютно никак не защищены, очень много смертей.

КОР.: Общественники по итогам совещания подготовят свою резолюцию и любители самокатов, скорее всего, тоже в стороне не останутся и попытаются смягчить требования будущего закона.

Артур Ломидзе, «Известия» специально для РЕН ТВ.

РОССИЯ 24; АЛЕКСАНДР КРАСНОПЕРОВ; 2020.16.08; НА САХАЛИНЕ НАЧИНАЮТ ВОССТАНАВЛИВАТЬ СЕТЬ АЭРОДРОМОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Около десяти советских аэродромов планируют восстановить на Сахалине. Местные власти собираются сделать главным средством передвижения по острову малую авиацию. Два новых самолета купят уже в этом году.

<https://www.vesti.ru/video/2214091>

Текст сюжета:

К концу 2020 года 860 метров грунтовок на Парамушире станут полноценной взлетно-посадочной полосой. Стратегически важный объект даст людям возможность беспрепятственно перемещаться внутри островного региона и за его пределы. В районе появится регулярное авиасообщение взамен чартерных вертолетных рейсов.

«Вертолетные перевозки очень зависимы от погоды. С самолетами все гораздо проще, они не такие требовательные», – говорит **министр транспорта** Сахалинской области Валерий Спиченко.

Бетонные плиты станут основой новой взлётки в аэропорту Охи. Их потребуется около восьми тысяч; специалисты уже приступили к укладке. Их задача – создать полосу длиной больше полутора километров, тогда на севере Сахалина смогут принимать современные самолеты. Проект разбит на этапы до конца 2021 года.

«В этом году будут завершены все земляные работы, построена патрульная дорога, обустроено ограждение по периметру аэродрома и выполнены практически все инженерные коммуникации», – говорит инженер.

Новая взлетная полоса аэропорта «Южно-Сахалинск» находится пока на стадии проектирования. Для ее строительства потребуется около 15 миллиардов рублей и несколько лет. Сейчас специалисты занимаются реконструкцией перрона, укрепляют бетон на местах стоянки лайнеров. Осталась последняя площадка.

После завершения реконструкции в северной части перрона смогут стоять такие гиганты, как «Боинг-747», вес которых с грузом иногда превышает 400 тонн. Сейчас такие воздушные суда принимают только в южной части летного поля, модернизацию которой завершили два года назад.

В планах регионального правительства восстановить всю сеть небольших аэродромов на островах, созданных в советское время. Это взлётки в Александровске-Сахалинском, Зональном, Смирных и площадки в удаленных селах Хоэ, Трамбаус и Виахту.

«Здравоохранение, социальные вопросы, образовательные вопросы – все это должно быть построено на системе транспортной доступности. Авиация – это основа транспортной доступности на Дальнем Востоке и, в частности, на Сахалине», – говорит губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко.

Модернизация коснется не только воздушной транспортной составляющей на островах. Авиарейсы тесно свяжут с автобусными, морскими и железнодорожными маршрутами, чтобы время стыковок для сахалинцев и курильчан было минимальным.

<https://www.vesti.ru/article/2443214>

РОССИЯ 24; КИРИЛЛ СОЛОДКОВ; 2020.15.08; ПРОБОК БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ: В ТЮМЕНИ ОТКРЫТА НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Новую транспортную развязку открыли в Тюмени. Четырехполосная магистраль отвечает всем современным требованиям. Водители, ранее стоявшие в серьезных пробках, теперь могут проезжать сложный отрезок напрямую и без светофоров.

<https://www.vesti.ru/video/2213955>

РОССИЯ 24; МАРИЯ СЛОБОДЯНСКАЯ; 2020.15.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОДДЕРЖИТ МАЛУЮ АВИАЦИЮ НА КАМЧАТКЕ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В правительстве России займутся поддержкой малой авиации на Камчатке. Такое поручение Минфину намерен дать **Михаил Мишустин** после рабочей поездки на Камчатку. Об обновлении парка вертолетов зашла речь во время встречи премьера с представителями общественности и бизнеса в регионе.

<https://www.vesti.ru/video/2213953>

РОССИЯ 24; 2020.14.08; БЕСКОНЕЧНЫЙ РЕЙС: ПОЧЕМУ ОЧЕРЕДЬ ИЗ ТЕХ, КТО ХОЧЕТ ВЕРНУТЬСЯ В РОССИЮ, НИКАК НЕ ЗАКОНЧИТСЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Российские власти предлагают сделать платным вывоз граждан из других стран. С начала пандемии со всего мира при содействии МИДа возвращены на Родину десятки тысяч соотечественников. Однако очередь эта кажется бесконечной. Поскольку вывоз зачастую бесплатный, записываются на него даже те, кто уезжать не собирается. Об этом журналист Антон Красовский выпустил фильм «Вернуться домой».

<https://www.vesti.ru/video/2213884>

ГУДОК; 2020.17.08; В МОСКВЕ ПРОХОДИТ V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ «АБСТРАКЦИЯ БЕЗ ГРАНИЦ»

Художники из 18 стран мира представили свои работы на V ежегодном международном фестивале «Абстракция без границ», открытие которого состоялось 15 августа на площадке Дворца культуры **Российского университета транспорта (РУТ, МИИТ)**. Об этом сообщает сегодня **пресс-служба вуза**.

«Более 100 работ на тему транспорта, образования и современного искусства появилось в Доме художников, расположенном на территории Дворца культуры нашего университета. В этом году картины и инсталляции художников из 18 стран мира – России, Италии, Франции, Германии, США, Чехии, Турции, Японии, Израиля, Южной Кореи, Испании, Мексики, Омана, Румынии, Болгарии, Канады, Швеции и Армении – представлены в рамках V ежегодного международного фестиваля «Абстракция без границ», – рассказал проректор РУТа Михаил Кленов.

В сообщении отмечается, что художники, которые в связи со сложившейся эпидемиологической ситуацией в мире не смогли приехать на открытие, направили только свои работы.

Открывали мероприятие куратор фестиваля Давид Ру и искусствовед Юрий Ланглебен. В ходе открытия выставки состоялся перформанс – художники под музыку представили новую картину в стиле абстракционизма.

По словам Михаила Кленова, по итогам фестиваля будет выпущен бюллетень с обзорами событий, аналитикой и избранными работами художников. «Выставка продлится до 31 августа, вход для всех посетителей свободный», – добавил он.

Как сообщал Gudok.ru, в августе РУТ и Национальный центр промышленного дизайна и инноваций «2050.ЛАБ» заключили соглашение о сотрудничестве. Специалисты студии будут проводить семинары, лекции и мастер-классы для учащихся создаваемого в университете технопарка.

<https://gudok.ru/news/?ID=1531632>

ГУДОК; АЛЕКСАНДРОВА ЕЛЕНА; 2020.17.08; НАГРАДЫ ДЛЯ ЮНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Вчера, 17 августа, первый заместитель начальника столичной магистрали Александр Шинкарев и председатель дорпрофжела на МЖД Дмитрий Шулянский наградили воспитанников Московской Детской железной дороги за победу во Всероссийском конкурсе исследовательских и проектных работ «Транспорт будущего» и дорожном этапе викторины на знание Правил технической эксплуатации железных дорог России.

Итоги конкурса «Транспорт будущего», который ежегодно проводится **РУТ (МИИТ)** среди учащихся школ, колледжей и техникумов, были подведены в начале июня. Среди победителей этого года оказались и представители Московской Детской железной дороги

(МДЖД) в поселке Кратово Московской области. Их проект под названием «Учебный модуль инфраструктуры железнодорожного транспорта» занял первое место в номинации «Модели и макеты транспортной инфраструктуры» в возрастной группе от 15 до 19 лет. Проект-лауреат воплотила в жизнь творческая команда воспитанников Лаборатории железнодорожного моделирования МДЖД в составе Германа Зиннатуллина, Никиты Костина и Дарьи Синявиной. Ребята изготовили железную дорогу в миниатюре из универсальных модулей размером 300x400 мм в едином стандарте 1:87 («Московский железнодорожник» писал о победителях и их проекте в № 100 от 05.06.2020).

Приказом начальника Московской железной дороги Михаила Глазкова за активное участие в разработке новых проектов и за победу в 5-м Всероссийском конкурсе исследовательских и проектных работ «Транспорт будущего» все трое вчера были награждены ценными подарками, которые им вручил первый заместитель начальника МЖД Александр Шинкарев.

На прошлой неделе на Московской дороге завершился дорожный этап викторины на знание Правил технической эксплуатации (ПТЭ) железных дорог России, в котором приняли участие 12 учащихся Московской Детской железной дороги. Победителем в своей номинации «Курсанты (ученики) Детских железных дорог» стал Дмитрий Семененко, который дал 100% правильных ответов всего за 1 минуту 18 секунд. Он и будет представлять столичную магистраль на сетевом этапе викторины, который пройдет осенью.

Второе место в дорожном соревновании на знание правил ПТЭ занял Андрей Орешин (100% правильных ответов за 1 минуту 21 секунду), «бронза» досталась Никите Чичерину (87% за 3 минуты 46 секунд).

Решением президиума дорпрофжела на МЖД за победу в дорожном этапе викторины воспитанники МДЖД были награждены сертификатами и дипломами.

Андрей Орешин не впервые выходит в лидеры дорожного этапа викторины на знание ПТЭ. В прошлом году парень также показал высокие результаты и занял первое место, позднее достойно представив столичную магистраль на сетевом этапе конкурса 2019 года. Подготовкой Андрея занимались преподаватели МДЖД Галина Куценко и Алла Титова. Приказом заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрия Шаханова за активное участие в подготовке юных железнодорожников к участию в викторине на знание Правил технической эксплуатации педагогам объявлена благодарность.

РБК; КАМИЛЛА НУРУТДИНОВА; 2020.17.08; ПИОНЕРЫ ПОД ЗЕМЛЕЙ: В КАЗАНИ ЗАДУМАЛИСЬ О БЕСПИЛОТНЫХ ПОЕЗДАХ В МЕТРО

Мнения опрошенных РБК Татарстан экспертов о внедрении в метро Казани беспилотной системы управления движением разделились. Столица РТ может стать первым городом в РФ, где реализуют подобный проект

«Ни в одном метро России не задействована программа по беспилотному движению. Казанский метрополитен готов к реализации данного проекта: была создана рабочая группа совместно с представителями **минтранса** РТ, исполкома Казани, АО «Трансмашхолдинг», которая учтет все особенности работы казанского метрополитена», – сообщил РБК Татарстан заместитель генерального директора по безопасности и режиму МУП «Метроэлектротранс» Мухаммад Самигуллин.

13 августа президент Татарстана Рустам Минниханов встретился с президентом АО «Трансмашхолдинг» Андреем Бокаревым. Во время встречи управляющий директор компании, которая поставляла составы для казанского метрополитена, презентовал проект по организации беспилотного движения в подземке столицы региона.

Минниханов одобрил идею перевода казанского метрополитена на беспилотную систему. Для более детального изучения вопроса он поручил создать рабочую группу. В нее войдут

представители минтранса РТ, МУП «Метроэлектротранс», исполкома Казани и «Трансмашхолдинга».

Он и другие опрошенные РБК Татарстан эксперты затруднились оценить объем затрат, которые потребуются на реализацию проекта из-за отсутствия примеров в других городах страны.

Генеральный директор АО «Казметрострой» Марат Рахимов положительно оценил проект. Компания построила первую линию казанского метрополитена и сейчас ведет подготовку к строительству второй ветки. «Система движения поездов в казанском метрополитене еще с 2005 года самая лучшая в мире. На данный момент внедрение в нем беспилотных поездов вполне возможно. Система может работать без машиниста», – считает он.

Старший научный сотрудник центра исследования транспортных проблем ВШЭ Павел Зюзин считает, что необходимость внедрения беспилотных поездов в Казани вызывает сомнения, поскольку по региональным меркам – это не самый загруженный метрополитен в России.

«Безусловно, беспилотные технологии в мире на метрополитенах действуют уже не один десяток лет. Технически все это реализуемо, другое дело, что на практике беспилотное движение в метро обычно применяется на интенсивно загруженных линиях. Насколько экономически оправданно может быть его применение в Казани, сказать сложно. Казанский метрополитен загружен гораздо меньше, чем, например, в Новосибирске. Я не уверен, что такие технологии необходимы для Казани», – сказал он.

Эксперт отметил, что те инвестиции, которые правительство может потратить на беспилотные поезда, было бы более эффективно направить на усовершенствование других аспектов работы общественного транспорта Казани. Среди них Зюзин назвал, например, повышение безопасности перевозок.

«Автоматика позволяет поддерживать интервалы движения в условиях повышенного спроса и загрузки. Здесь же, когда она не достигает пиковых значений, я не уверен, что это эффективная мера. В метрополитене Казани, в том числе, есть и другие вещи, на которые стоило бы обратить внимание. Это повышение безопасности пассажиров и размещение дверей на станциях для предотвращения падения под прибывающий поезд», – заявил Зюзин.

Ранее руководитель МУП «Метроэлектротранс» Асфан Галявов сообщил РБК Татарстан, что рабочая группа изучит возможности реализации проекта в казанском метрополитене. После этого будет принято решение о внедрении беспилотной системы.

«В России и странах СНГ метро приспособлено к беспилотным проектам. Чтобы выполнить работы в Казани по организации беспилотного движения, без машинистов, не потребуется больших затрат. Я думаю, что это будет неплохой проект», – сказал Галявов. Он добавил, что внедрение беспилотной системы в метро не повлечет за собой сокращение штата машинистов. Прогнозировать сумму затрат он затруднился.

В Казани на сегодня действует первая линия метрополитена, включающая 11 станций. На сегодня их обслуживают 15 составов, последний из которых был приобретен весной 2020 года.

В настоящее время в городе идет подготовка к началу строительства второй линии метрополитена. Вторая ветка должна соединить 5 районов города и охватить микрорайоны с наибольшими пассажиропотоками. Запланировано строительство 12 станций и 11 перегонов длиной 19,98 км. Строительство разделено на несколько этапов. Протяженность первого участка с 4 станциями составит 5,37 км.

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/17/08/2020/5f3a2e3e9a7947263e5c66d6>

ТАСС; 2020.17.08; МАХОНИН РАССКАЗАЛ ПУТИНУ О СОЗДАНИИ ПЕРМСКОГО НАЗЕМНОГО МЕТРО

Власти Пермского края планируют создать в регионе наземное метро диаметром около 40 км, связав электропоездами «Ласточка» пригороды Перми и города-спутники. Так, уже 1 сентября один из них отправится в Краснокамск, сообщил в понедельник на встрече с **президентом России Владимиром Путиным** врио губернатора края Дмитрий Махонин.

«У нас большие планы с **Российской железной дорогой** по электричке повышенной комфортности «Ласточка». То есть мы сейчас связываем электричкой, до 2023 года план у нас разработан, пригороды Перми и города-спутники. 1 сентября будет впервые за постсоветский период запущена «Ласточка» в город Краснокамск, 60 тыс. [человек] население, 30 минут до центра города Перми. И вообще мы создаем некое транспортное кольцо, называем это «по наглomu» «пермское наземное метро». Диаметр его будет порядка 40 км, что, в общем то, чуть ниже, чем МЦК», – сказал он.

Махонин добавил, что также в регионе уделяется внимание обновлению парка общественного транспорта и формированию новой транспортной модели. «Мы в этом году снизили средний возраст автобуса с 12 до четырех лет и дальше продолжим эту реформу. Плюс закупили новые трамваи», – отметил врио губернатора.

По информации, опубликованной ранее на сайте краевого правительства, второй этап реализации проекта скоростного железнодорожного сообщения Перми с Краснокамском предусматривает соединение путей без заезда на станцию Оверята и появление промежуточных остановочных пунктов Никитино, Шоссейная и Заводская. Также в планах запустить электричку из центра Перми до микрорайона Закамск, а также из Голованово через Пермь-Сортировочную до Оверят, где ранее пригородное сообщение не осуществлялось.

Работая над программой развития пассажирских перевозок в Пермском крае, в **РЖД** рассматривают возможность строительства высоких перронов, которые сделают посадку и высадку более комфортной, пассажирам не придется подниматься по ступеням, достаточно будет просто шагнуть с платформы в вагон электрички. Развитие пригородных перевозок в Пермском крае позволит увеличить пассажиропоток в долгосрочной перспективе в два раза, до 15 млн человек в год.

<https://tass.ru/ekonomika/9220807>

Ъ ПРИКАМЬЕ; 2020.18.08; КРАЕВЫЕ ВЛАСТИ ПЕРЕНОСЯТ ПОКУПКУ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ПЕРМИ

Краевые власти предложили перенести 1,6 млрд руб., запланированные на организацию трамвайного движения между станциями Пермь I и Пермь II, на 2021 (767 млн) и 2022 (800 млн) годы. Соответствующие изменения в региональный бюджет на 2020–2022 годы внесены на рассмотрение краевого законодательного собрания.

Как указано в финансово-экономическом обосновании, перераспределение связано с длительной процедурой внесения изменений в генплан Перми, предусматривающих размещение трамвайных путей на участке Пермь II – Пермь I – Мотовилиха. Проектно-сметную документацию планируется разработать в 2021 году. Выкуп объектов в границах перегона Пермь I и Пермь II в том числе принадлежащих ОАО «РЖД») запланирован на 2021–2022 годы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4457930>

ПРАЙМ; 2020.17.08; РЖД В ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛИ СКОРОСТЬ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ НА 17%, КОНТЕЙНЕРОВ КИТАЙ – ЕВРОПА – НА 25%

РЖД в июле 2020 года увеличили скорость доставки грузов в целом по своей сети на 17% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, а транзитных контейнерных поездов Китай – Европа – на 25%, сообщила компания.

«В июле 2020 года средняя скорость доставки грузовой отправки в целом по сети ОАО «РЖД» выросла до 445 километров в сутки, что на 17% выше, чем за аналогичный период прошлого года», – говорится в сообщении.

Надежность доставки – доля отправок, прибывших в установленный срок, составила 99%, что на 0,9 процентного пункта выше, чем в июле 2019 года.

При дальности перевозок свыше 2600 километров средняя скорость грузовой отправки выросла до 614 километров в сутки, что на 16% выше, чем за аналогичный период прошлого года. РЖД поясняют, что ускорение на больших расстояниях происходит за счет маршрутизации перевозок, сокращения потерь на маневровые операции, удлинения гарантийных участков безопасного проследования грузовых вагонов без осмотра в пути следования.

«Средняя скорость транзитных контейнерных поездов Китай – Европа на инфраструктуре ОАО «РЖД» (участок Карталы – Красное) в июле достигла 1233 километров в сутки – на 25% выше, чем годом ранее», – говорится в сообщении.

Средняя скорость доставки грузовой отправки на сети РЖД в январе – июле 2020 года выросла на 11% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 445 километров в сутки. Надежность доставки достигла 99,5% (за 6 месяцев 2019 года – 98,4%).

ТАСС; 2020.18.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАСШИРИЛО ГЕОГРАФИЮ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАПЕРЕЛЕТОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Правительство России расширило на 42 маршрута сеть субсидируемых авиаперелетов в регионах Дальневосточного федерального округа (ДФО), сообщает во вторник пресс-служба министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики.

Соответствующее постановление подписал премьер-министр РФ Михаил Мишустин, добавляется в сообщении.

Отмечается, что приоритетное право на субсидии по новому перечню имеют компании, которые используют современные российские самолеты и перевозчики, чьи маршруты софинансируются регионами. В июле власти страны выделили из резервного фонда на субсидии 3 млрд рублей на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров, что позволит снизить цены на билеты по отдельным направлениям. Ожидается, что благодаря такому решению услугами авиаотрасли дополнительно воспользуются около 450 тыс. человек.

Субсидирование региональных авиаперевозок из федерального бюджета ведется с конца 2013 года, когда было утверждено соответствующее постановление правительства о развитии региональных и местных авиаперевозок. В феврале 2020 года министр транспорта РФ Евгений Дитрих заявил, что программы субсидирования авиаперелетов в России должны утверждаться на три-пять лет вперед.

<https://tass.ru/v-strane/9223325>

ПРАЙМ; 2020.17.08; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПЕРМСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА БУДЕТ ПРОДОЛЖЕНА – ВРИО ГУБЕРНАТОРА

Власти Пермского края намерены продолжить реконструкцию международного аэропорта «Большое Савино», заявил врио губернатора региона Дмитрий Махонин.

Президент России Владимир Путин в понедельник в режиме видеоконференции провел встречу с врио губернатора Пермского края **Дмитрием Махониным**, стенограмма опубликована на сайте Кремля.

«Мы сейчас, после того как в 2017 году был запущен новый терминал, по сути дела, заканчиваем реконструкцию телетрапов, рулежных дорожек, в сентябре надеемся это все закончить. И следующий этап реконструкции аэропорта – это усиление взлетно-посадочной полосы, чтобы более широкофюзеляжные самолеты у нас могли приземляться и взлетать. Проект у нас готов, очень надеемся, что по линии **Минтранса** и **Росавиации** этим планам суждено будет сбыться в ближайшее время. **Министр транспорта [Евгений Дитрих]** тоже был у нас, вроде подтвердил, но надеемся, что ничего не помешает дальше эти подтверждения реализовать», – сказал Махонин.

ПРАЙМ; 2020.17.08; ГЛАВА «АЭРОФЛОТА» СООБЩИЛ ОБ ОПЕРШТАБЕ ПО НОВЫМ РЕЙСАМ ЗА РУБЕЖ И РАБОТЕ С КНР И ВЬЕТНАМОМ

Российский оперативный штаб по борьбе с распространением коронавируса будет рассматривать открытие новых направлений полетов, работает над возможностью возобновления **рейсов** в Китай и Вьетнам, сообщил глава «Аэрофлота» **Виталий Савельев** в интервью телеканалу «Россия 24».

Глава «Аэрофлота» входит в состав оперштаба.

Отвечая на вопрос, будут ли в ближайшее время открываться какие-либо еще новые зарубежные направления, Савельев сказал: «Будет штаб под руководством **вице-преьера** **Татьяны Голиковой**, как раз там мы будем рассматривать многие направления дополнительные. Но опять же, те направления, которые мы могли бы реально сегодня использовать по Евросоюзу, – европейские страны пока не готовы видеть россиян, потому что они считают, что у нас ситуация (с коронавирусом – ред.) немного хуже, чем у них».

Отвечая на вопрос об открытии **рейсов** в другие страны, помимо европейских, он отметил: «Мы работаем с Китаем, китайское направление, Вьетнам. Но мы должны восстановиться. Ну что мы летаем, четыре страны, это ни о чем».

«Для того, чтобы мы восстановились, мы должны понимать, что мы не подвергаем риску ни себя, ни вновь какой-то толчок, вот о чем вы говорите, чтобы второй волны не было. Поэтому служба Роспотребнадзора выдает критерии, которых мы должны придерживаться, условия, которые мы должны соблюдать при полетах. Все это немного усложняет работу, с одной стороны. С другой стороны, это единственная на сегодняшний день возможность, чтобы мы все-таки совершали полеты», – добавил Савельев.

ПРАЙМ; 2020.17.08; «ПОБЕДА» В СЕНТЯБРЕ-ОКТЯБРЕ БУДЕТ ЛЕТАТЬ ПО 89 НАПРАВЛЕНИЯМ ПО РФ, ВДВОЕ СНИЗИЛА ТАРИФ

Лоукостер «Победа» (входит в **группу «Аэрофлот»**) в сентябре-октябре будет летать по 89 направлениям по России, снизил средний тариф в два раза, сообщила компания.

«Мы видим по уходящему лету, что люди до сих пор не восстановили свои финансовые возможности и готовы летать только по еще более низким ценам, чем обычно предлагает «Победа». В летний сезон 2020 года мы продавали билеты в два-три раза дешевле аналогичного периода прошлого года, в осень мы решили зайти тоже с аномально сниженными ценами – в среднем в два раза дешевле осени 2019 года», – приводятся в сообщении слова гендиректора «Победы» **Андрея Калмыкова**.

«По сравнению со средним тарифом сентября-октября прошлого года цены в рамках распродажи снижены в среднем на 50%. Более 60% билетов на сентябрь-октябрь 2020 года предложено по 999-2999 рублей с учетом всех аэропортовых сборов», – говорится в сообщении. Билеты по этим ценам можно будет купить с 17 по 20 августа.

В сентябре и октябре нынешнего года в расписании «Победы» 89 направлений по России, из которых 16 – новые относительно осени прошлого года, сообщила компания. «Так,

«Победа» осенью впервые будет летать из Анапы в Красноярск, Уфу и Челябинск; из Москвы в Воронеж, Ижевск, Мурманск, Ставрополь; из Краснодара в Казань; из Санкт-Петербурга в Воронеж, Ставрополь, Ульяновск, Ярославль; из Сочи в Калининград, Красноярск, Мурманск и Саратов», – говорится в сообщении.

Кроме того, в рамках повышения транспортной доступности регионов России, осенью текущего года «Победа» будет обслуживать 15 маршрутов, по которым не летает ни одна другая авиакомпания. Прямые уникальные рейсы «Победы» связывают Москву и Петрозаводск; Санкт-Петербург с Астраханью, Владикавказом, Кировом, Нальчиком, Нижнекамском (Бегишево), Саратовом, Ставрополем и Чебоксарами; Анапу с Челябинском; Сочи с Кировом, Саратовом, Нижнекамском (Бегишево) и Чебоксарами.

ТАСС; 2020.17.08; «БЕЛАВИА» ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ ВЫПОЛНЕНИЯ РЕЙСОВ В РОССИЮ ДО 31 АВГУСТА

Белорусская авиакомпания «Белавиа» продлила приостановку выполнения рейсов во все города России до 31 августа. Об этом сообщило в понедельник агентство БелТА.

По его данным, выполнение рейсов в Воронеж, Казань и Нижний Новгород приостановлено до 24 октября. Вернуть деньги за поездку или изменить даты вылета можно до 30 марта 2021 года.

«Белавиа» 31 марта приостановила полеты в РФ до 30 апреля из-за пандемии. Сроки продлевались, в последний раз решение действовало в отношении всех аэропортов РФ по 14 августа, а в Краснодар и Сочи – по 15 августа. 27 июля Минтранс Белоруссии направил в **Росавиацию** письмо с предложением о взаимном возобновлении полетов.

<https://tass.ru/ekonomika/9218919>

ПРАЙМ; 2020.17.08; СУД С БАЗИРОВАВШЕЙСЯ В КИТАЙСКОМ УХАНЕ АВИАКОМПАНИЕЙ UNI-TOP AIRLINES ОТЛОЖЕН НА АПРЕЛЬ

Арбитражный суд Москвы отложил на 28 апреля 2021 года предварительные слушания по иску **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)**, требующего более 658 тысяч долларов (около 48 миллионов рублей по текущему курсу) от базировавшейся в Ухане (провинция Хубэй, Китай) авиакомпании Uni-Top Airlines.

Как следует из опубликованного определения суда, на предварительное заседание, назначенное ранее на 23 июня, представители ответчика не пришли, так как не были извещены о судебном разбирательстве. «Отложить предварительное судебное заседание арбитражного суда Москвы с учетом срока, необходимого для извещения с учетом норм международного права», – говорится в судебном акте.

В **Росавиации** РИА Новости ранее сообщили, что иск от имени ведомства подан ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». В госкорпорации подтвердили, что он связан с долгами по сборам за аэронавигационное обслуживание над территорией России. Об этом РИА Новости сообщил представитель ГК «ОрВД» Николай Ивашов.

Грузовая авиакомпания Uni-Top Airlines прекратила деятельность в ноябре 2019 года из-за финансовых проблем. До этого она выполняла полеты из Куньмина, Уханя и Шэньчжэня в другие китайские города, а также в Бельгию, Люксембург, ОАЭ, Индию, Бангладеш и Малайзию.

Ухань в центральной части Китая (провинция Хубэй) стал известен во всем мире после того, как китайские власти в декабре 2019 года проинформировали Всемирную организацию здравоохранения о вспышке в этом городе неизвестной пневмонии.

Специалисты установили, что возбудителем болезни стал новый коронавирус, позже заболевание получило официальное название COVID-19. ВОЗ 11 марта объявила пандемию нового коронавируса в мире. Государственный комитет по вопросам

здравоохранения КНР 29 марта заявил, что распространение эпидемии в стране в целом остановлено.

ПРАЙМ; 2020.17.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ДО 4,5 МЛРД РУБ УВЕЛИЧИЛО СУБСИДИЮ ГТЛК НА ЗАКУПКУ ИЛ-114-300 И МИ-8

Правительство РФ опубликовало постановление о предоставлении субсидий в размере 4,506 миллиардов рублей для Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) на приобретение шести воздушных судов, следует из материалов на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Минтранс РФ в июле предложил перераспределить 3 миллиарда рублей субсидий ГТЛК, предназначавшихся для Ил-96-400М, на приобретение двух вертолетов Ми-8 и двух самолетов Ил-114-300. Теперь количество техники увеличивается.

«Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в постановление правительства... «О предоставлении в 2020 году субсидии из федерального бюджета... «Государственная транспортная лизинговая компания» на осуществление капитальных вложений в приобретение объектов недвижимого имущества – воздушных судов отечественного производства», – говорится в постановлении.

Субсидии распространяются на три вертолета Ми-8 и три самолета Ил-114-300, которые впоследствии будут переданы в лизинг или аренду в рамках подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание» госпрограммы «Развитие транспортной системы». Планируемый срок поставки воздушных судов – 2022-2023 годы.

В пояснительной записке к документу отмечается, что приобретение новой техники произойдет за счет перераспределения средств федерального бюджета в размере 4,506 миллиарда рублей, которые предусмотрены для **Минтранса** в текущем году на предоставление субсидии ГТЛК для поддержания продаж воздушных судов.

Также предполагается, что окончательно поставки техники оплатят за счет внебюджетных средств, дополнительно привлекаемых ГТЛК на финансовых рынках, в объеме 1,196 миллиарда рублей.

[Вернуться в оглавление](#)