



Ежедневный мониторинг СМИ

29 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.28.10; ВРЕМЯ НОВЫХ ДОРОГ: КУДА ПОШЛА СОТНЯ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ ОТ «ПЛАТОНА»; КАК ИЗМЕНИЛОСЬ ОТНОШЕНИЕ ПЕРЕВОЗЧИКОВ К ГОССИСТЕМЕ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ РАБОТЫ	5
ДОРИНФО; 2020.28.10; В ЭТОМ ГОДУ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС НАПРАВИЛИ 600 МЛРД РУБЛЕЙ – ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ	10
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.28.10; НА ФОРУМЕ СТРАТЕГОВ ВЫСТУПИЛ АЛЕКСЕЙ КУДРИН	10
ИА IVYVORG (IVVG.RU); 2020.28.10; СЕНАТОР СЕРГЕЙ ПЕРМИНОВ НАПРАВИЛ В СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОБРАЩЕНИЕ С ИНИЦИАТИВАМИ	11
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.29.10; ХОТЬ ГАЗ ВЫКОЛИ; КОНЦЕПЦИЯ ЛЕДОКОЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АРКТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬСЯ	12
КОММЕРСАНТЬ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.29.10; АГРОХОЛДИНГИ ИДУТ К ВОДЕ; «БИО-ТОН» МОЖЕТ КУПИТЬ ТЕРМИНАЛЫ НА ВОЛГЕ	13
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.29.10; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РАЗВЕРНУЛИ ИЗ ПРАВИТЕЛЬСТВА; ПОВЫШЕНИЕ ТАРИФОВ ПОКА НЕ ОДОБРЕНО	14
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.29.10; ВНУТРЕННЯЯ ЗАЩИТА ОТ ТОРГОВЫХ ВОЙН; НАЦПРОЕКТ ПО ЭКСПОРТУ СТАЛ МЕНЬШЕ, НО ЯСНЕЕ ..	15
КОММЕРСАНТЬ; АНГЕЛИНА ДАВЫДОВА; 2020.29.10; ОКОЛОУГЛЕРОДНОЕ РАЗВИТИЕ; ПЛАНЫ ЕС ПОВЫШАЮТ ГРАДУС РОССИЙСКОЙ КЛИМАТИЧЕСКОЙ ПОВЕСТКИ	17
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.29.10; «АЭРОЭКСПРЕСС» ПРЕДУПРЕДИЛ О ПОТЕРЕ 60% ВЫРУЧКИ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА	18
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ГАВРИЛЮК; 2020.29.10; ПЕРСОНАЛЬНАЯ БЕЗОТВЕТСТВЕННОСТЬ: КОЛИЧЕСТВО УТЕЧЕК ДАННЫХ В РОССИИ ВЫРОСЛО В 10 РАЗ; ЧАЩЕ ВСЕГО ХАКЕРЫ ВОРУЮТ ИНФОРМАЦИЮ О КЛИЕНТАХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ	19
ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.28.10; «ВЬЕЗЖАЮТ НА ДЕМПИНГЕ»: КАК БОРоться С ПЕРЕВОЗЧИКАМИ БЕЗ ЛИЦЕНЗИЙ; НЕЛЕГАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОСТАВЯТ БЕЗ ТРАНСПОРТА – ВЛАСТИ СЧИТАЮТ ЭВАКУАЦИЮ ЛУЧШЕЙ МЕРОЙ	21
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ПОЛТАВСКАЯ; 2020.28.10; СВЕСТИ С РЕЛЬС: ЗАЧЕМ НУЖЕН ЗАПРЕТ НА ИМПОРТ КОЛЕС ИЗ УКРАИНЫ; РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ МОГУТ УКОМПЛЕКТОВЫВАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ВАГОНЫ БЕЗ САНКЦИОННЫХ ПОСТАВОК	24
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2020.29.10; В МОСКВЕ ВЫБИРАЮТ ЗОНЫ ТЕСТИРОВАНИЯ ДРОНОВ – ДОСТАВЩИКОВ ГРУЗОВ; ПЕРВЫЕ ПОЛЕТЫ В ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОМ РЕЖИМЕ МОГУТ СОСТОЯТЬСЯ В 2022 Г.	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НИКИТА ЗАЙКОВ, НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2020.28.10; РУССКИЙ СВЯЗНОЙ; В	

НОВОСИБИРСКЕ ПРИЗЕМЛИЛСЯ ПОСЛЕДНИЙ ПАССАЖИРСКИЙ РЕЙС ТУ-154	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – КРЫМ; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2020.28.10; ДОМА НА ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЕ; В СИМФЕРОПОЛЕ АВИАТОРЫ НАМЕРЕНЫ В СУДАХ ОТСТАИВАТЬ АЭРОДРОМ «ЗАВОДСКОЕ».....	31
ВЕСТИ.RU, 28.10.2020 14:46; ЕСЛИ НАМ РАЗРЕШАТ ЛЕТАТЬ, МЫ БЫСТРО ВОССТАНОВИМСЯ. ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ ГЕНДИРЕКТОРА «АЭРОФЛОТА»	34
ВЕСТИ.RU, 28.10.2020 14:53; ГЛАВА РОСТУРИЗМА: МЫ СМОГЛИ МИНИМИЗИРОВАТЬ УЩЕРБ ОТ ПАНДЕМИИ	38
LENTA.RU; 2020.28.10; НАЗВАН СРОК СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ В ОБХОД ВЛАДИКАВКАЗА.....	43
ТАСС; 2020.28.10; В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО САМОГО СЕВЕРНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ	43
ТАСС; 2020.28.10; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВПП АЭРОПОРТА В УСТЬ-КАМЧАТСКЕ ПРЕДУСМОТРЕНА НА 2021-2024 ГОДЫ.....	44
ТАСС; 2020.28.10; БАКУНИНСКИЙ МОСТ В ПЕНЗЕ ОТКРОЮТ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ В 2021 ГОДУ	45
ТАСС; 2020.28.10; КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ ВЫПОЛНИЛ ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ	45
ТАСС; 2020.29.10; НА КОЛЫМЕ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ УЧАСТКА ДОРОГИ МАГАДАН – БАЛАГАННОЕ – ТАЛОН	46
РИА НОВОСТИ; 2020.28.10; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШАЕТСЯ КАМПАНИЯ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ 2020 ГОДУ	46
ТАСС; 2020.29.10; В ПРИАМУРЬЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ОКОЛО 30 КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ	47
ВЕСТИ ВОРОНЕЖ; 2020.28.10; БОЛЕЕ 60 НОВЫХ НИЗКОПОЛЬНЫХ АВТОБУСОВ ПОЯВИТСЯ НА УЛИЦАХ ВОРОНЕЖА ДО КОНЦА ГОДА	47
ВЕСТИ ТАМБОВ; МИХАИЛ КОНДРАШОВ; 2020.28.10; ПОЛОСА БЕЗОПАСНОСТИ: БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОБУСНОГО СООБЩЕНИЯ В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	48
ТАСС; 2020.28.10; ВЛАСТИ БЕЛОРУССИИ НЕ ПЛАНИРУЮТ ОГРАНИЧИВАТЬ ВЪЕЗД ИЗ РОССИИ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА.....	48
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; РАБОТА ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ НАД ЕДИНЫМ ПЛАНОМ ДОСТИЖЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ ЗАВЕРШЕНА – МИШУСТИН	49
ТАСС; 2020.28.10; КАБМИН УТОЧНИТ СТРУКТУРУ И ПАРАМЕТРЫ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦПРОЕКТОВ И ГОСПРОГРАММ.....	50
ТАСС; 2020.28.10; ЭКСПЕРТ: СОЗДАНИЕ ДОРОГИ ИЗ КАВМИНВОД НА КУБАНЬ ПОМОЖЕТ РАЗВИТИЮ ТУРИСТИЧЕСКОГО БИЗНЕСА	50
ТАСС; 2020.28.10; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСКАЮТ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА ДЛЯ ТУРИСТОВ.....	51
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; МЕТАЛЛУРГИ РЕШИЛИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОВЫШЕНИЕ НДПИ КАК АРГУМЕНТ В СПОРЕ О Ж/Д ТАРИФАХ	52
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; GLOBALTRANS ПРОТИВ ТАРИФНЫХ СКИДОК ДЛЯ «ИННОВАЦИОННЫХ» ВАГОНОВ, ЗА TRADE-IN	53
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; СНИЖЕНИЕ ПОРОЖНЕГО ПРОБЕГА СТАНЕТ ДРАЙВЕРОМ ДЛЯ КОНСОЛИДАЦИИ ВАГОННЫХ ОПЕРАТОРОВ – GLOBALTRANS	54
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; GLOBALTRANS ВИДИТ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РОСТА БИЗНЕСА В РАЗВИТИИ Ж/Д СЕТИ И «НИШЕВЫХ» ПРОЕКТАХ	55

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; ЦЕНА ПОЛУВАГОНОВ СНИЗИЛАСЬ ДО 2,5-2,7 МЛН РУБ., ЖДАТЬ ЕЕ РОСТА НЕ ПРИХОДИТСЯ – GLOBALTRANS	55
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; ГРУППА GLOBALTRANS ПОКА НЕ ВИДИТ ПРЕДПОСЫЛОК К РОСТУ ПОЛУВАГОННЫХ СТАВОК	55
ТАСС; 2020.28.10; К ВЕЛИКОМУ УСТЮГУ ЗАПУСТЯТ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЕЗДА И ЭЛЕКТРИЧКИ	56
ПРАЙМ; 2020.28.10; РОСМОРРЕЧФЛОТ ВЕРНУЛСЯ К РАЗРАБОТКЕ ПРОГРАММЫ ПО СТИМУЛИРОВАНИЮ СПГ-СУДОХОДСТВА	57
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; СОВКОМФЛОТ ОБСУЖДАЕТ С ФРАХТОВАТЕЛЯМИ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РОТОРНЫХ ПАРУСОВ, ПЛАНИРУЕТ РЕАЛИЗОВАТЬ ПРОЕКТ В БЛИЖАЙШИЕ 2-3 ГОДА	57
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; ОСК В КАЧЕСТВЕ АЛЬТЕРНАТИВНОГО ТОПЛИВА В СУДОСТРОЕНИИ ВИДИТ ПЕРСПЕКТИВЫ ВОДОРОДА, ДУМАЕТ О СУДАХ НА ЭЛЕКТРОБАТАРЕЯХ	58
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; ОСК ПРЕДЛАГАЕТ РАЗРАБОТАТЬ МЕХАНИЗМ ГОСПОДДЕРЖКИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ «ЗЕЛЁНОГО» СУДОХОДСТВА.....	58
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; НОВАТЭК И РОСАТОМ МОГУТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА ЛЕДОКОЛОВ, РАБОТАЮЩИХ НА СПГ.....	59
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ДИНА НЕПОМНЯЩАЯ; 2020.28.10; В ЗОНЕ ДОСТУПА	59
ТАСС; 2020.28.10; ТПП ПОПРОСИЛА ПРОДЛИТЬ ЛЬГОТНУЮ СТАВКУ НДС НА ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ	60
LENTA.RU; 2020.28.10; РОССИЯНЕ НАЧАЛИ МАССОВО ТЕРЯТЬ ДЕНЬГИ ИЗ-ЗА БИЛЕТОВ НА САМОЛЕТ	61
ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; РОСТ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ В СЕНТЯБРЕ УСКОРИЛСЯ ДО 6,8%.....	61
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; ГЛАВА АЭРОФЛОТА НЕ ИСКЛЮЧАЕТ БАНКРОТСТВО АВИАКОМПАНИЙ В УСЛОВИЯХ НИЗКОГО СЕЗОНА И ДЕМПИНГА НА РЫНКЕ	62
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; «АЭРОФЛОТ» ФИКСИРУЕТ ВЫСОКИЙ СПРОС НА ЗАРУБЕЖНЫЕ РЕЙСЫ, ИСПОЛЬЗУЕТ ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫЕ САМОЛЕТЫ – СЕО	62
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; АЭРОФЛОТ В УСЛОВИЯХ COVID-ОГРАНИЧЕНИЙ ТРАТИТ НА ЗАРПЛАТЫ ЛЕТНОМУ ПЕРСОНАЛУ ДО 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ В МЕСЯЦ – СЕО.....	63
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; ВТБ В ХОДЕ SPO КУПИЛ АКЦИИ «АЭРОФЛОТА» НА 5 МЛРД РУБ. – КОСТИН	63
ПРАЙМ; 2020.28.10; ДЕГТЯРЕВ ОБСУДИТ С «АЭРОФЛОТОМ» ВОПРОС О СНИЖЕНИИ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ ДЛЯ ХАБАРОВСКА	64
ПРАЙМ; 2020.28.10; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ УПАЛ НА 52%.....	64
ПРАЙМ; 2020.28.10; «АВРОРА» ВНЕДРЯЕТ СИСТЕМУ, ГАРАНТИРУЮЩУЮ ДОСТОВЕРНОСТЬ РЕЗУЛЬТАТА ТЕСТА ПАССАЖИРА НА COVID	65
ТАСС; 2020.28.10; АЭРОПОРТ АСТРАХАНИ ПРОДЛИЛ РЕЙСЫ В СОЧИ И УВЕЛИЧИЛ ЧИСЛО ПОЛЕТОВ В МОСКВУ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД.....	65
ТАСС; 2020.28.10; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» НАЧАЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА НОВЫЙ РЕЙС ИЗ УФЫ В СТАМБУЛ.....	66
ПРАЙМ; 2020.28.10; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ УФЫ ГОТОВ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ ЗА РУБЕЖ – ВЛАСТИ.....	66
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; АЭРОПОРТ УФЫ НАЧИНАЕТ ПРИЕМ И ОТПРАВКУ АВИАРЕЙСОВ В ТУРЦИЮ	66

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; РОСТУРИЗМ ОБЪЯВИЛ О ЗАПУСКЕ НОВЫХ ЧАРТЕРОВ В РОССИЙСКИЕ РЕГИОНЫ	67
ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; НОРМЫ БЕСПЛАТНОГО ПРОВОЗА БАГАЖА НА ЧАРТЕРАХ ПО РОССИИ УВЕЛИЧЕНЫ ВДВОЕ	67
ФОНТАНКА (FONTANKA.RU); 2020.28.10; ПЕТЕРБУРЖЕЦ ПОДАЛ ИСК К ГОРОДСКОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ. ОН ОСПАРИВАЕТ ЗАПРЕТ НА ПРОВОЗ В МЕТРО ОРУЖИЯ.....	68
ВЕСТИ ТОМСК; 2020.28.10; УЛЕТЕВШИЙ В ПОЛЕ ТОМСКИЙ МИКРОАВТОБУС БЫЛ ПЕРЕПОЛНЕН	68
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.28.10; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА ВЗЯЛА НА КОНТРОЛЬ СИТУАЦИЮ С ЗАДЕРЖКОЙ РЕЙСА «АЭРОФЛОТА» ОРЕНБУРГ – МОСКВА.....	69

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.28.10; ВРЕМЯ НОВЫХ ДОРОГ: КУДА ПОШЛА СОТНЯ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ ОТ «ПЛАТОНА»; КАК ИЗМЕНИЛОСЬ ОТНОШЕНИЕ ПЕРЕВОЗЧИКОВ К ГОССИСТЕМЕ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ РАБОТЫ

В ноябре исполнится пять лет с момента запуска государственной системы «Платон». За эти годы в дорожный фонд России от грузоперевозчиков в виде покилометровой платы за федеральные дороги поступило 120 млрд рублей, что позволит построить и восстановить более 130 мостов и 3,5 тыс. км дорог. С 2020 по 2022 год на собранные госсистемой средства **Росавтодор** расширит и капитально отремонтирует 44 участка федеральных автотрасс протяжённостью 600 км, проходящих по территориям 23 регионов страны. Сейчас «Платон» выполняет свою главную задачу: полученные средства направляются на ремонт и строительство дорожной инфраструктуры, отмечают опрошенные «Известиями» эксперты. Внедрение системы дало ещё один важный эффект: рынок автоперевозок в России – вопреки прогнозам скептиков в 2015-м – стал прозрачнее и цивилизованнее, чего давно ждали честные предприниматели. При этом перевозчики настаивают на усилении контроля за теми, кто пытается обойти систему и не вносить плату.

«Горячее» пошло

На пятый год работы «Платон» прошёл через очередную волну информационных вбросов – в частности, сообщений о распространении покилометровой платы на легковые машины, которые стали повторением точно такого же мифа, запущенного на старте госсистемы в 2015 году.

– Госсистема «Платон» создана для соблюдения установленного действующим законодательством порядка взимания платы только для транспортных средств разрешённой максимальной массой свыше 12 т, – подчеркнули в **пресс-службе «Платона»** в ответ на сообщения анонимного Telegram-канала «Незыгарь» о появлении на сайте системы раздела для регистрации легковых автомобилей, что якобы свидетельствует о планах по взиманию платы не только с большегрузов.

Эксперты назвали произошедшее вбросом с политической целью – для расширения сферы действия системы нужно в первую очередь изменение законодательства, а не разделов сайта.

– Смотрел сам – нет такого раздела на сайте, – заявил **партнёр аналитического агентства «Автостат» и автоэксперт Игорь Моржаретто**, взявшийся проверить опубликованную анонимами информацию.

Большинство экспертов сошлись в том, что цель этого вброса – создание горячей темы перед выборами в Госдуму и привлечение внимания 45-миллионной аудитории владельцев частных автомобилей.

Введение платы для легковых автомобилей, по мнению гендиректора аналитического центра «Политген» Ярослава Игнатовского, и сейчас, и в среднесрочной перспективе – несвоевременный шаг.

– Несмотря на то что количество автомобилей увеличивается, а вместе с этим растут и затраты на поддержание автодорожной инфраструктуры, установление платы за проезд для легковых автомобилей грозит социальным напряжением. За передвижение большегрузов платят компании-перевозчики, поэтому расход на «Платон» не бьёт по кошельку самих водителей, – рассуждает он.

Приняв «Платон», Россия пошла по пути мировых тенденций, отметил автоэксперт. Он напомнил о существовании подобной системы в Германии, на опыт которой часто ссылаются в нашей стране.

Так, немецкий Toll Collect только через десять лет работы снизил порог охвата автомобилей грузоподъёмностью с 12 до 7,5 т. Запуск такой системы в Германии обоснован справедливым принципом, обеспечивающим взимание платы за пользование дорожной инфраструктурой с тех видов транспортных средств, которые оказывают бóльшую нагрузку на автомагистрали и используют их в коммерческих целях в отличие от легковых авто, а также стимулированием к повышению экологического класса грузовиков.

«Восстановить справедливость»

Сейчас в российской госсистеме зарегистрирован 1 млн 386 тыс. большегрузов. За месяц к «Платону» присоединилось 14,5 тыс. транспортных средств. Грузоперевозчикам за эти годы выдано 2,2 млн бортовых устройств.

Свою лепту в дорожный фонд России вносят и иностранцы: зарубежные перевозчики из 70 стран мира зарегистрировали в системе «Платон» более 330 тыс. 12-тонников. Около 15% всех перечисленных средств заплатили именно иностранные логистические компании, работающие на российских автомагистралях.

Все иностранные фуры, которые едут по нашим федеральным дорогам, платят так же, как и все, отметил спецпредставитель **президента России** по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов. Он подчеркнул, что иностранцев таким образом уравнили в правах с нашими дальнбойщиками, которым приходится вносить плату за передвижение по трассам за границей.

– Я поддерживаю «Платон». Когда я был **вице-премьером** и отвечал за транспорт, я публично говорил, не стеснялся. Меня, прямо скажем, злило то обстоятельство, что у нас на все виды транспорта есть оплата за инфраструктуру, кроме автомобильного, – говорил Сергей Иванов. – Только на автомобильных дорогах, которые на тот момент все были бесплатные, бесплатно можно было вести всё что угодно. И я знаю случаи, когда металл и уголь по 60 т везли на фурах, потому что бесплатно, не надо платить за инфраструктуру. Конечно, это разбивало дороги без конца. И вот как раз система «Платон» призвана, я бы так сказал, восстановить справедливость. Это же справедливо: едешь – плати, едешь на тяжёлой фуре – плати, естественно, больше.

44 дороги и 100 мостов за два года

Трассы, которые за счёт средств от «Платона» планируется восстановить в течение ближайших двух лет (а это 44 участка федеральных автодорог), станут вдвое шире: двухполосными, более комфортными и безопасными. За этот же период дорожники капитально отремонтируют 100 «платоновских» мостов.

За минувший месяц дорожники завершили ремонт 17-километрового участка трассы М7 «Волга» в Чувашии, где расширили проезжую часть до четырёх полос, а встречные потоки на одном из самых загруженных отрезков магистрали разделили барьерным ограждением. Также **Росавтодор** расширил до четырёх полос шестикилометровый подъезд к Черкесску на федеральной трассе А165. На оползнеопасном отрезке дороги возвели железобетонную подпорную стену длиной 325 м. Ещё 5 км этой магистрали будет расширено в следующем году. Ежедневно по трассе А165 проезжает более 10 тыс. автомобилей.

До конца следующего года четырёхполосным станет другой участок подъездной дороги к Черкесску длиной 14 км на трассе Р217 «Кавказ». Первые четыре километра отремонтировано уже в этом году.

В середине сентября с месячным опережением на «платоновские» деньги капитально отремонтировали мост на 532-м км федеральной трассы Р228 в Волгоградской области. В нормативное состояние приведены опоры и пролётные строения, а для устройства дорожного полотна применили усовершенствованный асфальтобетон, улучшающий сцепление колёс с проезжей частью, что снизит риски образования колеи летом и разрушения зимой.

Где деньги?

Пять лет назад введение «Платона» вызывало недовольство водителей и компаний-перевозчиков, но система доказала свою эффективность: денег на развитие автодорожной инфраструктуры в бюджет стало поступать больше, отмечает **гендиректор аналитического центра «Политген» Ярослав Игнатовский**.

– Транспортники обращали внимание на завышенные тарифы, необоснованный размер штрафных санкций. В итоге ряд их требований был удовлетворён, а социальное возмущение стало уходить из информационной повестки, – напомнил собеседник «Известий».

По его словам, благодаря «Платону» нелегальные перевозчики были вынуждены уйти с рынка.

Деньги от «Платона» используются для совершенствования дорожной инфраструктуры, идут на восстановление и строительство дорог и мостов, подчеркнул **председатель межотраслевого экспертного совета по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак**.

– Утилитарную задачу, которую возлагали на «Платон», система очевидно выполняет: деньги действительно собираются, в дорожный фонд поступило уже более 100 млрд рублей, за эти годы отремонтированы и построены нужные и важные объекты дорожной инфраструктуры, – сказал «Известиям» эксперт.

Первоначальная настороженность в отношении системы, по мнению Игоря Моржаретто, была связана с тем, что в России мало кто готов отдавать деньги на подобные цели.

– Постепенно все поняли, что за счёт этих средств отремонтировано много дорог и построено много новых мостов, – рассуждает Игорь Моржаретто.

Более того, нецелевого расходования средств, собранных системой «Платон», о котором пять лет назад заявлял ряд «экспертов», не выявили и проверки Счётной палаты и Совета Федерации.

– Средства использованы целенаправленно: для строительства, реконструкции и ремонта аварийных мостов и путепроводов, для ремонта убитых дорог, – заверил **член комитета по экономической политике Совета Федерации Юрий Важенин**.

Он добавил, что информацию, куда нужно направить средства, дают сами пользователи дорог. Регулярные отчёты об отремонтированных дорогах появляются на специальной странице dorogi.platon.ru, чего не происходит на сайтах подобных систем в Белоруссии и странах Европы – Германии, Словакии и Австрии, обращает внимание Борис Рыбак.

Смена назначения

В дальнейшем действие «Платона» может распространиться на региональные дороги, полагает **автоэксперт Игорь Моржаретто**.

– Региональные трассы не менее федеральных нуждаются в ремонте. Часть автомобилей, которые раньше ходили по федеральным трассам, перешли на маршруты по региональным и достаточно сильно их разбили, – посетовал он.

По словам председателя МОЭС Бориса Рыбака, «Платон» расширится в первую очередь на те дороги, статус которых правительство планирует сменить на федеральные, где необходимо обеспечить равный контроль для всех грузоперевозчиков и построить инфраструктуру системы.

– Если примерно 80% федеральных трасс сейчас соответствует стандарту, то из региональных до него не дотягивает и половина. Если дороги сменят статус, то есть надежда, что их качество улучшится, – считает эксперт.

В ближайшие годы, по данным **Минтранса России**, назначение сменят почти 20 тыс. км региональных дорог – в этом случае протяжённость федеральных трасс превысит 70 тыс. км.

Активность перевозчиков

К октябрю объём грузоперевозок восстановился после апрельского падения из-за пандемии коронавируса, отметили в **пресс-службе** компании-оператора госсистемы «Платон» «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТТС), опираясь на данные индекса «Платона», который публикуется еженедельно и показывает разницу общего пробега грузовиков по федеральным трассам между 2020 и 2019 годами.

– Более того, грузоперевозчики из ритейла, сельскохозяйственной и строительной отраслей, а также логистические компании (сборные грузы) с июля демонстрируют положительные показатели экономической активности по сравнению с прошлым годом, – рассказали «Известиям» в **пресс-службе**.

Эту статистику использует для контроля ситуации Минэкономразвития, отмечал ранее глава ведомства Максим Решетников. Сейчас плата с большегрузов практически не влияет на стоимость перевозки и не отражается на конечных ценах перевозимой продукции, отметил Борис Рыбак.

– Самые главные расходы в грузовых перевозках – это стоимость топлива и зарплата водителей, а доля расходов от «Платона» незначительна. Кроме того, система взимания платы действует только на федеральных трассах, протяжённость которых составляет пять процентов от всех дорог в стране. Если это переложить на продукты и товары, которые перевозятся, то это меньше, чем одна десятая процента, – пояснил председатель МОЭС.

Влияние платы за федеральные дороги по системе «Платон» на конечную стоимость основных видов промышленной и продовольственной продукции выражается в сотых долях процента (максимально 0,03–0,05%), а для дорогостоящих товаров – тысячные доли процента, подтверждают расчёты заводделом управления перевозками грузов автомобильным транспортом НИИ автомобильного транспорта Ивана Батищева.

Борис Рыбак добавил, что своевременный ремонт автотрасс позволяет повысить скорость доставки и, соответственно, снизить расходы предпринимателей на топливо и ремонт грузовиков.

Министр транспорта России Евгений Дитрих также отмечал, что взимание платы по «Платону» критическим образом не влияет на объём грузовых автомобильных перевозок в период пандемии нового коронавируса.

– Сегодня грузовые автоперевозки сбалансированы. Видим, что объём перевозок на грузовом автотранспорте стабилен, не очень сильно упал по сравнению с прошлым годом, – сказал министр. – Нужно четко понимать, что платоновский платёж для потенциала перевозок решающего значения не имеет.

Белый рынок

Система «Платон» достигла важной цели и привела к «обелению» и прозрачности рынка автомобильных грузоперевозок, полагает исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольга Федоткина. С ней соглашается Борис Рыбак.

– Самое главное, что введение «Платона» изменило рынок автомобильных грузовых перевозок. Он стал менять свою конфигурацию и из абсолютно нерегулируемого, сложившегося таким к 2005 году, превращается в более контролируемый и цивилизованный. Этот рынок важен для России, – подчеркнул собеседник «Известий».

По его оценке, годовой оборот грузовых автомобильных перевозок исчисляется колоссальными суммами: от пяти до шести триллионов рублей. Борис Рыбак добавил, что запуск государственной системы «Платон» стал внешней силой для оздоровления отрасли автомобильных грузоперевозок.

– Именно с этого момента начался абсолютно новый и более высокий уровень конструктивного диалога между рынком и регулятором. «Платон» стал не только способом мониторинга транспортных потоков и сбора средств на строительство дорог, но и стимулом к долгожданному наведению порядка на рынке грузоперевозок. И на

сегодняшний день у перевозчиков ожидание в развитии «Платона» как источника данных для корпоративных платформ и дополнительных цифровых сервисов, – заключил эксперт. Сокращение количества «серых» перевозчиков и как следствие снижение уровня недобросовестной конкуренции – положительный эффект в работе «Платона», отмечают в автотранспортном предприятии розничной сети «Магнит» – компании «Сельта».

– Уменьшение аварийности, улучшение экологической обстановки, отчётность по собранным средствам и их распределению, – перечислил очевидные плюсы «Платона» представитель компании.

Розничная сеть «Магнит» в этом месяце стала победителем IV Национальной премии «Грузовики и дороги» в категории крупнотоннажных перевозок на внутрироссийских маршрутах, сообщается на сайте премии. В тройке лидеров этой номинации и логистическая компания «Деловые линии», в которой также ценят госсистему за результат её работы – улучшение дорожной инфраструктуры.

Статистика госсистемы «Платон» стала одним из критериев отбора лучших грузоперевозчиков.

– Представители госсистемы «Платон» традиционно входят в состав жюри ежегодного конкурса. Ключевым критерием наших оценок являются данные государственной системы «Платон». Мы анализировали сразу несколько параметров: объём парка и его прирост за год, экономическую активность на основе интенсивности движения. Совокупный «флот» отмеченных компаний вырос за год почти на 700 грузовиков, рост пробега по федеральным трассам достигал 10% и более в отдельные месяцы весной в период коронавирусного спада, – пояснил представитель **пресс-службы РТИТС**.

Добавочная польза

Данные о количестве передвигающихся 12-тонников по федеральным трассам, полученные от «Платона», используют государственные ведомства и надзорные службы, отметил гендиректор РТИТС, директор Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) Антон Замков.

– Изначально система «Платон» была интегрирована с налоговой службой, дальше подключились таможенники, МВД, ГИБДД, и в результате сейчас мы получили довольно серьёзный каркас, основанный на сотрудничестве с органами власти, – пояснил «Известиям» Антон Замков.

Однако перевозчики настаивают на продолжении усиления контроля за нарушителями, которые не вносят плату за федеральные дороги.

– Большим цивилизованным перевозчикам, которые отчисляют средства, не нравится, что некоторые ловкачи научились объезжать по региональной трассе или пытаются обойти систему. Те, кто не платит в «Платон», естественно, имеют конкурентные преимущества, они могут установить более низкие тарифы на перевозки, и это портит рынок, – убеждён Борис Рыбак.

По его словам, претензии перевозчиков заключаются в том, чтобы контроль оплаты усиливался.

– Платить должны все, а тех, кто увиливает, нужно наказывать, – подчеркнул председатель МОЭС.

В ближайшие несколько лет контроль за проездом большегрузов будет усиливаться. Соответствующая инфраструктура «Платона» при увеличении протяжённости федеральных трасс пополнится 30 автомобилями и 155 дополнительными рамными конструкциями, фиксирующими с помощью специальных сканеров и камер проезд грузовиков круглосуточно, рассказал ранее в интервью «Известиям» гендиректор РТИТС Антон Замков.

Сегодня тариф «Платона» – 2,20 рубля за километр. По законодательству он должен индексироваться раз в год в зависимости от размера инфляции. В июле **Федеральное**

дорожное агентство сообщило, что с 1 февраля 2021 года плата может составить 2,31 рубля за километр.

По поручению **Минтранса Росавтодор** информирует перевозчиков об изменении стоимости за полгода до индексации. По мнению исполнительного директора СЭЛ Ольги Федоткиной, такое заблаговременное предупреждение важно для бизнеса.

Этот подход обеспечивает спокойное планирование деятельности, прозрачность и предсказуемость инфраструктурного тарифа, пояснила эксперт.

<https://iz.ru/1079332/iuliia-romanova/vremia-novykh-dorog-kuda-poshla-sotnia-milliardov-rublei-ot-platona>

ДОРИНФО; 2020.28.10; В ЭТОМ ГОДУ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС НАПРАВИЛИ 600 МЛРД РУБЛЕЙ – ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ

Накануне, 27 октября, в рамках **XIX Общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России»** состоялось пленарное заседание **«Как обеспечить устойчивое развитие в эпоху неустойчивости»**, на котором министр транспорта РФ Евгений Дитрих рассказал о приоритетах развития транспортной инфраструктуры. Об этом сообщает **пресс-служба Минтранса РФ**.

По словам **Евгения Дитриха**, в 2011 году на строительство федеральных трасс было выделено 250 млрд рублей, к 2019 году эта сумма выросла до 400 млрд рублей. В период пандемии коронавируса удалось увеличить объемы транспортного строительства, всего в текущем году на строительство федеральных автодорог выделили 600 млрд рублей.

Министр отметил, что в настоящий момент на территории России возводят около 2 тыс. км новых автодорог, еще 16 тыс. км трасс реконструируют. По поручению **Президента РФ Владимира Путина** в этом году регионам, которые перевыполнили план работ по строительству дорог, выделили дополнительные 100 млрд рублей в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Также **Евгений Дитрих** рассказал о формировании опорной дорожной сети. **«Порядка 170 тыс. км должны быть сформированы и к 2030 году содержаться в нормативном состоянии. Если до сих пор мы приводили в порядок региональные трассы, которые выберут российские субъекты, то теперь мы хотим вместе с ними определить основные транспортные магистрали, по которым будут доставляться грузы и перемещаться основные людские потоки. В этих трассах мы видим и федеральные дороги, и региональные – именно они должны быть в порядке»**, – подчеркнул чиновник.

Кроме этого, обсудили вопрос безопасности на дорогах. По словам **министра транспорта РФ**, за последние 10 лет удалось практически вдвое снизить смертность в результате ДТП. **«На дорогах только с 2012 по 2018 год эта цифра снизилась на треть. Мы смогли спасти десять тысяч человеческих жизней за этот период. Это, в общем, население небольшого городка»**, – отметил Евгений Дитрих.

https://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=87079

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.28.10; НА ФОРУМЕ СТРАТЕГОВ ВЫСТУПИЛ АЛЕКСЕЙ КУДРИН

Государственные программы требуют корректировки. Таким мнением поделился Председатель Счетной палаты Алексей Кудрин на пленарном заседании **«Как обеспечить устойчивое развитие в эпоху неустойчивости»** Форума Стратегов.

«В государственных программах очень много целей, показателей, индикаторов, и они не всегда сбалансированы. Нам нужно сделать более лаконичными эти программы, понятными в том числе людям, а не только чиновникам-управленцам», – заявил он.

По мнению главы СП, государственные программы не в полной мере соответствуют проектному подходу: **«Они оказались немножко устаревшими для такого более**

динамичного управления достижением целей. Нужно более четко разделить на проекты и процессы, усилить координацию между министерствами и ведомствами».

Как отметил Алексей Кудрин, устранение этих недостатков поможет не только повысить качество реализации национальных программ и целей, но и выполнить 17 Целей устойчивого развития ООН (ЦУР). Именно вкуче эти два направления развития создают прочный фундамент экономического и социального благополучия государства. Однако пока ЦУР еще недостаточно скоординированы. «Мы отмечаем недостаточную вовлеченность в активное исполнение некоторых целей, слабую координацию министерств и ведомств между собой по достижению этих целей. Например, 25% показателей Целей устойчивого развития у нас просто не распределены даже по министерствам и ведомствам», – сказал он.

Еще один фактор качественного стратегического планирования – грамотное распределение ресурсов. Алексей Кудрин указал на три главных направления для роста государственных инвестиций: образование, здравоохранение и инфраструктура. Причем увеличить финансирование он предлагает за счет перераспределения средств, новых государственных заимствований, а не повышения налогов.

«Образование и здравоохранение – это то, что формирует человеческий капитал и новые возможности для любой страны. То есть, отдача от человека сейчас больше, чем от инвестиций в любую другую сферу, даже в добычу нефти», – пояснил Председатель Счетной палаты. «Что касается инфраструктуры, то она влияет на качество общения внутри страны: скорость движения товаров, пространственное развитие, миграцию населения. Этот момент мультипликативно влияет на разные отрасли. Вот почему, я считаю, что и образование, и здравоохранение, и инфраструктура требует более высоких расходов: в полтора – два раза», – добавил он.

Также на форуме выступил министр транспорта Евгений Дитрих. Он поддержал необходимость увеличения объемов инвестиций в инфраструктуру, но делать это надо поэтапно.

«Это нужно, чтобы не только объемы денег могли нас продвигать вперед, но и наши производственные мощности не отставали. Это очень важно, чтобы и долгосрочно до 2024, до 2030 года строители, потенциальные предприниматели в этой сфере видели свои перспективы. Потому что только в этих условиях они будут иметь возможность закупать технику, вкладывать в будущее, нанимать людей на будущие проекты. Только в этих условиях мы действительно увидим перспективы роста», – подчеркнул глава Минтранса.

Напомним, Форум стратегов проводится уже в девятнадцатый раз и является одним из ключевых мероприятий в области стратегического планирования, собирая на своей площадке российских и международных экспертов, представителей федеральных, региональных и муниципальных органов власти, лидеров бизнеса.

<https://fedpress.ru/news/77/society/2609228>

ИА IVYBORG (IVBG.RU); 2020.28.10; СЕНАТОР СЕРГЕЙ ПЕРМИНОВ НАПРАВИЛ В СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОБРАЩЕНИЕ С ИНИЦИАТИВАМИ

Инициативы сенатора от Ленобласти Сергея Перминова озвучат министру транспорта РФ Евгению Дитриху во время ноябрьской встречи в рамках парламентского часа.

Первый вопрос касается строительства новых станций метро в мегаполисах, пишет Telegram-канал «Тайны Ленинградского двора». Он предлагает проработать программу поддержки строительства метро в городах – в виде субсидий из федерального бюджета. Сейчас согласно действующему закону регионам приходится строить станции метро за счет своего бюджета, а это дорого и долго.

Следующая инициатива заключается в пересмотре стандартов транспортного обслуживания населения, которые были Минтранс утвердил еще в 2007 году. Сегодня

эти стандарты носят рекомендательный характер и представляют из себя набор минимальных нормативов территориальной и ценовой доступности. Также имеются трудности правового характера, связанные с разделением полномочий.

<https://ivbg.ru/8147699-senator-sergej-perminov-naprazil-v-sovet-federacii-regionalnye-obrashhenie-s-iniciativami.html>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.29.10; ХОТЬ ГАЗ ВЫКОЛИ; КОНЦЕПЦИЯ ЛЕДОКОЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АРКТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ МОЖЕТ ИЗМЕНИТЬСЯ

Проект строительства четырех ледоколов на СПГ, который обсуждается уже три года, может сорваться. Экспериментальные проводки газозовов на восток с участием атомных ледоколов позволили НОВАТЭКу и ФГУП «Атомфлот» пересмотреть концепцию ледокольного обеспечения проектов. В компании полагают, что с учетом продления ресурсов и обновления флота новые СПГ-ледоколы могут не понадобиться. Эксперты уточняют, что ледоколы на СПГ могли бы закрыть потребности в Карском море, высвободив более мощные суда для работы на востоке.

НОВАТЭК так и не принял решение о строительстве ледоколов на СПГ, рассказал директор департамента морской транспортировки компании Александр Семенов на конференции PortNews. Он отметил, что в мае два газозова с грузом НОВАТЭКа и атомными ледоколами совершили самую раннюю в истории проводку в восточном секторе Севморпути (см. “Ъ” от 29 мая и “Ъ” от 16 июля). «Погода позволяет, климат меняется, и наши газозовы себя очень хорошо показывают, – заверил топ-менеджер. – Почти весь путь они прошли сами». Господин Семенов пояснил, что эти рейсы дали уникальный опыт, который «заставляет пересматривать концепцию ледокольного обеспечения арктических проектов». Экспериментальные рейсы планируется продолжить в январе–феврале. «Возможно, нам не потребуется такого количества ледоколов, как планировалось раньше», – уточнил топ-менеджер.

По его словам, сейчас НОВАТЭК проводит оценку достаточности ледокольного флота с учетом программ его обновления для обеспечения проектов самой компании и других грузоотправителей Арктики, например «Газпром нефти» и ГМК «Норильский никель». «Пока нет ответа, будем ли мы их (ледоколы на СПГ. – “Ъ”) строить. Поймем после того, как эту концепцию с «Атомфлотом» отработаем и сформируем», – пояснил господин Семенов.

Строительство ледоколов на СПГ мощностью 40 МВт каждый обсуждается с 2017 года. Планировалось заказать четыре судна для работы в Карском море и Обской губе. Исходно инициатива исходила от «Атомфлота», по его заказу финская Aker Arctic Technology разработала тендерный проект. В НОВАТЭКе говорили и о собственных заказах СПГ-ледоколов.

В сентябре 2018 года компания и «Росатом» заключили соглашение о намерениях по созданию СП и сотрудничестве в разработке, финансировании и реализации проекта по строительству флота СПГ-ледоколов, судов портового флота и снабжения. Но позже глава и совладелец НОВАТЭКа Леонид Михельсон уточнял, что управлять СПГ-ледоколами будет СП НОВАТЭКа, «Совкомфлота», COSCO и Фонда Шелкового пути – «Морской арктический транспорт».

Стоимость четырех ледоколов в 2019 году оценивалась в 60 млрд руб. Среди возможных исполнителей заказа назывался Выборгский судостроительный завод (входит в ОСК) в кооперации с финской Helsinki Shipyard Oy, дальневосточная «Звезда», а также китайский Hudong в кооперации с корейскими Samsung или Hyundai.

Источники “Ъ” в «Росатоме» при этом утверждали, что «в долгосрочной перспективе и с учетом полного цикла» атомный ледокол экономичнее, чем судно на СПГ.

Один из собеседников “Ъ” добавляет, что есть разработки атомных ледоколов с одной реакторной установкой для шельфа, их можно было бы переформатировать и для других работ.

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев признает, что адекватно оценить потребность в ледоколах на обеспечение круглогодичной транспортировки СПГ на восток по Севморпути в заявленном объеме 21,7 млн тонн в год на базе имеющихся данных просто невозможно. Более понятная картина появится по итогам экспериментальных рейсов в январе–феврале и мае, отмечает эксперт.

По его мнению, индикативный показатель – это семь атомных ледоколов, но все зависит от тактики проводок. Газовозы, строящиеся для «Арктик СПГ 2», отмечает эксперт, будут обладать лучшей ледопроеходимостью, но потребность сохранится на лимитирующих участках – в проливе Вилькицкого, на Айонском ледяном массиве и т. п. В будущем, полагает господин Григорьев, неатомные ледоколы, в том числе на СПГ, могут работать в Карском море и его губах, заливах и впадающих реках, высвободив шесть атомных ледоколов для восточного направления.

<https://www.kommersant.ru/doc/4550349>

КОММЕРСАНТЬ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.29.10; АГРОХОЛДИНГИ ИДУТ К ВОДЕ; «БИО-ТОН» МОЖЕТ КУПИТЬ ТЕРМИНАЛЫ НА ВОЛГЕ

Управляющая более 450 тыс. га земель компания «Био-тон» бывшего топ-менеджера Объединенной зерновой компании Эдуарда Зернина расширяет инфраструктуру. Холдинг может приобрести терминальные мощности на Волге у крупного поставщика пивоваренного ячменя «Грейнрус». Потенциал Поволжья как производителя и экспортера зерна растет, а выход к реке позволит «Био-тон» сэкономить на логистике.

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) удовлетворила ходатайства компании «Био-тон» о получении в собственность основных производственных средств АО «Кинешемская хлебная база №14» и ООО «Грейнрус трейд», следует из сообщений на сайте ФАС. Эти структуры входят в группу «Грейнрус» – крупного поставщика пивоваренного ячменя, сырья для виноделия, зерна и пр. По собственным данным, группа включает более 45 тыс. га земель в Курской области, семенной завод, элеваторы и пр. Среди клиентов – AB InBev Efes, Heineken, «Балтика» (входит в Carlsberg Group) и др.

«Био-тон» – один из крупнейших в России производителей подсолнечника и зерна. По собственным данным, управляет 452 тыс. га земель в Самарской, Саратовской и Ульяновской областях. Владеет мощностями хранения на 325 тыс. тонн. Планируемый урожай в этом году – 690 тыс. тонн. Бенефициар «Био-тон» – бывший топ-менеджер Объединенной зерновой компании и председатель правления Союза экспортеров зерна Эдуард Зернин. В 2019 году выручка ООО «Компания «Био-тон»» выросла на 12,5%, до 5,83 млрд руб., чистая прибыль сократилась на 47,69%, до 479,77 млн руб. (данные «СПАРК-Интерфакс»).

Перечень активов в сообщениях ФАС не уточняется. По словам источника “Ъ”, знакомого со сделкой, «Био-тон» может приобрести у «Грейнрус» зерновой терминал «Волга» в Ивановской области, который принимает суда «река–море» грузоподъемностью до 5 тыс. тонн и «Октябрьскую хлебную базу» в Самарской области с приемкой и отправкой грузов судами «река–море», вагонами и автомобильным транспортом. Общая емкость элеваторных комплексов предприятий – более 80 тыс. тонн.

Гендиректор «Био-тон» Ирина Логачева передала “Ъ”, что за счет сделки холдинг намерен нарастить мощности по хранению и перевалке зерна и масличных.

Совладелец «Грейнрус» Владислав Чернов комментарий не предоставил.

Директор «Совэкона» Андрей Сизов говорит, что через «Октябрьскую хлебную базу» «Био-тон» может поставлять продукцию по всей России, а также на экспорт – через Каспийское и Черное моря. По его словам, в теории можно и организовать перевалку на судне Panamax (грузоподъемность – 60–80 тыс. тонн) в порту Кавказ. К тому же потенциал Поволжья как производителя и экспортера зерна сегодня растет, что может положительно сказаться и на перевалке «Октябрьской хлебной базы», добавляет господин Сизов.

Руководитель аналитического центра «Русагротранса» Игорь Павенский отмечает, что за первые три месяца с начала сезона с речных портов Волго-Дона на фоне рекордного объема урожая на рейдовую перевалку в порту Кавказ и на порты Каспия было поставлено 1,35 млн зерна – в 1,6 раза больше, чем в июле–сентябре 2019 года. Поставки зерна на экспорт водным и железнодорожным транспортом из Поволжья также гораздо дешевле, чем автомобильным, добавляет он.

Как отмечает господин Сизов, «Био-тон», вероятно, может использовать терминал «Волга» для импорта шрота из Европы.

«И если покупка «Октябрьской хлебной базы» логично дополняет сельскохозяйственное направление холдинга, то торговля шротом – это уже отдельный бизнес. Видимо, «Био-тон» будет активнее работать и как трейдер», – рассуждает он.

Конкуренты компании «Био-тон» также расширяют собственную инфраструктуру. Так, один из крупнейших игроков на рынке «Деметра-холдинг» (50% принадлежит ВТБ, остальное у «Агроновы» Таймураза Боллоева и Marathon Group Александра Винокурова и Сергея Захарова) в среду объявил о покупке первого элеватора – «Ипатовский КХП» в Ставропольском крае емкостью 75 тыс. тонн зерна.

<https://www.kommersant.ru/doc/4550354>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.29.10; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РАЗВЕРНУЛИ ИЗ ПРАВИТЕЛЬСТВА; ПОВЫШЕНИЕ ТАРИФОВ ПОКА НЕ ОДОБРЕНО

У ОАО РЖД возникли сложности с согласованием тарифных инициатив, предполагающих финансирование инвестпрограммы за счет повышения цен на порожний пробег на 16% и ряда других индексаций. По данным источников “Ъ” в отрасли, первый вице-премьер Андрей Белоусов отправил предложения монополии на доработку. Потребители возражали даже против предыдущей, более мягкой версии, призывая ОАО РЖД вместо этого снижать инвестиции. Но, отмечают эксперты, грузовые проекты сокращать неэффективно, а масштабные пассажирские уже одобрены на самом высоком уровне, что сильно затрудняет их секвестр.

Как рассказали источники “Ъ”, первый вице-премьер Андрей Белоусов не принял предложения ОАО РЖД по вопросу дефицита финансирования инвестпрограммы ОАО РЖД. Монополия планировала покрыть его за счет серьезного изменения тарифов. По информации трех собеседников “Ъ”, господин Белоусов отправил предложения ОАО РЖД на доработку. В ОАО РЖД и секретариате господина Белоусова ситуацию не комментируют. Источники “Ъ” говорят, что 29 октября параметры финплана и инвестпрограммы монополии первый вице-премьер обсудит с профильными министерствами, ФНС, ФАС и самим ОАО РЖД, а далее запланировано рассмотрение тарифных инициатив монополии на заседании правкомиссии по транспорту.

Последние предложения ОАО РЖД, датирующиеся 23 октября, предполагают либо плоское повышение тарифа на 3,7%, либо его дифференциацию: снижение на 0,1% цен на груженный пробег и повышение на 15,8% на порожний.

Оба варианта дают монополии 1,52 млрд руб. тарифных доходов. При дифференцированной индексации, по расчетам ОАО РЖД, основной удар примут на себя

операторы, крупнейшие из которых лишатся более 20% прибыли (см. “Ъ” от 27 октября). Участники рынка уже пообещали переложить потери на грузоотправителей.

Потребители успели централизованно обсудить только предыдущую итерацию быстро меняющихся предложений ОАО РЖД – тогда речь шла о дополнительном повышении тарифа на порожний пробег лишь на 4% при совпадении ряда прочих мер с более поздним вариантом, в том числе отмены льгот на порожний пробег инновационных вагонов, индексация тарифа на перевозку контейнеров на 4% и так далее (см. “Ъ” от 18 сентября).

Совет потребителей ОАО РЖД в своем заключении от 22 октября отверг этот вариант, напоминая, что уже дважды, в 2018-м и 2019 годах, потребители соглашались на индексацию тарифов сверх утвержденной в 2017 году долгосрочной формулы и эти сохранившиеся до сих пор надбавки только в 2020 году принесут монополии порядка 80 млрд руб. ЕВITDA. Дальнейший рост тарифов рискует привести к сокращению объемов перевозок, заключил совет.

Потребители предложили ОАО РЖД не вводить надбавки, отказаться от выплаты дивидендов по обыкновенным акциям до восстановления устойчивости (чего желало и само ОАО РЖД, см. “Ъ” от 1 октября), зафиксировать налоговую нагрузку на текущем уровне. Также, по их мнению, ОАО РЖД следует скорректировать инвестиции: определить эффективные для монополии или важные для экономики проекты, а не критичные, даже включенные в **комплексный план** модернизации инфраструктуры (**КПМИ**), отложить. Например, речь идет о развитии подходов к портам Северо-Запада или Азово-Черноморского бассейна.

Затраты ОАО РЖД на неэффективные проекты, по версии потребителей, нужно компенсировать за счет бюджетного эффекта через механизм, аналогичный СЗПК.

У некоторых членов совета были и более радикальные идеи. Так, глава «Трансойла» Игорь Ромашов предложил ликвидировать дефицит финансирования инвестпрограммы путем ее сокращения, роста заимствований и компенсации дефицита за счет субъектов РФ, в интересах которых реализуются проекты, – например, Москвы и Московской области как бенефициаров проекта развития Центрального транспортного узла.

Замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что промышленность находится в тяжелом состоянии и «со стороны государства не просматривается готовности к росту тарифов». Но и очевидного решения, как сбалансировать затраты ОАО РЖД, тоже нет. Если выбирать секвестр инвестпрограммы, поясняет эксперт, то либо монополии придется резать курицу, несущую золотые яйца, то есть сокращать развитие инфраструктуры под грузы, либо отказываться от пассажирских проектов. Но последние утверждены документами высокого уровня и отменить их трудно. Возможно, полагает господин Савчук, для достижения компромисса «проблему придется выносить на самый высокий уровень».

<https://www.kommersant.ru/doc/4550395>

КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.29.10; ВНУТРЕННЯЯ ЗАЩИТА ОТ ТОРГОВЫХ ВОЙН; НАЦПРОЕКТ ПО ЭКСПОРТУ СТАЛ МЕНЬШЕ, НО ЯСНЕЕ

Утверждены изменения национального проекта по поддержке экспорта – с 2021 года он станет компактнее и сфокусированнее. В нем останется три федеральных проекта вместо пяти, снижены плановые показатели по промышленному и агроэкспорту и перераспределено финансирование. Одной из новых неформальных задач Минпромторга в **нацпроекте** станет минимизация внутренних ограничений для экспорта в условиях риска торговых войн на внешних рынках после пандемии.

Как стало известно “Ъ”, совет по **нацпроектам** в целом утвердил изменения в **нацпроекте** (НП) «**Международная кооперация и экспорт**». Это один из крупных **нацпроектов**, на конец 2018 года его совокупная стоимость составляла 957 млрд руб. до 2024 года, в Белом доме его тогда курировал первый **вице-премьер** Антон Силуанов, а руководителем

проекта был (и остается) глава Минпромторга Денис Мантуров. Основными задачами НП были увеличение несырьевого неэнергетического экспорта к 2024 году до \$250 млрд в год (промышленного – до \$205 млрд), развитие экспорта услуг и логистики и создание экспортной инфраструктуры – де-факто в версии 2018 года **нацпроект** предполагал консолидацию всех тем, формально связанных с экспортом.

В обновленной версии НП (сейчас его курирует первый **вице-премьер Андрей Белоусов**) стал значительно компактнее.

Два федеральных проекта (ФП) из пяти – «Логистика международной торговли» и «Экспорт услуг» – в него больше не входят. Как пояснил “Ъ” источник в Минпромторге, при ревизии задач и инструментария всего НП было принято решение передать в другие **нацпроекты** ФП «Экспорт услуг» (в очень значительной части это туризм и транспорт) и ФП «Логистика международной торговли» (в основном состоит не из проектных, а из процессных мероприятий – как, например, строительство погранпереходов, – которые в проект просто не вписывались). Кроме того, часть мероприятий НП по регулированию экспорта, по сути, дублировала мероприятия плана «Трансформация делового климата» (им управляет Минэкономики), а ряд специфических регуляторных проблем предполагается снимать через создаваемый сейчас при участии Минпромторга Совет экспортеров.

Отметим, что за лето-осень 2020 года, очевидно, произошло довольно значимое изменение в идеологии **нацпроектов**: в 2018 году сложно было представить добровольную передачу (вместе с финансированием) тем и целых ФП в другие **нацпроекты** ради концентрации на приоритетах. В итоге в экспортном НП остались три ФП – по промышленному и агроэкспорту и по инфраструктуре.

Сильнее всего снижены и плановые показатели (до \$146 млрд в 2024 году), и финансирование «промышленного» ФП (с 423 млрд руб. до 299 млрд руб.).

Собеседники “Ъ” в Минпромторге объясняют это, с одной стороны, конъюнктурой внешних рынков после пандемии, с другой – демонстрируют, что де-факто объем финансирования не снижается, поскольку часть господдержки в рамках НП будет оказываться не напрямую из бюджета, а через инфраструктуру ВЭБ.РФ, в частности, АО ЭКСАР, объемы страхования экспортных контрактов которого вырастут. ФП по промышленному и агроэкспорту не стали объединять в силу специфики отраслей: в них разная регуляторика и инструментарий господдержки, агросектор более «самоуправляем» через отраслевые ассоциации.

Оба ФП в новой версии НП имеют, по существу, одну цель – объединение в сквозной системе всех мер финансовой и нефинансовой поддержки на всех стадиях реализации любого экспортного проекта. В третьем НП главная задача – создание экосистемы одного окна всех экспортеров на базе цифровой платформы АО РЭЦ. В Минпромторге называют целевую модель системы одного окна «экспортным МФЦ» и настаивают на том, что основной принцип будущей работы – сервисный подход к сопровождению экспорта. В этих рамках, как предполагается, будет, помимо прочего, реализовываться и поручение президента по инициативе рабочей группы Госсовета по созданию института «добросовестных экспортеров».

При этом, говорит собеседник “Ъ” в ведомстве, по сути, задачи НП стали еще более прагматичными, чем ранее: коронавирусная пандемия сделала очень высоковероятным вхождение внешней торговли во всем мире в период постоянных торговых войн («По сути, мы уже живем в постоянных торговых войнах», – говорит он), НП – защита от этих войн: в сложившейся ситуации иметь еще и внутренние ограничения на экспорт опасно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4550388>

КОММЕРСАНТЪ; АНГЕЛИНА ДАВЫДОВА; 2020.29.10; ОКОЛОУГЛЕРОДНОЕ РАЗВИТИЕ; ПЛАНЫ ЕС ПОВЫШАЮТ ГРАДУС РОССИЙСКОЙ КЛИМАТИЧЕСКОЙ ПОВЕСТКИ

На первом заседании комитета РСПП по климату представители министерств и бизнеса обсудили главные направления климатической политики России на ближайшее время. Приоритетами в том числе названы энергоэффективность, поддержка проектов компаний по снижению выбросов парниковых газов и эксперимент по части углеродного рынка в Сахалинской области. Из-за негативной реакции бизнеса на любые варианты более жесткого углеродного регулирования о более существенных мерах речи не идет. Между тем климатическую политику РФ все в большей степени определяют планы ЕС по введению трансграничного углеродного регулирования. На этой неделе РСПП отправил свои комментарии по этому вопросу в адрес Еврокомиссии, заявив, что такое регулирование «противоречит международным договоренностям и является неприемлемым».

Российское бизнес-сообщество и профильные ведомства пока, похоже, не готовы к принятию жестких мер по части углеродного регулирования – такой вывод можно сделать по итогам вчерашнего первого заседания комитета РСПП по климату. Финальная версия законопроекта о таком регулировании описывает основу для углеродной отчетности, вводит понятие «климатических проектов» – инвестиционных планов компаний, нацеленных на снижение выбросов парниковых газов, и создает правовую основу для выпуска в обращение углеродных единиц от них, а также предусматривает установление национальной цели сокращения выбросов.

Напомним, в предыдущих версиях законопроекта содержались предложения о введении квотирования выбросов, а также систем углеродной торговли или платы за превышения квот. Подобные системы регулирования, по данным Всемирного банка, введены уже в более чем в 40 странах и 20 субнациональных регионах (городах, штатах, провинциях), в общей сложности под их действием находится порядка 13% глобальных выбросов. В России эксперимент по созданию системы квотирования выбросов и углеродного рынка будет проводиться пока только в Сахалинской области – соответствующий законопроект уже разрабатывается.

Представители бизнеса, выступавшие против более жестких мер, говорят, что они не имеют смысла при сложившейся структуре российской промышленности, – по их мнению, есть более доступные способы снижения выбросов.

Регуляторы считают, что сейчас важнее создать базу будущей системы и обеспечить больше возможностей для бизнеса. Вопросы о достаточности этих мер на фоне планов многих стран достичь климатической нейтральности к 2050–2060 году продолжают задавать советник президента по климату Руслан Эдельгериев, а также ряд компаний, осознавших риски, возникающие в связи с мировой низкоуглеродной повесткой.

Для РФ достижение углеродной нейтральности, как было отмечено на вчерашнем заседании, станет возможным в случае реализации проектов в области энергоэффективности, усиления поглотительных и накопительных свойств лесов, а также более тщательного подсчета способностей поглощения различных экосистем. В частности, Минприроды при участии Рослесхоза, Росгидромета и Минэкономики должно будет актуализировать методiku поглощения выбросов лесами. Как отметил вчера **замминистра** природных ресурсов Константин Румянцев, более точный учет позволит говорить об увеличении показателя поглощения российскими лесами минимум на 30%.

Отметим, что остроту климатической повестки придает дискуссия о планах введения трансграничного углеродного регулирования (ТУР) в ЕС, несмотря на то что подробности такого механизма пока неясны. В начале этой недели РСПП в рамках процедуры общественных консультаций отправил официальное письмо (есть у “Ъ”) в адрес Еврокомиссии, в котором подверг критике эти планы. РСПП считает реализацию ТУР

«неоправданным решением в силу высоких рисков дискриминации предприятий-экспортеров, что противоречит международным договоренностям и является неприемлемым». Участники вчерашней встречи в РСПП также много говорили об экономическом протекционизме и создании ЕС углеродных барьеров с целью поддержания спроса на собственные технологии. Кажется, что в ближайшие месяцы градус обсуждения климатических тем в России будет лишь повышаться.

“Ъ” будет следить за развитием событий.

<https://www.kommersant.ru/doc/4550331>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.29.10; «АЭРОЭКСПРЕСС» ПРЕДУПРЕДИЛ О ПОТЕРЕ 60% ВЫРУЧКИ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА

По итогам 2020 года «Аэроэкспресс» может потерять до 60% выручки, или 3 млрд руб., заявила его **глава Алина Бисембаева**. Компания просит правительство обнулить ставку за пользование инфраструктурой РЖД и субсидировать лизинг поездов

Выручка от перевозки пассажиров «Аэроэкспресса» по итогам 2020 года сократится по сравнению с прошлым годом на 60% – с 5,1 млрд до около 2,1 млрд руб. Это следует из письма гендиректора компании Алины Бисембаевой, которое она направила **премьер-министру Михаилу Мишустину** с просьбой о поддержке компании.

У РБК есть копия письма Бисембаевой от 26 октября, его содержание подтвердил источник, близкий к компании. В **пресс-службах** «Аэроэкспресса» и правительства подтвердили обращение компании, но отказались от дополнительных комментариев.

Как пандемия повлияла на результаты «Аэроэкспресса»

На падение выручки «Аэроэкспресса» повлияли ограничения на перемещения по Москве и закрытие границ, введенные в марте из-за пандемии коронавируса, поясняет глава компании. «Так, в апреле–мае текущего года, в период почти полного прекращения авиасообщения, пассажиропоток «Аэроэкспресса» сократился на 98%, то есть деятельность компании практически остановилась», – указывает Бисембаева в письме **Мишустину**.

В октябре число пассажиров компании упало в два раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 594 тыс. человек, а за январь–октябрь – на 57%, до 5,8 млн, рассказал РБК источник, близкий к компании. В 2019 году «Аэроэкспресс» перевез более 12 млн пассажиров.

Россия приостанавливала международное авиасообщение с конца марта по 1 августа. Это сильно ударило по авиационной отрасли – за восемь месяцев 2020 года авиакомпания перевезли в два раза меньше пассажиров, чем за аналогичный период прошлого года (43,9 млн против 86,3 млн человек), а их совокупный убыток за первое полугодие превысил 120 млрд руб. Показатели «Аэроэкспресса» напрямую зависят от пассажиропотока авиакомпаний: Бисембаева рассказывала в интервью «Ведомостям» в ноябре 2019 года, что компания занимает 12% от рынка по доставке пассажиров в три основных аэропорта Москвы – Шереметьево, Домодедово и Внуково. Тогда же она прогнозировала рост выручки «Аэроэкспресса» в 2020 году на 3–4%. В 2019 году общая выручка компании (от перевозки пассажиров и других видов деятельности) составила 6 млрд руб.

Совокупная задолженность «Аэроэкспресса» по кредитам и лизинговым соглашениям на конец октября – 15,03 млрд руб., указала в письме Бисембаева. С начала 2020 года она выросла на 900 млн руб., говорит источник, близкий к компании. Перевозчику принадлежит семь одноэтажных поездов «ЭД4МКМ-аэро», а в лизинге у него еще 11 двухэтажных поездов швейцарского производителя Stadler. Лизинг обходится компании более чем в 1 млрд руб. в год, кроме того, она тратит 550 млн руб. ежегодно за пользование инфраструктурой РЖД, указано в письме.

О чем просит компания

«Аэроэкспресс» – единственный среди пригородных пассажирских перевозчиков – платит 100% тарифа за пользование инфраструктурой РЖД, утверждает глава компании в письме премьеру. Возможность льготной ставки в 0,01% от этого тарифа для нее отменили в 2015 году. Бисембаева попросила **Мишустина** вернуть компании эту льготу на 2020–2021 годы, то есть практически обнулить тариф за пользование инфраструктурой.

В **пресс-службе** РЖД сообщили, что не комментируют тарифные решения. РБК направил запрос представителю Федеральной антимонопольной службы (ФАС).

Кроме того, Бисембаева просит предоставить компании субсидии на 1,08 млрд руб. для выполнения обязательств по лизингу поездов. Компания уже подавала заявку в рамках июльского постановления правительства о правилах предоставления субсидий пригородным железнодорожным перевозчикам для лизинговых платежей. Но «Аэроэкспрессу» отказали, указано в письме, – денежные средства по программе были исчерпаны. За несколько месяцев до этого, в мае, компания обращалась за субсидией под лизинг, но предложенная сумма «ничтожно мала» – 19 млн руб., добавляет глава перевозчика.

Поддержка системообразующих компаний

Бисембаева в письме подчеркивает, что компания может рассчитывать на поддержку как системообразующее предприятие. 10 мая правительство подписало постановление о различных мерах поддержки для предприятий, пострадавших от пандемии коронавируса. В список на тот момент вошли 1,1 тыс. предприятий. Для них были предусмотрены отсрочки по налогам, субсидии на возмещение затрат, льготные кредиты и государственные гарантии. Кроме того, из Резервного фонда было выделено более 81 млрд руб. на поддержку малого и среднего бизнеса. Авиакомпаниям было выделено 23,4 млрд руб. субсидий, но по факту перевозчики получили пока только 14 млрд руб. 8 октября они попросили у правительства поддержку еще на 50 млрд руб.

Кроме того, был введен временный мораторий на банкротства. В начале октября **Мишустин** продлил его действие до 7 января 2021 года. Премьер также утвердил правила субсидирования железнодорожных пригородных перевозчиков для помощи в лизинговых выплатах. На эту меру правительство выделило 3,2 млрд руб. Крупнейшие операторы пригородных электричек – холдинг РЖД (ему принадлежит более 20 пригородных пассажирских компаний) и Центральная пригородная пассажирская компания. РБК направил в эти компании вопросы о получении ими субсидий.

https://www.rbc.ru/business/29/10/2020/5f9956579a7947cc0d5c9b9a?from=from_main_1

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ГАВРИЛЮК; 2020.29.10; ПЕРСОНАЛЬНАЯ БЕЗОТВЕТСТВЕННОСТЬ: КОЛИЧЕСТВО УТЕЧЕК ДАННЫХ В РОССИИ ВЫРОСЛО В 10 РАЗ; ЧАЩЕ ВСЕГО ХАКЕРЫ ВОРУЮТ ИНФОРМАЦИЮ О КЛИЕНТАХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ

В России резко выросло число утечек персональных данных и коммерческих сведений из транспортных и промышленных компаний. За первую половину года украдено 9,5 млн записей – в 10 раз больше, чем за то же время в прошлом году. Об этом «Известиям» сообщили в компании InfoWatch. Рост числа утечек связан с высокими темпами цифровизации экономики. При этом наказание и для компаний, не защищающих данные клиентов, остается незначительным, считают эксперты.

Плата за цифровизацию

Из российских промышленных, энергетических и транспортных компаний в первой половине этого года «утекло» 9,5 млн записей. Это в 10 раз больше, чем годом ранее. Большая часть из этих записей пришлась на одну крупную утечку из службы доставки СДЭК, рассказали «Известиям» в компании InfoWatch. Ранее СМИ сообщали, что в Сети появились предложения приобрести данные более 9 млн клиентов курьерской службы за 70 тыс. рублей. В самой компании СДЭК тогда утверждали, что никакой утечки данных

не было. Мошенники предлагали не готовые базы, а доступ сотрудника с возможностью просмотра данных, но это уловка – скачать или экспортировать данные нельзя, утверждал представитель курьерской службы.

Данные о клиентах СДЭК были обнаружены в даркнете, пояснили в **пресс-службе InfoWatch**. Невозможно полностью проверить подлинность всех персональных данных, которые оказались в публичном доступе, так как эта информация является конфиденциальной и компания, допустившая их утечку, не может ее предоставлять третьим лицам, добавили в **пресс-службе**.

За весь 2019 год на черном рынке оказалось 2,2 млн записей – персональных данных клиентов и коммерческих секретов организаций. Это произошло в результате 25 утечек. Для сравнения: в 2018-м было только восемь таких случаев, то есть втрое меньше. Общемировые темпы роста числа утечек гораздо ниже. За 2019 год аналитики InfoWatch насчитали 158 случаев утечек в мире. Это на 42% больше, чем годом ранее.

Детальной информации об утечках этого года пока нет. В 2019 году 82% из всех украденных записей пришлось на транспортную отрасль. Причем утечки у таких компаний довольно большие по объему, отметили в InfoWatch. В результате одного инцидента из этой сферы «утекает» в среднем 1,15 млн записей. Три четверти из них – персональные данные клиентов.

Предприятия из транспортной сферы в большей степени подвержены хакерским атакам, тогда как в промышленных, добывающих и энергетических компаниях основные риски связаны с действиями внутренних нарушителей, отметили в InfoWatch. 43% всех утечек в сфере транспорта произошло из-за активности хакеров, тогда как в промышленных предприятиях только 22,4% из них спровоцировано внешними злоумышленниками. Остальные случаи связаны с недобросовестностью сотрудников самих организаций, сказали специалисты.

Рост количества утечек в промышленных и транспортных компаниях связан с тем, что всё больше организаций хранят данные в цифровом виде – и на своих серверах, и в облачных сервисах. А значит, без должных систем защиты эту информацию можно потерять, считает руководитель направления аналитики и спецпроектов InfoWatch Андрей Арсентьев.

В России персональные данные из промышленности и транспорта в основном «утекают» из-за халатности и ошибок персонала. При этом отечественные предприятия в этих сферах не обладают широким спектром привлекательных информационных активов в категориях «ноу-хау» и «коммерческая тайна». А там, где этих активов много, они защищены как от хакеров, так и внутренних нарушителей, добавил Андрей Арсентьев.

Транспортный отток

В 2019 году наблюдался серьезный рост числа утечек из транспортно-логистических компаний, согласен менеджер по развитию направления DLP Solar Dozor компании «Ростелеком-Солар» Алексей Кубарев. По его мнению, это связано с ростом востребованности доставки товаров и, соответственно, с расширением клиентских баз транспортных компаний. Как следствие, растет и привлекательность этой отрасли для злоумышленников.

Персональная информация клиентов пользуется спросом на черном рынке – хакер может выгодно продать украденные данные в даркнете. Поэтому количество утечек продолжает расти, добавил Алексей Кубарев.

Стоимость данных различается на криминальном рынке, уточнил глава компании «Интернет-Розыск» Игорь Бедеров. 5–10 рублей стоит информация о пользователе кредитной карты вместе с паспортными и контактными данными, пояснил он. Базы с украденными паролями от различных сервисов стоят до 5 рублей за строку и используются для мошенничества, создания ботнетов, вымогательства, попрошайничества, добавил специалист.

В системах транспортных компаний также обрабатывается большой объем информации, представляющей интерес для хакеров. Главным образом это персональные данные клиентов, а если у компании есть сервис онлайн-бронирования, то злоумышленники попробуют похитить данные платежных карт, пароли от личных кабинетов, отметила руководитель исследовательской группы отдела аналитики информационной безопасности Positive Technologies Екатерина Килюшева. Полученную информацию хакеры используют как для мошенничеств, так и для шантажа компании и требования выкупа за неразглашение данных, добавила она.

Без особого подхода

Реальное число утечек не поддается исчислению, поскольку нет инструментов, позволяющих выявить их все до одной, отметил Игорь Бедеров.

В России число утечек выше из-за халатного отношения к защите данных в некоторых компаниях и ведомствах. Ответственность за появление личной информации клиентов в Сети настолько незначительная, что расходы на защиту этих данных несравнимо больше, считает руководитель аналитического центра Zecurion Владимир Ульянов.

Единственное, чем рискует компания при утечке, – это своей репутацией. Но имиджем дорожат далеко не все предприятия, а ведомства и вовсе могут им пренебречь, пояснил он. Финансовый ущерб от утечек персональных данных для транспортных компаний невелик, поскольку штрафы незначительны, согласен Андрей Арсентьев. Значительно больший урон получают граждане, данные которых злоумышленники активно используют в мошеннических схемах, отметил он.

Например, утекшие сведения из одной базы могут дополнять другую. Такая сводная информация дает мошенникам больше возможностей для применения методов социальной инженерии, чтобы обманом выманить деньги у граждан, добавил Андрей Арсентьев.

По КоАПу максимальный штраф за утечку персональных данных составляет 75 тыс. рублей и его размер не зависит от объема скомпрометированной информации, отметил председатель комиссии по правовому обеспечению цифровой экономики московского отделения Ассоциации юристов России (АЮР) Александр Журавлев. В то же время в Евросоюзе штрафы для компаний, допустивших утечки, могут достигать 4% от годового оборота, добавил он.

Граждане, чьи личные данные оказались в открытом доступе, могут обратиться в суд и потребовать, чтобы виновник возместил убытки и компенсировал моральный вред, пояснил эксперт. По последнему пункту обычно удается получить не больше 15–20 тыс. рублей, рассказал Александр Журавлев. При этом дел о возмещении реальных убытков за все 14 лет существования закона «О персональных данных» ни разу не возбуждали, утверждает он. Это связано с непрозрачным оборотом информации, а также с тем, что пострадавший должен доказать, что потерял деньги из-за мошенников, завладевших персональными данными, пояснил эксперт.

<https://iz.ru/1079257/anastasiia-gavriliuk/personalnaia-bezotvetstvennost-kolichestvo-utechek-dannykh-v-rossii-vyroslo-v-10-raz>

ИЗВЕСТИЯ; АННА РАЗИНА; 2020.28.10; «ВЫЕЗЖАЮТ НА ДЕМПИНГЕ»: КАК БОРОТЬСЯ С ПЕРЕВОЗЧИКАМИ БЕЗ ЛИЦЕНЗИЙ; НЕЛЕГАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОСТАВЯТ БЕЗ ТРАНСПОРТА – ВЛАСТИ СЧИТАЮТ ЭВАКУАЦИЮ ЛУЧШЕЙ МЕРОЙ

Более 2,3 тыс. автобусов и автомобилей нелегальных перевозчиков задержали и эвакуировали на спецстоянки в Москве. Их владельцы нередко переоборудуют транспорт под большее количество пассажиров, а свою ответственность за жизнь и здоровье людей не страхуют. Эксперты в области транспорта считают, что исключению спроса на услуги

нелегалов поможет запуск официальных маршрутов. Откуда берутся серые перевозчики и как власти борются с ними, выясняли «Известия».

С начала года в Москве городские власти отправили на спецстоянки более 2367 автобусов и автомобилей нелегальных перевозчиков. Из них 437 – только в сентябре. Больше всего нарушений выявили возле станций Московского метрополитена «Теплый Стан», «Щелковская» и «Котельники».

Руководитель ГКУ «Организатор перевозок» Владислав Султанов назвал арест транспорта, использующегося нелегальными перевозчиками, «наиболее действенной мерой, которая помогает обеспечить безопасность пассажиров».

Экономят на безопасности

«При перевозке граждан перевозчики должны соблюдать все нормы транспортной безопасности, в том числе правила дорожного движения. Некоторые недобросовестные перевозчики не оформляют бизнес официально, а покупают транспортное средство и выводят его на самые популярные маршруты. Нелегальные перевозчики ищут различные способы для уклонения от ответственности, в том числе используют переоборудование транспортных средств, которое увеличивает риск получения травм при ДТП или резком торможении. При этом страховку жизни и здоровья пассажиров предприниматели зачастую не оформляют», – рассказал Султанов.

По его словам, нелегальные компании могут экономить на техническом осмотре и обслуживании транспорта, а также на проведении медицинских осмотров водителей, нарушении режима труда и отдыха.

«Подвижной состав, эксплуатируемый нелегальными перевозчиками, не адаптирован для маломобильных граждан, в нем отсутствуют социальные льготы и возможность безналичной оплаты за проезд, стоимость которого может меняться в зависимости от пассажиропотока», – отметил представитель ведомства.

При этом нарушителям грозят серьезные штрафы. Сумма варьируется в зависимости от статьи правонарушения. Например, за осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии штрафуют на 400 тыс. рублей. За осуществление перевозок пассажиров перевозчиком, риск гражданской ответственности которого за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров не застрахован, оштрафуют уже на 1 млн рублей, сообщили «Известиям» в ГКУ «Организатор перевозок».

Чтобы стать легальным, нужна лицензия

Глава Московского транспортного союза Юрий Свешников в разговоре с «Известиями» объяснил, что уже примерно полтора года перевозка пассажиров и иных лиц автобусами относится к лицензируемому виду деятельности. До этого момента под лицензирование попадали только регулярные перевозки. Свешников уверен: нелегалы появляются там, где существует неудовлетворенный спрос на регулярные перевозки.

«Сегодня любые перевозки на любых автобусах – городских, школьных, заказных, туристических и ритуальных – все должны иметь лицензию. Это легко проверить. Для этого работает лицензирующий орган – **Ространснадзор**, который ведет реестр выданных лицензий, включающий данные по всем автобусам, на которые получены лицензии. Если у перевозчика их нет, его ждут серьезные штрафы. Если у перевозчика такая лицензия есть, значит, он легален», – рассказал Свешников.

Он уточнил, что для нарушителей предусмотрены нормы ст. 14.1., 14.1.2 КоАП «Осуществление предпринимательской деятельности без государственной регистрации или без специального разрешения (лицензии)» и «Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии».

По словам Свешникова, самый эффективный способ борьбы с такими нелегалами – это создание официальных востребованных альтернативных маршрутов, которые принесут реальные деньги.

«Если таких перевозчиков убрать, ничего не предлагая взамен, пассажирам просто не будет хватать транспорта», – отметил он.

Что должно быть у водителей

Эксперт напомнил, что в соответствии с Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, (ФЗ 259), существует три вида пассажирских перевозок.

«Первый – регулярные пассажирские перевозки. К ним относится транспорт, работающий по городским маршрутам. Добросовестные перевозчики в этой сфере должны иметь свидетельство на право эксплуатации маршрута, и в каждом автобусе должна быть карта этого маршрута. Также есть перевозки заказные. К ним относятся все туристические перевозки, ритуальные, свадебные и т.д. Эта категория подразделяется на перевозку определенного и неопределенного круга лиц. Например, гостей свадьбы или посетителей торгового центра, которых подвозят до метро и обратно. И третий вид – это легковые такси. У водителей должны быть путевые листы, в которых делаются отметки о предрейсовым медицинском осмотре, а также о техосмотре перед выездом на линию», – уточнил Свешников.

Если, например, кто-то заказал автобус, чтобы доехать до Москвы из деревни, у водителя должен быть письменный договор фрахтования транспортного средства. В таком случае перевозка будет полностью законной. Любые наличные расчеты за наличные деньги должны сопровождаться выпиской контрольно-кассового чека.

«Если деньги собирают на входе, это уже нерегулярный маршрут. Теоретически такой маршрут может быть заказным, но тогда у водителя на руках должен быть письменный договор фрахтования транспортного средства. За его отсутствие или непредъявление полагается штраф – 200 тыс. рублей для юрлиц. Если применить его к нарушителям раз или два, проблема бы пропала», – уверен Свешников.

Важный признак легальности перевозок – наличие договора обязательного страхования, поскольку перевозчики несут ответственность за жизнь и здоровье пассажиров в пределах 2 млн рублей. Если такого договора у перевозчика нет, сотрудники контрольно-надзорных органов должны отправить задержанный автобус на штрафстоянку. Примечательно, что незаконными могут оказаться и заказные перевозки, если они мешают работе регулярных маршрутов.

Например, если большие экскурсионные автобусы занимают остановки для общественного транспорта: если посадка и высадка пассажиров по одному адресу происходит чаще, чем три раза в месяц, необходимо получать отдельное разрешение. Кроме того, в Москве существует большой список улиц, где такие действия запрещены.

Также эксперт обратил внимание на странную проблему: в реестр выданных лицензий попало существенно меньшее количество автобусов, чем в целом зарегистрировано по стране в ГИБДД. Так, согласно данным ГИБДД, в России зарегистрировано 869 тыс. автобусов всех видов. А в реестр выданных лицензий попало около 2/3.

«Получается, что, например, у перевозчика есть лицензия, в нее внесено 10 автобусов. Но у него есть еще другие 10 автобусов, которые также выходят на маршруты. Однако положением о лицензировании это строго запрещено. При этом никакой выгоды в этом не включении я не вижу», – подытожил Свешников.

Привлекают низкими ценами

Главной проблемой нелегальных перевозок директор **Института экономики транспорта НИУ ВШЭ Михаил Блинкин** считает их потенциальную опасность для жизни и здоровья пассажиров. По его словам, организаторы таких маршрутов экономят на всем: оплате водителям, техосмотре, комфорте пассажиров. Он обратил внимание на то, что речь идет в первую очередь о маршрутах из Москвы в близлежащие города, поскольку в пределах городских маршрутов в Москве такая проблема уже решена.

«Владельцы такого бизнеса демпингуют, предлагая более низкие цены по сравнению с официальными перевозками. С ними будет дешевле доехать, например, из Москвы до Тамбова, хотя поезда сейчас чистые и удобные. Но людям важна цена, у них нет денег, и чаще всего они прекрасно понимают, в каких условиях им придется ехать. Но низкие цены означают, что организатор экономит: не платит налоги, нарушает режим труда и отдыха водителей, потому что на маршрутах, где должно быть два водителя, у них работает один, деньги собирают в кепку, халтурят на запчастях и техобслуживании. А ведь ездят они далеко не по гладким московским улицам», – объяснил Блинкин. Он подчеркнул, что нигде в мире не существует лояльного отношения к таким «африканским» видам перевозок.

Директор компании по междугородним перевозкам «55 параллель» Максим Роголинский отметил, что в разных регионах страны в теневом сегменте пассажирских перевозок находится от 30% до 60% от общего объема рынка.

«Особенно плохо дела обстоят в междугородних перевозках, которые сложно контролировать вручную. Необходимо внедрять единую федеральную автоматизированную систему мониторинга, проводить цифровизацию отрасли. Это позволит пассажирам в реальном времени контролировать качество предоставления услуги. Кроме того, централизованный мониторинг позволит уйти от черного нала, ввести единый стандарт качества оказываемой услуги», – заявил «Известиям» участник рынка.

В ГИБДД, в свою очередь, сообщили, что за первые девять месяцев этого года отмечается рост числа ДТП с участием автобусов на 0,9% – 8923 факта. В авариях погибло более 600 человек и ранено более 13 тыс. человек. Наибольшая тяжесть последствий фиксируется на маршрутах перевозок пассажиров автобусами в межрегиональном и междугородном сообщении, особенно на скоростных участках дорог, где происходит большинство резонансных дорожно-транспортных происшествий.

<https://iz.ru/1079221/anna-razina/vyezжайut-na-dempinge-kak-borotsia-s-perevozchikami-bez-litsenzii>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ПОЛТАВСКАЯ; 2020.28.10; СВЕСТИ С РЕЛЬС: ЗАЧЕМ НУЖЕН ЗАПРЕТ НА ИМПОРТ КОЛЕС ИЗ УКРАИНЫ; РОССИЙСКИЕ КОМПАНИИ МОГУТ УКОМПЛЕКТОВЫВАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ВАГОНЫ БЕЗ САНКЦИОННЫХ ПОСТАВОК

Украинская компания «Интерпайп» продолжает поставлять в Россию железнодорожные колеса в обход санкций в отношении ее владельца Виктора Пинчука. Об этом пишет «Коммерсант». Поставки ведутся через иностранные и российские компании, не связанные с украинским бизнесменом напрямую, но имеющими к нему отношение. При этом власти в России обсуждают полный запрет импорта колес из Украины – он несет риски для железнодорожной отрасли и ослабляет отечественных производителей. Подробнее – в материале «Известий».

Мимо санкций

Украинский предприниматель Виктор Пинчук был включен в список российских санкций в 2018 году. Его личные и бизнес-счета могут быть в любое время заблокированы, а вывод капитала из России запрещен.

После введенных ограничений его компания по производству железнодорожных колес и бесшовных труб «Интерпайп» сменила канал поставок. По сведениям источников «Коммерсанта», сейчас продукция попадает в Россию через нескольких посредников: эмиратские компании Salita Systems FZE и «Глобал трейд партнерс», израильскую S.I. Group Consort Ltd и российскую «Лесстройторг».

Помимо этого, «Интерпайп» поставил в Турцию свои первые премиальные трубы с безмуфтовым соединением UPJ-F, а также рассчитывает принять участие в тендерах по обеспечению своей продукцией недавно открытого газового месторождения в стране.

Его разработка не в интересах России – найденный в Черном море газ может полностью лишить «Газпром» крупного турецкого рынка. Поставки топлива с месторождения пока под вопросом, они могут начаться в 2023 году, и когда это произойдет, Москве придется задуматься, как перенаправить объемы в Европу по «Турецкому потоку».

При этом украинские санкции перекрывают поставки в страну продукции российских компаний или ограничивают ведение бизнеса. К примеру, в мае железные дороги Украины запретили принимать на свою инфраструктуру вагоны, которые укомплектованы колесными парами от двух компаний из Китая. Колеса этих китайских заводов поставляются в Россию с 2018 года, то есть они стоят и на российских вагонах.

Железнодорожная отрасль – не единственный пример. Ранее Украина запретила импорт российского цементного клинкера, не разрешила ввозить автомобили из России и другие товары.

Обсуждение инициативы

За 2019 год выручка российской дочерней компании «Интерпайпа» от реализации колес была нулевая, но по данным Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), Украина остается для России крупным поставщиком. В прошлом году импорт частей подвижного состава из Украины в страны ЕАЭС составил \$355 млн в стоимостном выражении и 161 тыс. т – в объеме. На Россию пришлось 72%.

В начале октября РБК писала, что полный запрет на импорт украинских колес уже обсуждается в правительстве. С таким предложением, по данным источника издания, выступил **Минтранс**. Отмечалось, что решение примут до конца 2020 года.

Эта идея, очевидно, в интересах российской экономики в целом. Закупка частей подвижного состава из-за рубежа хуже, чем поддержка своего производства: не создается высокотехнологическая продукция, не появляются рабочие места, не растут отчисления в бюджет за счет загрузки отечественных мощностей по всей цепочке. Речь не только о колесах, но и о производстве стальных заготовок, добыче угля и железной руды, потреблении энергоресурсов.

– Ограничение импорта украинских колес позволит поддержать российскую экономику, сохранить рабочие места на предприятиях, повысить поступления финансовых средств в государственный бюджет. Это особенно важно в условиях непростой экономической ситуации в стране. Опасения, что такая мера приведет к росту стоимости цельнокатаных колес на российском рынке, на мой взгляд, необоснованны, – сказал «Известиям» исполнительный директор Союза вагоноремонтных предприятий Дмитрий Лосев.

Перспективы запрета

По данным Института проблем естественных монополий (презентация есть в распоряжении «Известий»), экономические показатели на этом рынке снижаются на фоне пандемии COVID-19. В январе–апреле 2020 года погрузка цельнокатаных колес в России составила 407 тыс. т – на 4,4% меньше, чем в этот же период в прошлом году. Грузооборот сократился на 5,6%. Кроме того, на 19,8% упала потребность в колесных дисках для новых грузовых вагонов.

Как отмечается в материалах ИПЕМ, в 2021 году потребности для производства грузовых вагонов сократятся на 49,1%. Железнодорожной отрасли понадобится 1,47 млн колесных пар, а производители выпустят 2,13 млн. Профицит составит 661 тыс. штук.

В связи с этим российским компаниям особенно нужны гарантии востребованности их продукции и длинные контракты. Рынок циклический: после падения наступит рост, и отечественные производители готовы обеспечить потребность в колесах в полном объеме. Для наращивания мощностей и планирования производства необходима уверенность в будущем.

Украинские компании, отмечают источники на рынке, работают через посредников только по коротким контрактам – это ненадежная и нестабильная ситуация.

Сейчас в отношении колес из Украины действуют антидемпинговые пошлины, которые составляют 34,22% от их стоимости. ЕЭК ввела их в 2018 году, затем на год отменила из-за дефицита продукции и в июне 2020-го возобновила снова.

В России колеса производят две компании – ОМК и Evgaz. Их мощности – соответственно 850 тыс. и 510 тыс. штук в год. Казахстанский «Проммашкомплект» обеспечивает поставки на рынок стран Евразийского экономического союза в объеме 200 тыс. штук в год. Кроме украинского «Интерпайпа» части для подвижного состава в страну поставляли и две компании из Китая – те самые, против которых Киев ввел санкции в мае. Но объем их поставок небольшой: с начала 2020-го – около 150 тыс. К тому же две фирмы, занимающиеся ремонтом вагонов, перестали закупать китайские колеса из-за решения Украины. Если в России запретят импорт от «Интерпайпа», то отечественная железнодорожная отрасль может вполне рассчитывать на своих производителей.

По словам Дмитрия Лосева, дефицитом это не грозит – отрасль справится, особенно учитывая временное сокращение спроса.

– Объем поставок украинского производителя на российский рынок оценивается в 200 тыс. колес в год. Поэтому даже в случае ограничения импорта отечественные потребители будут обеспечены необходимым количеством цельнокатаных колес российского производства.

<https://iz.ru/1079222/elena-poltavskaia/svesti-s-reis-zachem-nuzhen-zapret-na-import-koles-iz-ukrainy>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА, ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2020.29.10; В МОСКВЕ ВЫБИРАЮТ ЗОНЫ ТЕСТИРОВАНИЯ ДРОНОВ – ДОСТАВЩИКОВ ГРУЗОВ; ПЕРВЫЕ ПОЛЕТЫ В ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОМ РЕЖИМЕ МОГУТ СОСТОЯТЬСЯ В 2022 Г.

В департаменте предпринимательства и инновационного развития Москвы обсудили возможные зоны, над которыми будет проводиться тестирование летающих беспилотников (БПЛА) для их последующего коммерческого использования, например доставки грузов. Для тестов рассматриваются территории «Сколково», а также ландшафтные парки и незастроенные территории в районах Москвы за МКАД, сообщили «Ведомостям» в **пресс-службе** рабочей группы по совершенствованию законодательства для обеспечения реализации мероприятий НТИ «Аэронет». По словам одного из участников совещания, конкретные зоны тестирования пока не утверждены.

«В совещаниях – их прошло уже несколько – участвовали представители департамента, компаний – разработчиков дронов, а также «Инвитро» и инновационного центра «Сколково», – рассказал «Ведомостям» руководитель ассоциации «Аэронет» Глеб Бабинцев. По его словам, в перевозке грузов дронами также заинтересованы «Сбер логистика» и «Почта России». В **пресс-службе** департамента предпринимательства отказались от комментариев. В «Почте России» с интересом изучают технические и экономические параметры проектов по доставке с помощью беспилотных авиационных систем, сообщил ее представитель. Представитель «Сбер логистики» не ответил на запрос «Ведомостей».

В «Инвитро» подтвердили заинтересованность в доставке биоматериалов в лаборатории дронами, но затруднились назвать точные сроки запуска такого проекта на регулярной основе. «Мы не планируем закупать БПЛА в собственность, а будем пользоваться услугами внешнего подрядчика, который возьмет на себя весь комплекс работ по организации полетов, включая техническое обслуживание и другие аспекты», – сообщили в **пресс-службе** компании. Такой вид транспортировки должен быть экономически выгодным и отвечать требованиям по температуре, влажности и времени доставки, добавили там.

«Идея создания на территории центра «Сколково» тестовой зоны для БПЛА действительно обсуждается. Суть ее создания – тестирование сервисов по доставке срочных (например, донорских органов) и крупных грузов, мониторинг инфраструктуры, отработка операций поиска и спасения», – передал «Ведомостям» через **пресс-службу** исполнительный директор кластера передовых производственных технологий фонда «Сколково» Алексей Беляков.

По его словам, территория центра оптимально подходит под роль тестовой площадки, поскольку многие из потребителей и поставщиков этих сервисов находятся именно там.

Сейчас свободные полеты дронов над российскими городами запрещены законом. Полет может проходить только в зоне прямой видимости оператора в светлое время суток на высоте не более 150 м от земли или водной поверхности и за пределами аэродромов (аэроузлов, вертодромов), мест проведения публичных мероприятий, спортивных соревнований и др.

Тестирование дронов-доставщиков будет проводиться в рамках экспериментального правового режима (ЭПР). «До конца этого года мы надеемся получить одобрение на старт работ и в следующем году начать разрабатывать программу ЭПР, требования к площадкам, участникам, их квалификациям и технологиям, методам подтверждения соответствия», – говорит Бабинцев.

При этом, утверждает Бабинцев, экспериментальный режим для полетов БПЛА может быть принят не только в Москве. По России может появиться 2–5 таких зон, например в Томской области, ХМАО, Южном федеральном округе (для выполнения беспилотниками аграрных задач).

Первые тестовые полеты, по самой оптимистичной оценке, могут быть проведены только в конце 2021 г. – начале 2022 г., к тому моменту будет принята эта программа и окончательно выбраны площадки для тестов. «Весь следующий год уйдет на работу с документами – разработку программы ЭПР и принятие нормативных актов по установлению режима», – добавляет Бабинцев. Сам ЭПР вводится на срок до трех лет. По истечении этого времени будут вноситься изменения в законодательство – Воздушный кодекс, авиационные правила, нормы летной годности, – которые позволят использовать дроны для доставки грузов на регулярной основе. При этом изменения могут быть инициированы и ранее, если результаты пробных полетов будут удовлетворительными, утверждает руководитель «Аэронета».

«Пока существующие на рынке аппараты для решения задач по удаленной или сложной логистике для нас не подходят. Или адекватные модели существуют только в опытных образцах», – говорит руководитель направления в лаборатории робототехники «Сбера» Владимир Тах (лаборатория взаимодействует со всей экосистемой «Сбера», в том числе с логистическим подразделением). Например, планирующая участвовать в тестах компания «Птеро» производит коптеры самолетного типа, которые занимаются длительной аэрофотосъемкой. Модели «Геоскана» также предназначены для получения фотопланов местности, моделей рельефа и построения 3D-моделей, следует из информации на сайте производителя.

В других странах БПЛА тестируют для доставки грузов тоже только на ограниченных территориях. Первой (в апреле 2019 г.) разрешение Федерального управления гражданской авиации США (FAA) на тестирование доставки товаров дронами получила компания Wing Aviation (подразделение Google), позже – UPS и Amazon. Все три компании проводят ограниченное тестирование в нескольких штатах за пределами городов. Крупнейший офлайн-ритейлер Walmart также собирается подключиться к тестам и привлечь для этого израильский стартап Flytrex Aviation. А фармацевтическая компания Merck хочет доставлять дронами лекарства, для чего привлекла к сотрудничеству логистическую компанию Volansi, разрабатывающую собственные технологии доставки товаров дронами.

По сообщению агентства Bloomberg, FAA должна до конца 2020 г. закончить разработку свода правил, регулирующих коммерческую доставку товаров дронами в городах, после чего получившие одобрение компании смогут запустить соответствующие тесты.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/10/28/844999-testirovaniya-dronov>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НИКИТА ЗАЙКОВ, НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2020.28.10; РУССКИЙ СВЯЗНОЙ; В НОВОСИБИРСКЕ ПРИЗЕМЛИЛСЯ ПОСЛЕДНИЙ ПАССАЖИРСКИЙ РЕЙС ТУ-154

В среду в аэропорту Толмачево встал на прикол последний пассажирский Ту-154. Долгие годы на огромной территории нашей страны этот самолет был настоящим «русским связным». Он был одним из мощных кровеносных сосудов столь же мощного организма – отечественной гражданской авиации. Он был в парке практически любой крупной российской авиакомпании. Он летал везде и всюду, связывая страну воедино.

Вспомним: в сентябре авиационный мир попрощался с главным конструктором этой легендарной «тушки» – Александром Шенгардтом. Последним из когорты тех, кто создавал не просто замечательные крылатые машины, кто ковал нашу авиационную мощь. Совпадение? Мистика?.. С уходом Ту-154 и его создателя завершается целая эпоха отечественного гражданского самолетостроения.

Говорят, летают только красивые самолеты. Ту-154 был красивый, но что еще важнее – надежный. Он обладал отменной «живучестью». Авиакомпании полюбили машину, несмотря на споры из-за новинок в конструкции. А новинок действительно хватало. Так, здесь впервые в гражданской авиации была применена гидравлическая система управления. Тогда многие отнеслись к этому с недоверием, а теперь так управляются все самолеты. Главным плюсом машины была и аэродинамика, из-за чего она оказалась очень экономичной по топливу для своего времени. Впрочем, тогда на это не очень-то обращали внимание.

Регулярные полеты на Ту-154 открылись 9 февраля 1972 года рейсом Москва – Минеральные Воды. Это стало началом целой эпохи в развитии пассажирских авиаперевозок. Самолет выпускался на авиазаводе в Куйбышеве (Самаре) более сорока лет: свыше тысячи машин почти десяти модификаций! Есть цифра: в 1980 годах в эксплуатации постоянно находились 400-450 «сто пятьдесят четвертых». На них держалась практически половина объема гражданских воздушных перевозок. Выдающиеся по тому времени характеристики: скорость – до 950 км/ч, пассажироместимость – 150-180 человек, всепогодность и другие – надолго сделали машину главной воздушной «рабочей лошадкой».

Что теперь? По словам главы отраслевого портала «Авиа.ру» Романа Гусарова, Ту-154 – это среднемагистральный самолет такого же класса и размерности, что и самые популярные на сегодня самолеты, на которых мы летаем – Airbus A320 и Boeing 737. «Но советский самолет оказался настолько хорош и удачен по своей конструкции и по своим характеристикам, что западные самолеты аналогичного поколения давно ушли с рынка, а Ту-154 многие десятилетия возил пассажиров», – замечает эксперт.

Понятно, что у любого самолета-старожила когда-нибудь заканчивается срок летной службы. И на смену должен был прийти «молодой», и, как шутят авиаторы, «такой же красивый». Надеялись на Ту-204, который был создан в 1990-е годы. Самолет был очень хорош, когда задумывался: имел хорошие показатели по дальности и до определенной степени считался аналогом «Боинг-757». Должен был быть частью унифицированной системы, включающей средне- и дальнемагистральный самолет. Увы, этому лайнеру очень не повезло – он взлетел в тот момент, когда экономика России рухнула, и следом обвалились авиаперевозки.

Серийность, поддержка эксплуатации, выпуск запчастей, логистика – все так осталось только на бумаге. «Вплоть до середины 2000-х, – говорит Роман Гусаров, – новые самолеты никто не покупал. – Потенциал Ту-204 не был реализован».

Создатель Ту-154 Александр Шенгардт был не только блестящим авиаконструктором. Был настоящим патриотом.

Он остро переживал за судьбу отечественной авиации, самолетостроения. Переживал за то, что наши гражданские самолеты могут быть вытеснены из мирового воздушного океана «боингами» и «эрбасами». Опасения оправдались: воздушные иномарки прочно прописались в российском небе.

Теперь российской заменой Ту-154 должен стать новый среднемагистральник МС-21. С ним российские авиаторы связывают огромные надежды. Внедрение инновационных решений должно обеспечить новейшему пассажирскому самолету наилучшие летно-технические характеристики среди собратьев своего класса. Сейчас Объединенная авиастроительная корпорация наращивает программу испытательных полетов новейшего пассажирского МС-21: участвуют уже четыре экспериментальных самолета. Два из них оборудованы пассажирскими кабинами на 163 и 211 мест соответственно.

Как рассказали в ОАК, испытательные полеты проводят как пилоты корпорации Иркут, так и совместные экипажи из пилотов ОАК и представителей центра сертификации. По мере отработки систем самолета, отказов выявляется все меньше и меньше. Надо сказать, что начиная с какого-то этапа, согласно программе испытаний, специально вводятся неисправности для оценки функционирования дублирующих систем.

По оценкам экспертов, в ближайшие два десятилетия авиакомпаниям России потребуется от 800 до 1000 самолетов в этом сегменте, в мире – порядка 30 тысяч новых самолетов такого типа. МС-21 успешно проходит летные сертификационные испытания по российским и европейским нормам.

Как не раз сообщалось, в 2021 году с конвейера должны сойти шесть МС-21-300. В 2022 году планируется поставить 12 машин, в 2023 году – 25, в 2025 году – уже 75.

Ну а в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации остаются еще несколько десятков Ту-154. Но они уже не пассажирские, принадлежат другим ведомствам.

Комментарий

Александр Явкин, заместитель генконструктора ТАНТК имени Г.М. Бериева (1990-2016 гг.), в прошлом главный конструктор Бе-200:

– Главная причина того, что российское гражданское авиастроение по занимаемой доле рынка сместилось на шестое место в мире после США, ЕС, Бразилии, Канады, КНР, записано в Протоколе заседания Совета по авиастроению коллегии ВПК от 19 февраля 2020 г. Суть: отставание России от других авиационных держав в темпах и качестве работ по совершенствованию нормативной правовой базы в области создания и сертификации гражданской авиатехники, в том числе в части ее гармонизации с действующими иностранными аналогами, препятствует эффективной разработке, изготовлению, сертификационным испытаниям и внедрению.

По каким документам создается и сертифицируется тот же наш новый самолет? Союз авиапроизводителей, запросивший компании, какими зарубежными нормативными документами они вынуждены пользоваться ввиду отсутствия отечественных, получил список почти в 500 документов. Все проблемы проектирования самолета проявляются на этапе летных испытаний, завершающихся получением сертификата типа. Первый полет самолета МС-21 состоялся 28 мая 2017 года. Летные испытания продолжаются уже более трех лет. Для сравнения: первый А320 сошел с конвейера окончательной сборки 14 февраля 1987 г. и совершил свой первый полет 22 февраля. Программа летных испытаний заняла 1200 часов на 530 полетах. Сертификат совместных авиационных властей Европы был выдан 26 февраля 1988 г., а первый А320 был доставлен Air France 28 марта 1988 г.

A350-900 выполнил первый полет 13 сентября 2013 года. Программа летных испытаний и сертификации, продолжавшаяся чуть более 14 месяцев и являющаяся рекордным показателем отрасли, включала в себя парк из пяти самолетов, налетавших более 2600 часов – с сертификатом типа, полученным от EASA и FAA в сентябре и ноябре 2014 года соответственно. Есть о чем задуматься.

Олег Смирнов, заслуженный пилот СССР, председатель комиссии по вопросам гражданской авиации Общественного совета при **Ространснадзоре**:

– Это последний Ту-154, который выполнял регулярные пассажирские рейсы. Он остановлен в Новосибирске для принятия дальнейшего решения. Варианты какие? Например, продлить ему летный ресурс: может, его передадут в другое ведомство, где не придется возить пассажиров. Поэтому он ждет сейчас своего часа. Всего было построено почти тысяча самолетов Ту-154. Только вдумайтесь! И помимо нашей страны он летал еще в сорока странах мира. Ни один самолет в таком количестве и так долго не будет выпускаться просто так: это показатель его качества, удобства и безопасности.

Самый последний гражданский

Борт Ту-154 RA-85757 – «последний из могикан» – был выпущен в 1992 году, эксплуатировался авиакомпанией «АЛРОСА», на балансе которой стоял с 2002 года. Завершающим рейсом Ту-154 из города Мирный прилетел 141 пассажир.

Управляли Ту-154 пилоты 1-го класса Александр Лешкевич и Николай Ворошилов: на двоих – больше 28 тысяч часов налета. Опытнейшие профессионалы признают, Ту-154 – самолет уникальный, не капризный и очень надежный.

– Он очень легко управляется, – отмечает Александр Лешкевич. – Например, буквально одной ручкой, одним пальцем можно снимать нагрузку. Ему не нужна такая жесткость полосы, как большинству других самолетов. Он может сесть фактически на любую полосу. Из 18 тысяч часов налета на этом самолете я выполнил около 13 тысяч часов. Теперь тоже ухожу на пенсию, это был крайний мой полет. Какое-то время буду, конечно, грустить.

Бортпроводница Ирина Басева сопровождает полеты с 2008 года, и еще несколько лет назад на Ту-154 приходилось летать регулярно через каждые два-три дня. Но в последнее время самолет поднимался в воздух не чаще раза в неделю.

Этот самолет за 18 лет работы в Мирном выполнил 737 рейсов и перевез больше 160 тысяч пассажиров. Первоначально же он и вовсе летал в Иране. Затем несколько лет бороздил воздушное пространство Белоруссии. В нем 142 кресла экономкласса, но есть и восемь мест для пассажиров посolidнее, летающих в «бизнесе».

Не исключено, что он встанет на «вечный прикол» в местном Музее истории авиации. Там уже находится Ту-134, точно так же завершивший «гражданскую карьеру» в прошлом году.

Есть в музее и знаменитый Ту-154 «Ижма», получивший имя собственное после аварийной посадки на неработающей полосе в городке Республики Коми. Тогда, в 2010 году, командир экипажа Евгений Новоселов и пилот Андрей Ламанов спасли жизни 72 пассажиров, за что получили звание Героев России (эта история легла в сюжет одной из новелл фильма «Елки»). «Ижма» под управлением того же экипажа прибыла в Новосибирск в сентябре 2018 года, это был ее последний рейс, и встречать его собрались десятки горожан, без конца фотографировавшихся с героями.

Мнение

Валерий Кузнецов, эксперт по сертификации самолетов, экс-штурман Ту-154:

– Сегодня нишу среднемагистральных гражданских перелетов в стране почти полностью заняли Boeing и Airbus. И хотя российские авиакомпании покупают чаще всего уже «бывшие в употреблении» зарубежные самолеты, они все равно очень дороги в обслуживании. Ведь все ремонтные работы проводят только за рубежом, у нас в стране

таких центров нет. Да и летный состав для иномарок тоже приходится готовить за границей.

Из отечественных самолетов на замену «тушки» пока пришел только Сухой Суперджет-100. Но у него дальность полетов и пассажироместимость несколько меньше. Поэтому все надежды отечественной гражданской авиации теперь связаны с новым российским среднемагистральным самолетом МС-21, разработанным в Иркутске. Сейчас его дорабатывают с тем, чтобы уйти от импортных комплектующих и все детали, включая и двигатель, производить в России.

Подготовила Татьяна Кузнецова

<https://rg.ru/2020/10/28/reg-sibfo/v-novosibirsk-prizemlilsia-poslednij-passazhirskij-rejs-tu-154.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – КРЫМ; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2020.28.10; ДОМА НА ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЕ; В СИМФЕРОПОЛЕ АВИАТОРЫ НАМЕРЕНЫ В СУДАХ ОТСТАИВАТЬ АЭРОДРОМ «ЗАВОДСКОЕ»

В Симферополе общественники и спортсмены-авиаторы в штывы приняли планы властей застроить аэродром «Заводское» многоэтажками нового жилого микрорайона. Чиновники называют территорию аэродрома единственной возможной площадкой для комплексной жилой застройки в столице полуострова. Ветераны и энтузиасты авиационной отрасли настаивают на сохранении аэродрома в качестве резервного и его использовании как базы малой авиации и парашютного спорта.

Взлетать охота

Тучи над аэроklubом начали сгущаться в конце 2017 года: тогда был разработан проект генерального плана Перовского сельского поселения. Согласно документу, на территории аэродрома должно было начаться строительство многоэтажных жилых домов с объектами коммерческо-делового и спортивного назначения. Для многих это решение действительно стало громом среди ясного неба, ведь еще в 2015 году Минтранс Крыма анонсировал разработку программы для малой авиации полуострова, и, как утверждал тогдашний министр Андрей Безсалов, «Заводское» стало бы технической базой для организации новых вертолетных маршрутов.

Свои виды на аэродром были и у спортсменов – авиаторов и парашютистов: в 2016 году республиканское отделение ДОСААФ разработало проект создания центра патриотического воспитания, площадкой для которого также должен был стать аэродром «Заводское». Наряду с необходимой инфраструктурой он предусматривал создание школы первоначальной летной подготовки, воздушно-десантного комплекса, ангаров для самолетов и вертолетов, вертолетной площадки и зоны для авиамоделизма. Но все эти планы так и остались на бумаге. А вот вероятность увидеть застроенный многоэтажками микрорайон «Заводское» с каждым днем становится все реальнее.

– 50 лет назад я совершила первый прыжок с парашютом в Симферопольском авиаспортклубе имени Амет-Хана Султана, на аэродроме «Заводское», мне понравилось, и я продолжила занятия парашютным спортом, – вспоминает председатель общественной организации ветеранов авиации ДОСААФ и авиационных видов спорта РК Раиса Наливайко. – В то время система ДОСААФ финансировалась государством, и у каждого желающего была возможность попробовать себя в авиационных видах спорта. Теперь же «Заводское» приглянулось застройщикам. Ветераны объединились в общественную организацию, чтобы отстаивать свои права. В 2016 году федеральным законом в РФ введен запрет на отчуждение аэродромов, находящихся в государственной или муниципальной собственности, но потенциальным застройщикам этот запрет как-то удалось обойти.

В Крыму сейчас четыре военных аэродрома и всего один гражданский, и этого, по мнению общественников и специалистов туротрасли, слишком мало для развития малой авиации и повышения туристической привлекательности региона.

– Аэропорт с такой богатой и долгой историей мог бы возродиться для малой авиации, – убежден председатель общественной организации «Курортный Крым», а в прошлом пилот авиационно-спортивного клуба Александр Бурдонов. – В России сегодня всего пять вертолетодромов, и «Заводское» могло бы пополнить этот список. Помимо обслуживания санитарных бортов он мог бы стать местом для занятий малой спортивной авиацией и подготовки мастеров спорта, пилотов и десантников-парашютистов. И место на границах Симферополя для этого самое подходящее: ведь занятия парашютным спортом должны быть у всех на виду, чтобы увлечь авиацией подрастающее поколение. Где мы будем брать «людей с крыльями», болеющих небом, если они не будут этого видеть? Авиаспорт, авиатуризм, авиашоу, обучение пилотов и парашютистов на базе авиаспортивного клуба имени дважды героя Амет-Хана Султана – это в том числе привлечение туристов в Крым. Застройка аэродрома уничтожает эти возможности и тем самым нанесет ущерб бюджету Крыма в будущем.

А если завтра ЧС?

Не пожелавшие называть своих имен сотрудники госпредприятия «Универсал-Авиа» рассказали «РГ», что сейчас в состоянии летной годности четыре борта, в том числе три вертолета Ми-8МТВ и один вертолет Ми-8Т. Один из них сейчас стоит на дежурстве в аэропорту Симферополя и по заказу госкорпорации «Организация воздушного движения» выполняет задачи поиска и спасения в Южной зоне авиационно-космического поиска.

«Наше предприятие планомерно уничтожают, – считают авиаторы. – Делают все, чтобы сделать его убыточным, чтобы оно прекратило свое существование. Все последние годы мы пытались оформить договор аренды земли, на которой базируется аэродром «Заводское», но нам отказали. Но такой аэродром республике нужен: с его помощью можно осуществлять патрулирование лесов, тушение лесных пожаров. Он же может быть запасным на случай чрезвычайных ситуаций, площадкой для базирования санавиации».

Отвечая на этот аргумент, сторонники застройки указывают на плачевное состояние, в котором сегодня находится аэродром. Его территория и техническая база деградировали, и, по словам советника вице-премьера правительства Крыма Юлии Смирновой, сам аэродром «Заводское» в реестр **Росавиации** не входит.

– Нахождение аэропорта или аэродрома в границах города усложняет жизнь предпринимателям, арендаторам и обычным гражданам, проживающим поблизости от таких площадок, – настаивает Юлия Смирнова. – Ведь у таких объектов должны быть обязательные летные пояса и территориальные границы, которые накладывают множество ограничений на использование земли. Развивать спортивную или частную авиацию в черте города небезопасно. 188 гектаров – огромная территория, которая сегодня используется максимально неэффективно. Для санавиации использовать «Заводское» бессмысленно. Ведь в случае экстренной доставки пациента счет идет даже не на минуты, а на секунды, поэтому вертолетные площадки будут появляться на территориях больниц. А техобслуживание вертолетов производят компании-производители.

Как рассказала при утверждении концепции освоения территории аэродрома главный архитектор РК Ирина Соловьева, в новом микрорайоне «Заводское» будет построена вся необходимая социальная и дорожная инфраструктура.

– Основой микрорайона будет квартальная застройка, – пояснила она. – Дома – от пяти до семи этажей. Здесь разобьют парк, благодаря чему процент озеленения территории будет соблюден. Проектируется около 10 детских садов: шесть – отдельно стоящих, четыре – встроенных на полторы тысячи мест. Три отдельно стоящих школы на 4,5 тысячи учеников. Здесь же будет построен медцентр: поликлиника на 200 посещений в смену и

госпиталь на 500 коек. Появятся большой спортивный комплекс с бассейном и торговый комплекс.

Общая площадь жилого фонда нового микрорайона – 18 тысяч квартир, что обеспечит жильем более 37 тысяч человек. По мнению чиновников, это очень важно при реализации **нацпроекта «Жилье»**, согласно показателям которого к 2024 году на полуострове должно ежегодно возводиться 1,3 миллиона квадратных метров жилой площади, то есть в два раза больше, чем сейчас.

Городская «форточка»

Но противники застройки настаивают еще и на экологическом аспекте. По их мнению, нынешнее место с точки зрения аэронавтики было выбрано неслучайно, и оно поистине уникально: аэродром расположен в естественной аэродинамической трубе, образованной двумя грядами Крымских гор, что создает благоприятную розу ветров и скорость ветра, особо важную для легкой авиации и СЛА. А для растущего мегаполиса – это еще и мощная «форточка» для проветривания.

– В розе ветров Симферополя, – поясняет председатель общественной организации «Курортный Крым» Александр Бурдонов. – 28 процентов – западный, 8-12 – юго-западный, и процентов 25-30 – северо-западный. То есть преобладающие ветра как раз идут между второй и третьей грядой гор, и через аэротрубу выдуваются смог и отходы промзон из города.

Власти успокаивают: отдельное место в проекте занимает парк-бульвар протяженностью более двух километров. «Планируется смешанная по этажности застройка. В середине квартала идет линейный парк, который без проблем пропустит любой поток воздуха, – уверяет Юлия Смирнова. А в качестве альтернативной площадки для развития малой авиации ГУПу «Универсал-авиа» власти предложили 35 гектаров земли в поселке Донское под Симферополем. По словам Смирновой, при разработке документов территориального планирования для этого участка подобран вид разрешенного использования «для нужд авиации».

«Но там необходимо с нуля создавать всю необходимую инфраструктуру, в то время как в Заводском уже есть взлетно-посадочные площадки, рулежные дорожки, грунтовая полоса для приема самолетов, которую при желании тоже можно использовать, – говорят сотрудники «Универсал-Авиа». – Нам же предлагают участок в чистом поле, вокруг которого еще только предстоит определить полетные зоны, построить полосы, ангары и инфраструктуру».

Компромиссный вариант предлагает экс-министр транспорта РК, глава Ассоциации грузовых автоперевозчиков и экспедиторов Крыма Анатолий Цуркин.

– Сначала надо предоставить авиаторам эту инфраструктуру, а уже потом заниматься вопросами реновации, – считает Цуркин. – Потому как все инвестиционные соглашения не имеют никакой юридической силы. Это просто кусок бумаги. И как только первый ковш экскаватора закопается в землю, обо всех аэроклубах забудут. Инвестор должен подготовить, построить и передать авиаторам готовый комплекс – возможно, на предлагаемой в Донском территории. Затраты на это не особо большие – вертолетные площадки, административное здание и ремонтные боксы. Если верить намерениям инвестора вложить в девелоперский проект 50 миллиардов рублей, затраты на них – просто копейки. .

Мнение

Андрей Прокудин, заместитель председателя авиационного спортивного клуба «Крым»:

– Идти на участок с готовой инфраструктурой – с водой и электричеством – застройщикам конечно выгоднее. А стоимость квадратного метра складывается из трех пунктов – это место, место и еще раз место. И все разговоры о том, что строить негде, – от лукавого. Вокруг Симферополя масса заброшенных сельхозземель, которые могут быть выкуплены и использованы для строительства жилья. А таких эксплуатантов малой авиации, как

«Универсал-Авиа», в Южном федеральном округе всего три, и нельзя его уничтожить. Размещение площадки малой авиации и базы парашютистов в международном аэропорту Симферополя невозможно: аэропорт не сможет остановиться и ждать, пока парашютисты отработают свое заявленное время, да и цена таких тренировок будет запредельной. Об авиамodelьном спорте, которым занимаются в «Заводском», я уже не говорю. Аэродром надо сохранить, потому что он является стратегически важным резервным объектом и с точки зрения обороны, и для жизнеобеспечения в случае экстренных ситуаций. Также полуострову нужны площадки для развития малой авиации – с ангарами, топливозаправщиками, ремонтными мастерскими и пожарными машинами – в общем базой для обслуживания современных самолетов малой авиации и вертолетов. Еще в 2014 году была создана ассоциация авиаторов и пилотов Крыма, которая ставила своей задачей сохранить в исторических границах центр планерного спорта «Коктебель» и «Заводское» как аэродром. Но авиаторов, к сожалению, бросили.

<https://rg.ru/2020/10/28/reg-ufo/v-simferopole-aviatory-vystupili-protiv-zastrojki-aerodroma-zavodskoe.html>

ВЕСТИ.RU, 28.10.2020 14:46; ЕСЛИ НАМ РАЗРЕШАТ ЛЕТАТЬ, МЫ БЫСТРО ВОССТАНОВИМСЯ. ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ ГЕНДИРЕКТОРА «АЭРОФЛОТА»

Как восстанавливается отрасль пассажирских авиаперевозок после ограничений на перелеты, введенных из-за пандемии коронавируса? Что будет с авиакомпаниями, удастся ли им пережить кризис? На эти и другие вопросы в эксклюзивном интервью Наиле Аскерзаде на канале «Россия 1» ответил гендиректор компании «Аэрофлот» **Виталий Савельев**.

– Виталий Геннадьевич, здравствуйте. Расскажите, пожалуйста, как сейчас работает компания «Аэрофлот» и насколько удалось восстановить внутренние перевозки?

– Мы не вошли еще в тот штатный режим, который у нас обычно бывает, если сравнивать хотя бы с 2019 годом. Но по внутренним перевозкам, как мы и обещали, мы досрочно восстановились. Это благодаря многим факторам, тому, что внутренний туризм начал развиваться, рекламироваться хорошо, это и в том, что губернаторы приняли решение о сокращении временного пребывания на карантине – помните, было две недели, и мы не могли из-за этого привлечь туристов. Мы восстановились 99,6 процентов по отношению к августу. До конца года, безусловно, мы восстановимся на все 100 процентов, как мы и обещали. Это внутренние перевозки, и «Аэрофлот» восстановился, сама компания «Аэрофлот», на 76 процентов. Мы не можем восстановиться больше по той причине, что у нас нет транзита, у нас нет перелета из-за рубежа и дальше по России. Поэтому 76 процентов – это достаточно много. Мы как группа восстановились практически на 100 процентов в том числе и благодаря нашему основному драйверу – «Победе». «Победа» растет очень хорошо, и уже в августе показала 17-процентный рост по отношению к августу 2019 года.

– Как удалось восстановить пассажиропоток и даже его нарастить у «Победы»? Сегодня – время лоукостеров?

– Ну, знаете, время лоукостеров было всегда, потому что если посмотрим на Европу, если мы посмотрим на Америку, то лоукост – это новый тренд, который всеми востребован, именно поэтому мы 6 лет назад, в декабре будет 6 лет, предложили этот проект, который был поддержан и президентом России, **Владимиром Владимировичем Путиным**. Конечно, тот успех, которого «Победа» добилась, он существенен. «Победа» за 5 с половиной лет, почти за 6 лет, перевезла более 30 миллионов человек, чистая прибыль у нее более 14 миллиардов была. Этот год, конечно, особенный, но тем не менее «Победа» работает очень эффективно. И, конечно, таких лоукостеров в стране должно быть больше, потому что «Победа» оперирует на дистанции 2,5 тысячи километров, и если мы хотим,

чтобы население было более мобильно, то в каждом регионе – Сибирь, Дальний Восток – мы можем создавать аналогичные проекты, которые были бы востребованы населением.

– Насколько международные перевозки сейчас ниже, чем до пандемии?

– Это очень критичный для нас вопрос, это для многих авиакомпаний. Если мы возьмем общий доход «Аэрофлота» – да, он делится примерно по пассажиропотоку 50 на 50. То есть, 50 процентов – это внутрироссийские перевозки, и 50 процентов – это международные перевозки. Но по доходу, который мы получаем, более 60 процентов – это зарубежные перевозки. И сегодняшнее восстановление – оно, конечно, всего лишь 14 процентов, поэтому не только «Аэрофлот», а все компании в России и за рубежом, мы все страдаем от этого. И, конечно, вот эта нехватка вынуждает всех перевозчиков, не только российских, обращаться к государству за помощью, потому что в противном случае мы должны принимать непопулярные меры по сокращению компаний, по персоналу, по многим другим издержкам, которые существенно скажутся на работе в целом группы.

– То, что сегодня происходит, на вашем языке можно назвать внештатной ситуацией. У вас есть план, как не разбиться, учитывая то, что вторая волна пандемии на носу?

– Мое личное отношение ко всему этому: пандемия – это (я придерживаюсь того мнения, которое высказывают многие специалисты, медики) все-таки пройдет, но с этим вирусом нам придется жить очень долго, наверное, всегда. Он, может, перейдет в другое качество, будет сезонным гриппом, или чем-то еще, поэтому надо просто адаптироваться к нему. Надо соблюдать те требования, которые нам рекомендует Роспотребнадзор, и за рубежом это тоже все происходит, но бояться этого не надо. Я хочу вам рассказать очень интересный пример. Вспомните, когда где-то в мае, в марте, когда перевозки упали, пошла речь о том, что надо в самолетах рассаживать людей через сиденье, даже через ряд, мы тогда стали объяснять, что мы не взлетим. Ну, потому что экономически будет нецелесообразно лететь, если сидеть через ряд. И мы тогда рассказывали, и я в частности, что самолет – герметичная капсула, которая постоянно очищается, что там заболеть невозможно.

Международная организация авиационная (IATA) дала очень интересную статистику: за этот период мировая авиация перевезла 1 миллиард 200 миллионов пассажиров, и было только 44 случая заражения на борту пассажиров. О чем это говорит: это один заболевший пассажир на 27 миллионов перевезенных. Вот это очень важно. И вот знаете, что еще важно, что IATA отмечает: если во всем мире пассажиры все-таки боятся летать самолетами, потому что бояться заразиться, если во всем мире это 50 примерно процентов, то у нас 70 процентов пассажиров готовы лететь, они не боятся. Что правильно, потому что на самолете заразиться практически невозможно.

– Что у вас сегодня происходит со штатом сотрудников, сколько человек на удаленке, есть ли люди, которые не работают вообще, в отпусках? И получают ли они зарплаты?

– У нас нет сокращений, мы приняли это решение, правительство нам помогает, поэтому – да, у нас на удаленке находится 3 тысячи 600 человек – это офисный персонал, 41 процент на удаленке. У нас есть много сотрудников, кто взял длительные отпуска. Ну, в силу того, что мы не летаем, у нас в целом по группе 12 тысяч 400 человек – это cabin crew экипажи, у нас 4400 – это пилоты, командиры и вторые пилоты. Поэтому многие из них – да, они каким-то образом пытаются отдыхать, каким-то образом себя занимать вне работы, потому что у нас на сегодняшний день из парка только «Аэрофлота», из 244 кораблей у нас 96 машин в среднем сегодня стоит на бетоне. Это очень много.

Конечно, мы ждем, когда нам разрешат полеты, мы уже летаем в 13 стран за рубеж, что очень важно для нас, и мы думаем, что если эта тенденция сохранится, то мы восстановимся довольно быстро. Я бы тоже хотел очень отметить один важный вопрос: мы сразу изначально говорили, что российская авиация восстановится очень быстро. Почему? Потому что тренды мировые, рост мирового пассажиропотока в Европе примерно 4 процента в год, а во всем мире это где-то 5,5 процента, в России это всегда

было 9-10 процентов. Поэтому мы всегда восстанавливаемся быстрее. У нас это не первый кризис, хотя он самый тяжелый для нас, поэтому мы этого не боимся, мы понимаем, что если нам дадут летать, мы восстановимся. Пример – Турция. Мы начали только 10 августа фактически летать в Турцию с разрешения нашего правительства, и за август месяц, за 20 оставшихся дней, Турцию посетило 700 тысяч человек. Это статистика.

– По итогам первого полугодия крупнейшие авиакомпании России понесли убыток в размере 121 миллиард рублей. Вот такая это цифра может быть по итогам года в целом по отрасли и по «Аэрофлоту» в частности?

– Ну, таких цифр очень много, IATA дает, каждая компания... Мы публичная компания, я не могу называть цифру, которую мы ожидаем, но, безусловно, это будет не прошлый год, когда мы получили очень большую прибыль, там – 13,5 миллиарда рублей. Кстати, за счет этой чистой прибыли мы какой-то период времени довольно уверенно себя чувствовали, когда начиналась пандемия, но в целом – да, авиакомпании пострадают. Тут надо отметить еще один фактор: мы же с 2015 года переносили поставки самолетов, у нас такая была история у всех, был переразмерен по предложению кресел на рынке. То есть примерно 12-14 процентов был избыток кресел авиакомпаний, который мы предлагали пассажирам. Сейчас, когда пандемия, и мы стоим практически по международным перевозкам, все компании наполовину примерно стоят, получается, что сейчас идет демпинг. И мы это видим. То есть компании, чтобы летать, начинают давать низкие цены. Пассажирам нравится дешевая цена на авиабилет, но это очень опасно для авиакомпании, потому что если кассовый разрыв авиакомпания не сможет перекрыть, то это – прямой путь к банкротству. Поэтому все компании балансируют, банки помогают не только «Аэрофлоту», но и нашим коллегам, что отрадно. Но ситуация очень тяжелая. Нам нужно летать.

– Вот вы говорили уже про лоукостеры, а вообще бизнес-класс пользуется сегодня спросом? Цены там должны быть космические просто.

– Если вы посмотрите в рублях – да, но вы считайте всегда по курсу. Вот смотрите, какая история интересная. У нас больше половины платежей – у «Аэрофлота» в частности – в валюте. Даже российским компаниям. Мы платим в рублях, но по курсу: это керосин, это лизинговые ставки, это страховка, потому что наши страховые компании перестраховываются у каких-то других зарубежных компаний. Поэтому это валюта. И на сегодняшний день никто ничего не отменял. И если сегодня доллар стоит 75, там, под 80 рублей, то, конечно, это дорожает. Но если вы пересчитаете в обратную сторону, как доллар к доллару, как это было, то увидите, что это не подорожание. По заполняемости – да, у нас заполняемость очень хорошая. Даже на, скажем так, небольших рейсах мы сейчас используем в основном дальнемагистральные машины, и я могу вам сказать, что, например, в Женеву мы всегда летали на узкофюзеляжном самолете, там, Airbus 320, например, сейчас мы ставим либо 330-й, либо даже 777, где 402 кресла. И заполняемость – до 380 кресел, включая весь бизнес-класс. Поэтому по отношению к валюте мы не подорожали. Это неправильно – считать просто рублевую составляющую, потому что мы платим очень многие платежи в валюте.

– Весной были подсчеты такие, что авиакомпании в сутки несут убытки 500 миллионов рублей. Вот сейчас эта сумма как-то уменьшилась? Может быть, у вас есть цифра по «Аэрофлоту»?

– Я вам могу одну цифру назвать. Когда мы работаем и летаем как группа, вот только заработная плата персонала – 6,7 миллиардов рублей в месяц. Вот вам ответ на вопрос. То есть, если мы летаем. Если мы не летаем, естественно, нет налета у пилотов, у cabinных экипажей, но у нас, скажем так, все авиационное крыло, 4 авиакомпании в группе Аэрофлот – это 35 тысяч человек. В целом у нас еще в компании больше 40 тысяч, но это остальные, как бы не авиационные активы. Если пилоты – 4 тысячи 400 и стюардессы – 12 тысяч 400, считайте, что половина – это вот те работники, те наши коллеги, которые

работают именно в воздухе. Когда они не летают, зарплата, конечно, у них меньше, но это все равно в пределах 4,5 миллиарда рублей в месяц. Это очень много. И мы должны эти деньги восполнять. Поэтому мы идем на заимствования у банков, чтобы это не происходило, мы пытаемся сделать эмиссию.

Этим же путем, например, идет Lufthansa. Правда, в отличие от нас, что интересно, и Lufthansa, и Air France они сокращают персонал. Группа компаний Lufthansa – все группами оцениваются – получила от своего государства в обмен на 20 процентов своих акций 11 миллиардов евро. Тем не менее, они приняли решение сократить 22 тысячи персонала, из которых 8 тысяч 300 уже сократили, из которых 1100 – это пилоты. Air France получили 7 миллиардов евро, но у них тоже сокращение идет около 7 тысяч в каждой компании. Мы не идем этим путем, мы хотим сохранить наш коллектив. Я этот путь уже проходил в 2009 году, когда я пришел в «Аэрофлот». Тоже была ситуация не очень, «Аэрофлот» был на грани банкротства, и никто тогда не пытался помочь, да и я не просил никаких денег, но пришлось две компании обанкротить, которые были в «Аэрофлоте» – «Аэрофлот Карго» и «Аэрофлот Плюс», это две дочки были, и по живому сократить 2,5 тысячи людей. И мы бы не хотели вот этот повторять этап. Поэтому наша задача – начать летать. Наша задача – убедить, что это безопасно. И что если обстановка позволяет, потому что во многих странах Евросоюза обстановка не хуже, чем в России, и если мы сможем летать, то, конечно, мы все это компенсируем, и к государству не придем за помощью.

– Как вы считаете, можно ли ожидать банкротства каких-то авиакомпаний на российском рынке?

– Я бы не хотел быть таким провидцем, но, конечно, вся обстановка, которая сейчас существует для авиакомпаний, для нашего бизнеса, она настораживает, потому что такое банкротство произойти может, мы это проходили многократно. Какие самые тяжелые периоды у авиакомпаний в году? Это вот начало так называемого зимнего сезона, это тогда, когда авиакомпания переходит в низкий сезон, который длится с октября по конец марта. И вот основные потери авиакомпании несут именно в октябре, ноябре, и если авиакомпании перекредитуются в банках, они, конечно, выживут. Но доживут ли они до светлого будущего к концу ноября – это вопрос. Если нам разрешат летать, мы, наверное, в течение полугода восстановимся. Не только «Аэрофлот» – я думаю, и другие компании. Если не разрешат, то это будет большой вопрос. Какие-то решения надо будет принимать.

– Как вы считаете, дальше будет хуже или лучше?

– Вы знаете, я по жизни просто такой ярый оптимист, поэтому я считаю, скажем так, да, ситуация случилась, она всех затронула, все отрасли. Но посмотрите, вот «Аэрофлот»: сейчас подвели итоги прошлого года все международные рейтинговые агентства. «Аэрофлот» передвинулся с 18 места среди 20 крупнейших авиакомпаний мира по авиаперевозкам на 17. То есть мы перевезли 60,7 миллиона человек. В этом году, наверное, половину перевезем, около 30 миллион. Мы получили два крупнейших рейтинга, AA, по Brand Finance мы стали опять самым узнаваемым в мире авиационным брендом, то есть, самым сильным. Но самое интересное – мы стали самым сильным брендом в России. Это не среди авиационных компаний, это среди всех: сырьевых компаний, банков, мы – компания номер 1 по узнаваемости, по силе бренда. Конечно, лично меня это все убеждает в том, что мы на правильном пути, и правительство активно работает, и мы видим какие-то меры, которые дают результат. Поэтому вот я лично настроен на очень оптимистичный прогноз. Вакцина появилась, коллективный иммунитет как-то начинает возрастать, даже контагиозность вируса – она хоть как-то растет, но не так сильно, как раньше было. Раньше, там, 3-4 человека могли заразиться от одного заболевшего, сейчас речь идет, может быть, чуть больше одного человека. Все это вселяет серьезные надежды. Люди устали и им, конечно, хочется отдохнуть.

– Ваш прогноз: когда все это закончится?

– Ну, это точно не в мой адрес вопрос. Я думаю, что сегодня многие лидеры стран об этом говорят, закрыть страну на карантин сейчас мало кто решается. Почему? Потому что второй удар будет по экономике, а вот тогда будет (страдать) не только авиационная (отрасль) – авиация просто быстрее всего, мы самые чувствительные. Поэтому, я думаю, никто на это не пойдет. Это означает, что если мы будем выполнять те нормы, нас просто не будут закрывать. Не будут закрывать – мы будем работать. Я думаю, что вот все должно пойти по нарастающей. Я бы очень хотел, чтобы где-то уже с конца зимы там, февраль-март, мы начали увеличивать перевозки и нам дали возможность летать по Европе. Европа каждые две недели рассматривала, сейчас, может, пересмотрит порядок открытия своих границ для всех авиакомпаний, включая российские. Посмотрите: мы в Женеву полетели, мы в Лондон полетели. У нас очень много рейсов грузопассажирских. Чтобы самолеты не стояли, мы груз перебрасываем в Европу из Шанхая. Но правительство нам разрешило, мы же закончили с вывозными рейсами. Мы берем наших людей, кто хочет вернуться, иностранцев, кто имеет право, и вы знаете, заполняемость удивительна, до 70 процентов. Это тоже бизнес. Это тоже помогает нам держаться на плаву, и это всем нам помогает выжить.

– Спасибо вам большое.

– Спасибо, Наиля, удачи вам тоже.

<https://www.vesti.ru/article/2478198>

ВЕСТИ.RU, 28.10.2020 14:53; ГЛАВА РОСТУРИЗМА: МЫ СМОГЛИ МИНИМИЗИРОВАТЬ УЩЕРБ ОТ ПАНДЕМИИ

Как удалось спасти туристическую отрасль от массовых банкротств? Какие меры поддержки теперь станут постоянными? И сможет ли новый **нацпроект** превратить Россию в настоящий магнит для отдыхающих? Об этом и не только **глава Федерального агентства по туризму Зарина Догузова** рассказала в большом эксклюзивном интервью Марии Бондаревой.

– Перезапустится ли туризм к Новому году? Я беседовала с Виталием Геннадьевичем Савельевым, главой «**Аэрофлота**», он мне говорил, что верит в то, что к концу года все-таки возобновится авиасообщение с ЕС. Ваше личное мнение, ваши ожидания какие?

– Во-первых, для меня слово «перезапуск» означает не только возобновление международного авиасообщения, но и нормализация путешествий внутри страны. Я так понимаю, ваш вопрос сейчас касается именно международного авиасообщения.

Что касается международного сообщения, мы в очень плотном контакте находимся со своими зарубежными коллегами, главами туристских организаций – министрами туризма. Буквально на прошлой неделе у нас была очередная встреча министров туризма G20, кстати говоря, в таком, очень открытом, доверительном диалоге мы делились последними новостями, последней информацией. Собственно, каков итог наших обсуждений: все очень и очень осторожны в том, что касается возобновления взаимных туристических поездок. Это притом, что очень многие страны гораздо более зависимы, чем мы, от въездных потоков. Для них это вообще основной заработок в части туризма, основная часть ВВП, они на этом зарабатывают действительно огромные деньги. Но, вместе с тем, все очень аккуратны, очень осторожны. Туристические поездки возобновляются только на взаимной основе согласно критериям, которым нужно соответствовать как с одной, так и с другой стороны.

Нужно еще понимать, что возобновление взаимных поездок лежит в зоне ответственности не только и не столько туристических администраций, но больше касается респотребнадзоров двух стран, министерств иностранных дел, потому что речь идет всегда о взаимном открытии границ. Поэтому мы, имеются в виду люди, ответственные за туризм, держим руку на пульсе, всегда на связи, в контакте. Но этот вопрос лежит не только в нашей зоне ответственности. Все очень хотят как можно более быстрого

возобновления международных поездок, но при этом однозначно все высказались, что торопиться не будем, акцент везде сейчас делается на внутреннем туризме.

– Это то, что звучало на встрече G20 министров туризма?

– Это то, что буквально недавно звучало... Все аккуратны, осторожны, однозначно все говорят о том, что здоровье и безопасность людей на первом месте. Поэтому мы поступательно движемся, но общий тренд таков: не торопимся, ориентируемся на эпидемиологическую ситуацию, которая разворачивается в мире – где-то явно очевидно в худшую сторону. И вот многие коллеги фиксируют, что действительно идет рост, и очень во многих странах сейчас снова закрывают часть предприятий индустрии гостеприимства. Поэтому пока, в целом, разговоры относительно открытия границ очень аккуратные, осторожные. Но при этом, повторю еще раз, мы движемся: вот, 15 стран, с которыми мы открыли границы. И рекомендуем нашим гражданам быть аккуратными.

– Но все равно пока внутрироссийский туризм – наш приоритет пока?

– Безусловно, акцент на внутренний туризм, на внутренние поездки, где у нас гораздо больше возможностей обеспечить безопасность для наших граждан. А в том, что касается зарубежных поездок, мы и раньше говорили: со стороны Ростуризма не было и никогда не будет каких-то искусственных ограничений. Нашей задачей не являются какие-то запреты! Задачей Ростуризма является создание условий в стране, при которых внутренние поездки были бы лучшим выбором наших граждан.

– **Владимир Путин** еще перед началом лета, насколько мне помнится, сказал, что нужно запустить внутренний туризм. Сейчас уже прошел и летний сезон, и бархатный сезон уже закончился...

– В самом разгаре!

– Да, я думала, что уже заканчивается?

– Октябрь – у нас практически полная загрузка.

– Тем не менее, что вы можете сказать? Получилось?

– Получилось! Еще в мае, начале июня сложно было говорить о каком-то возобновлении туризма, но мы при этом понимали, что самой лучшей мерой поддержки, самой лучшей антикризисной мерой для отрасли индустрии гостеприимства будет запуск курортного сезона. Была проведена, без преувеличения, гигантская работа. Я, пользуясь моментом, хочу выразить Анне Юрьевне (Поповой – главе Роспотребнадзора) благодарность: мы плечом к плечу с ней и вместе с регионами, с другими вовлеченными ведомствами, вырабатывали протоколы безопасности практически для всех субъектов индустрии, для всех видов средств размещения – гостиниц, отелей, пансионатов, санаториев. И мы действительно в беспрецедентных условиях фактически в ручном режиме запустили к 1 июля курортно-туристический сезон вообще по всей стране. И он очень успешно у нас прошел. И Анна Юрьевна нас похвалила, отметила летний курортный сезон, как очень позитивный опыт безопасных путешествий по стране. С одной стороны, мы дали людям возможность отдохнуть в своей стране в условиях, когда границы с большинством стран были еще закрыты, а, с другой стороны, поддержали отрасль, где работает несколько миллионов человек. То есть, мы понимали, что нам нужно поддержать более 4-5 миллионов рабочих мест. Мы действительно думали, работая в режиме 24/7, о миллионах людей, и понимали, что во многом их работа, их заработок зависит от тех решений, которые мы будем принимать. Была проведена большая работа, мы поддержали отрасль, спасли тысячи предприятий от банкротства, и, в целом, все это прошло очень спокойно с точки зрения эпидемиологической ситуации, с учетом всех тех протоколов и мер безопасности, которые мы вместе с Роспотребнадзором вырабатывали. И если в текущей кризисной ситуации о росте отрасли говорить все же не приходится, но минимизировать ущерб от пандемии нам точно удалось.

– Да, мерой поддержки отрасли еще являлось введение туристического кешбэка. Сначала – первой очереди, потом – второй очереди.

– Мы вообще в этом году практически все делали впервые: мы впервые включили при поддержке правительства крупнейшие гостиничные сети в перечень системообразующих предприятий российской экономики, это, я бы сказала, исторический момент для индустрии гостеприимства. Мы впервые запускали чартерные поездки, которые раньше ассоциировались исключительно только с Турцией и выездным туризмом. Кстати говоря, мы продолжаем над этим работать. У нас буквально недавно закончился сбор заявок на грантовую поддержку общественно-предпринимательских инициатив – небывалый интерес, и конкурс, как в МГИМО, как мы любим на эту тему здесь шутить! Там практически 10 заявок на одно место, то есть, огромное количество заявок – более 4 тысяч. Это тоже поддержка бизнеса, малого и среднего, в первую очередь. Конечно же, мы на этом не будем останавливаться. И вы абсолютно правильно напомнили – туристический кешбэк наряду с теми мерами, которые мы впервые запускали, тоже стал абсолютно уникальной, беспрецедентной мерой поддержки, когда выгоду получает непосредственно сам турист деньгами на свою карточку, с которой произведена оплата. Это очень прогрессивная мера поддержки, и государство действительно возвращает до 20 тысяч рублей деньгами на карточку «МИР», что является обязательным условием. Был первый этап, который проходил в самом конце августа. Тогда окно продаж длилось всего неделю, это был пилотный этап. Многие тогда не успели воспользоваться этой программой, поэтому по поручению президента, председателя правительства мы продлили программу, значительно облегчили услуги участия в ней. Теперь можно отправляться в короткие путешествия, которые начинаются от двух ночей. То есть, практически можно на выходные сесть в автомобиль... Мы, кстати говоря, активно продвигаем короткие путешествия именно на личном автомобиле. Во-первых, это и безопасно, и позволяет чаще путешествовать, тем более что сейчас с туристическим кешбэком можно делать это, при желании, хоть каждые выходные – количество транзакций на одну карточку не ограничено. То есть, на каждую такую поездку, на каждую транзакцию будет возвращен туристический кешбэк в размере 20 процентов, а в максимуме может составить 20 тысяч рублей.

Конечно, мы понимаем, что есть объективные ограничивающие факторы – все-таки разговоры о второй волне тоже играют свою роль.

– Боятся люди сейчас?

– Я думаю, что многие боятся. Даже среди моих знакомых. Я и знакомым, и родным, и близким, и нашим гражданам рекомендую, в первую очередь, внимательно относиться к своему здоровью, взвешивать при планировании поездки все за и против. Посмотреть, какая ситуация в том или ином регионе. А в нашей стране как раз огромные возможности для того, чтобы гулять, наслаждаться природой, причем в самую разную погоду, заниматься какими-то активными видами спорта – в Крыму это можно делать практически круглый год, включая зиму. Можно отправиться в оздоровительные поездки в тот же Ставропольский край, на Кавказ – гулять, дышать свежим воздухом, процедуры оздоровительные принимать. Это тоже все не связано с большим скоплением людей, и, в целом, это людей может поддержать. Многие хотят оздоровиться, подлечиться. А для тех, кто хочет отправиться в настоящую русскую зиму, увидеть Северное сияние...

– Мы сейчас с вами поговорим об этом отдельно. Пока мы с вами говорим о том, насколько удался этот туристический сезон в России, у меня возник еще такой вопрос: понятно, что сезон был удачным в плане количественном – все путешествовали по России, открывали для себя новые места, но что вы можете сказать про качество отдыха в России? Уровень услуг, уровень отелей, уровень персонала – вот эти все моменты!

– Давайте прямо совсем откровенно: качественно изменить сервис и улучшить туристическую инфраструктуру, которую мы годами системно не развивали, за один летний сезон просто невозможно. Это тоже нужно понимать! Поэтому то, о чем вы говорите, это не меняется за одно лето, за сезон, за три месяца закрытых границ.

– У вас есть какие-то программы? Вы предпринимаете какие-то действия для этого?

– Я вам объясню на пальцах: если взять пример с туристическим кешбеком, который в этом году задумывался как такая антикризисная мера поддержки людей в моменте позволить людям путешествовать по своей стране, но в долгосрочной перспективе мы видим это, как эффективную меру поддержки по расширению «крыльев» сезона. К примеру: качество сервиса улучшается, и бизнесу становится выгодно вкладываться в кадры, в развитие сервиса, в обновление туристической инфраструктуры, как правило, только тогда, он видит устойчивый поток на протяжении хотя бы шесть-семь месяцев. Короткий сезон, а он у нас практически везде короткий, по всей стране, включая Крым, Краснодарский край, тот же Питер, который заполнен только два-три месяца в году.

– В этом году он еще короче был!

– Абсолютно! Если бизнес видит устойчивый туристический поток на протяжении хотя бы шести-семи месяцев, для него сразу рентабельность повышается, становится сразу же выгодно вкладываться и в туристическую инфраструктуру, и кадрами заниматься на более качественном уровне и так далее. Поэтому мы все те меры поддержки, которые были начаты в этом году, планируем сделать системными, ежегодными – те же гранты! Впервые в российском туризме предприниматели, малый и средний бизнес, который заинтересован в развитии туризма, в улучшении туристической инфраструктуры, в создании модульных, некапитальных отелей, в развитии туристических маршрутов, в создании точек проката, улучшения в принципе инфраструктуры на местах, первые получат в этом году меру поддержки в виде софинансирования таких инициатив. Мы планируем это продолжать в следующем году и в последующие годы.

То же самое касается чартерных программ. Мы летом запустили на Байкал чартерную программу впервые в истории, я еще раз подчеркну, что раньше чартерные программы ассоциировались исключительно и исключительно имели отношение к выездному туризму...

– Турция, Египет!

– Вы, наверное, вряд ли когда-то слышали про чартерную программу внутри страны! Это тоже формирование устойчивого потока, это тоже про повышение инвестиционной привлекательности отрасли. Вот как раз не было системы мер, которые бы в правильной связке работали на протяжении длительного времени.

На примере той же Турции: турки туризм системно развивают, вот, как думаете, сколько? Последние 30 лет! Вот, они последние 30 лет системно занимаются поддержкой туристического бизнеса, они создают условия для того, чтобы туристическая инфраструктура развивалась.

– Для них это основная часть ВВП!

– Они платят иностранным туроператорам за привоз каждого иностранного туриста! И мы как раз сейчас при поддержке руководства страны подошли к формированию в туризме не одной меры поддержки, не двух, а именно системы, комплекса взаимовязанных мер поддержки, которые в горизонте нескольких лет и такой системной работы дадут большой мультипликативный эффект и приведут к тому, что в нашей стране будет достаточное количество конкурентоспособных по соотношению «цена – качество» туристических продуктов. Это то, чего у нас действительно не хватает.

– Я вас перебила, когда вы начали говорить про Новый год. Во-первых, что Россия может предложить для новогодних праздников? Во-вторых, есть два мнения: первое – то, что путевки подорожают, потому что бизнес будет закладывать те потери от пандемии в стоимость путевок; второе – то, что поездки станут дешевле, чтобы привлечь большое количество приезжающих. Что вы можете сказать?

– Тут надо понимать, что не только в России, но и во всем мире период новогодних праздников, новогодних каникул – это сезон повышенного спроса, и, безусловно, цены всегда выше средних. В этом смысле мы рассчитываем на то, что туристический кешбэк,

мы его распространили и как раз на новогодние праздники, он будет действовать на весь период новогодних каникул, вплоть до 10 января, значит, Новый год, Рождество – это действительно очень приятно, что мы можем подарить нашим гражданам более доступные поездки на Новый год и Рождество. А, с другой стороны, у нас несколько тысяч участников программы, поэтому у людей, с учетом того, что выгодоприобретателем является непосредственно сам турист, и он получает кешбэк и непосредственно скидку, он может выбрать любой отель и любого туроператора из многотысячного списка. Поэтому те, кто будет неоправданно завышать цены, задирает, они, в конечном итоге, останутся в проигрыше, и я думаю, что здесь будет наоборот, здоровая конкуренция – туроператоры и гостиницы стараются предлагать максимально качественные продукты за максимально оптимальные цены. Потому что тут действительно законы жанра сработают. Я, к примеру, буду выбирать между несколькими тысячами предложений. Кстати говоря, мы сформировали полтора миллиона предложений, и сформированы они несколькими тысячами участников – там и агрегаторы, и туроператоры, и гостиницы. Из этих полутора миллионов предложений я выбираю, какое предложение мне кажется наиболее выгодным, и выберу наиболее выгодное для себя в соотношении «цена – качество». Поэтому еще раз повторю: те, кто будет неоправданно завышать цены, окажутся в конечном итоге в проигрыше.

– **Нацпроект**, который разрабатывает Ростуризм, он нацелен как раз на то, чтобы развивать туризм именно в качественном направлении. Вот, по реперным точкам: какие ваши действия? Что вы планируете сделать?

– Ключевая задача национального проекта, подходы к которому мы уже сформировали по поручению президента, внесли их в правительство, сделать так, чтобы комфортные, доступные, безопасные, интересные путешествия по нашей стране стали частью образа жизни наших граждан. Для этого нам нужно решить задачи по трем основным направлениям: первое – это развитие инфраструктуры с упором на туристическую инфраструктуру, это все, что касается качественных гостиниц под международными и федеральными брендами, маршруты, центры городов и нового уровня качественная курортная среда по основным туристическим направлениям нашей страны.

Второй блок задач связан с системным маркетингом и продвижением, с повышением узнаваемости туристических продуктов и с более легким доступом к этой качественной инфраструктуре, когда бы наши граждане фактически в один клик могли бы выбрать, забронировать – это как раз все, что касается цифровизации. И в этом же блоке – все, что связано с повышением доступности именно в части балансировки «цена – качество».

И третий блок задач, над которыми мы будем работать, связан с улучшением госуправления в области туризма, со снятием различных административных барьеров. И, в первую очередь, будет направлен на создание и написание нового закона о туризме, который снимет ненужные ограничения и зафиксирует приоритеты развития внутреннего въездного туризма. И здесь же большой блок связан с развитием кадрового потенциала и улучшением качества. Вот эти три больших блока – инфраструктура, продвижение – спрос и административные барьеры – в совокупности то, над чем мы сейчас работаем, и под каждый из этих блоков у нас выработаны меры поддержки, под каждым из этих блоков есть конкретные мероприятия, которые в сочетании приведут к тому, что наша страна станет одним из лучших направлений в мире для отдыха и путешествий.

– Зарина, вы действительно прогрессивный руководитель! Я желаю вам успехов во всех ваших начинаниях!

<https://www.vesti.ru/article/2478161>

LENTA.RU; 2020.28.10; НАЗВАН СРОК СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ В ОБХОД ВЛАДИКАВКАЗА

Строительство автомобильной дороги в обход Владикавказа планируется начать в 2021 году, сообщили в **пресс-службе** главы и правительства Северной Осетии, передает ТАСС. По данному проекту разработана проектно-сметная документация и получено положительное заключение Главгосэкспертизы. Средства на его реализацию уже заложены на будущий год. По словам местных властей, строительство магистрали позволит разгрузить и сохранить городские дороги. Объем финансирования не называется.

Строительство дороги в обход Владикавказа предусмотрено федеральным проектом «Коммуникации между центрами экономического роста» **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**. Одной из главных задач национального проекта остается повышение уровня экономической связанности России за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры, гарантированного обеспечения доступной электроэнергией. На эти цели выделено свыше трех триллионов рублей.

<https://lenta.ru/news/2020/10/28/vladiobhod/>

ТАСС; 2020.28.10; В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО САМОГО СЕВЕРНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ

Строительство Высокогорского автомобильного моста через Енисей, который станет самой северной переправой на этой реке, началось в Красноярском крае.

Мост в районе поселка Высокогорский – самый северный мост через Енисей – позволит начать новый этап освоения ресурсов Ангаро-Енисейского экономического района в крае. В частности, ожидается рост добычи золота, заготовки древесины, разработка месторождения магнезита. Строительство автодорожного моста включено в **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года»**. Стоимость проекта – 8,3 млрд рублей на условиях софинансирования в равных долях за счет краевого и федерального бюджетов.

«Мы даем старт строительству давно уже задуманного Высокогорского моста. Сегодня именно этот регион Красноярского края обладает мощнейшим инвестиционным потенциалом. По самым скромным подсчетам, в ближайшие годы здесь в качестве инвестиций будет вложено порядка 180 млрд рублей, а это означает более 20 тыс. рабочих мест и серьезный прирост налогового потенциала», – сказал на церемонии губернатор края Александр Усс.

О проекте

Проект предусматривает возведение автомобильного перехода протяженностью порядка двух километров, длина самого моста составит 1,2 километра. Также комплекс включает кольцевую развязку и примыкание к автодороге Красноярск – Енисейск. Работы ведет компания «Мостострой-11», которая в июне признана победителем аукциона на возведение переправы.

Место в районе Высокогорского поселка выбрано неслучайно – здесь русло Енисея сужается до минимума. С давних пор тут организовывались паромные и лодочные переправы через реку. Впервые вопрос о строительстве в этом районе моста ставился в 1960-1970-е годы, прежде всего в рамках программ развития Ангаро-Енисейской части края, которая по задумкам того периода, должна была стать одним из крупнейших в Советском Союзе энерго-металлургических промышленных узлов. Однако окончательно проект оформился только в начале нынешнего столетия.

Сейчас в районе поселка Высокогорский через Енисей летом ходит паром, а зимой работает ледовая переправа. При этом скорость движения по зимнику не превышает 20-25

км/в час. В период ледохода или становления льда движение замирает, местным жителям остается рассчитывать только на вертолеты, поэтому переправа имеет значение не только для экономики района, но и для повседневной жизни населения. «Значимость этой стройки трудно переоценить, жители района десятилетиями ждали строительства моста», – сказал журналистам в ходе церемонии глава Енисейского района Александр Кулешов.

Ожидания бизнеса

По оценке краевых властей, новый мост обеспечит устойчивую круглогодичную транспортную связь между центральными районами края и Северо-Енисейским районом, который обеспечивает 25% общероссийской и почти 80% краевой золотодобычи. С появлением моста коммерческая скорость грузо- и пассажиродоставки на дистанции от Енисейска до поселка Северо-Енисейский возрастет в три-четыре раза, отмечали ранее в правительстве края. Мост существенно ускорит реализацию инвестпланов добывающих и обрабатывающих компаний, таких как «Полюс Красноярск», «Васильевский рудник», «Соврудник», Горевский ГОК, Новоангарский обогатительный комбинат.

По словам директора по работе с госорганами золотодобывающей компании «Полюс Красноярск» Никиты Смирнова, строительство моста – это долгожданный проект, который ждали жители и промышленность. Он подчеркнул, что переправа обеспечит стабильность работы в этом районе, предприятия в нем не будут привязаны к капризам погоды и климатическим особенностям региона.

Председатель совета директоров группы компаний «Сплав» (включает в себя металлургические Горевский и Новоангарский ГОК) Владимир Гуриев рассчитывает, что Высокогорский мост позволит связать с «большой землей» и промышленность соседнего Мотыгинского района края, где ведет работу компания. По его словам, группа компаний уже форсирует свои инвестиционные планы с учетом появления в будущем переправы. «У нас не менее 200 млн долларов планируется (вложений в новые проекты в ближайшие годы), это только первый этап. Когда мы первого этапа достигнем, наверное, будет удвоение», – сказал он ТАСС.

Представители бизнес-среды ожидают и увеличения инфраструктурных возможностей для многих смежных труднодоступных территорий, развитие которых сегодня ограничено нехваткой дорог. «Самый северный мост через Енисей, надеюсь, станет одним из первых больших проектов края 2020-х годов. Важно, что он формирует новый более эффективный путь на Северо-Енисейск, в перспективе – на Мотыгино, дает выход на природные богатства Ангаро-Енисейского кластера, юга Эвенкии. То есть на территории, что находятся уже рядом с Арктической зоной РФ», – сказал ТАСС координатор Деловой России в Сибирском федеральном округе Виктор Зубарев.

<https://tass.ru/sibir-news/9838433>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20201028/most-1581919902.html>

<https://rg.ru/2020/10/28/reg-sibfo/nachalos-stroitelstvo-samogo-severnogo-mosta-cherez-enisej.html>

ТАСС; 2020.28.10; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВПП АЭРОПОРТА В УСТЬ-КАМЧАТСКЕ ПРЕДУСМОТРЕНА НА 2021-2024 ГОДЫ

Реконструкция взлетно-посадочной полосы (ВПП) в поселке Усть-Камчатск на восточном побережье Камчатки, где проживают почти 3,5 тыс. человек, предусмотрена на 2021-2024 годы. Аэропорты в еще трех селах региона реконструируют к 2030 году, сообщили ТАСС в **пресс-службе Росавиации**.

«В период с 2021 по 2024 годы предусмотрена реконструкция ВПП аэропорта Усть-Камчатск. Средства в федеральном бюджете предусмотрены. Ведется разработка конкурсной документации для объявления торгов с целью выбора подрядной организации для реализации объекта», – говорится в ответе ведомства на запрос агентства.

В **Росавиации** уточнили, что реконструкция аэропортов в селах Тигиль, Никольское и Усть-Хайрюзово Камчатского края планируется на 2025-2030 годы.

Ранее сообщалось о планах по реконструкции аэропортов в Петропавловске-Камчатском, поселках Оссоре и Усть-Камчатском, селах Тигиль, Никольское и Усть-Хайрюзово. Работы по строительству инфраструктуры и взлетно-посадочной полосы в аэропорту поселка Оссора начались летом 2020 года.

<https://tass.ru/v-strane/9834137>

ТАСС; 2020.28.10; БАКУНИНСКИЙ МОСТ В ПЕНЗЕ ОТКРОЮТ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ В 2021 ГОДУ

Работы по реконструкции Бакунинского моста через реку Суру в Пензе, который связывает две части города, идут с небольшим опережением. Объект откроют в 2021 году, сообщил в **среду на пресс-конференции в ТАСС губернатор Пензенской области Иван Белозерцев**.

Бакунинский мост через Суру – одна из важнейших транспортных артерий Пензы, которая связывает развивающийся микрорайон ГПЗ-24 и центр города. Из-за реконструкции, которая проходит в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, мост с 19 сентября 2019 года был закрыт для движения.

«Ремонт идет по плану, с некоторым опережением. Я постоянно осуществляю контроль и сопровождение строительства. В следующем году мы его запустим», – отметил Белозерцев.

Он добавил, что пандемия коронавируса не повлияла на реализацию проекта. Открытие моста позволит решить проблему транспортного сообщения центра Пензы с развивающимся микрорайоном ГПЗ и городом Заречный.

На реконструкцию моста направлено более 900 млн рублей из федерального, регионального и муниципального бюджетов. Предполагается расширить мост с двух до трех полос, создать пешеходные и велодорожки.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9836239>

ТАСС; 2020.28.10; КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ ВЫПОЛНИЛ ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ

Подрядчики в Комсомольске-на-Амуре завершили ремонт всех 20 улиц, работы на которых предусмотрены **нацпроектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщается на официальной странице администрации города в Instagram.

«Программа полностью выполнена. Все 20 улиц приведены в нормативное состояние и приняты комиссией, в состав которой входили представители управления дорожной деятельности и внешнего благоустройства администрации города, общественного совета, депутатов Комсомольской-на-Амуре городской думы и **Росавтодора**», – говорится в сообщении.

Комсомольск-на-Амуре принимает участие в национальном проекте второй год. В 2019 году по нему отремонтировали 21 улицу, в следующем году планируется привести в порядок 20 улиц. Всего до 2024 года в нормативное состояние будет приведено 85% дорог улично-дорожной сети города.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/komsomolsk-na-amure-zaversil-remont-dorog-po-nacproektu-za-2020-god>

ТАСС; 2020.29.10; НА КОЛЫМЕ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ УЧАСТКА ДОРОГИ МАГАДАН – БАЛАГАННОЕ – ТАЛОН

Ремонтные работы завершились в Магаданской области на участке дороги Магадан – Балаганное – Талон, проходящей в регионе через реку Яна. Об этом в четверг сообщили журналистам в **пресс-службе** правительства Колымы.

Ремонт участка начался летом. Ранее областные власти обещали журналистам, что реконструкция завершится в этом году.

«Комиссия **Минтранса** Магаданской области подписала акт о приемке в эксплуатацию участка с 39 по 41 км автодороги Магадан – Балаганное – Талон. Ремонт участка в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** стал возможным благодаря сотрудничеству губернатора Магаданской области Сергея Носова с **Росавтодором**. Из резервного фонда правительства РФ Магаданская область получила дополнительно 95 млн рублей, из них 75 млн были направлены на ремонт данного участка», – сообщили в **пресс-службе** правительства.

По информации **пресс-службы**, дорога имеет две стороны движения, общая ширина – шесть метров. Выполнено асфальтирование около 13 тыс. кв. м покрытия двух слоев – выравнивающего и финишного. Проведена отсыпка песчано-гравийной смесью обочин на всем протяжении участка, который теперь соответствует необходимым нормативам.

Трасса Магадан – Балаганное – Талон – это единственная дорога к селам Балаганное, Тауйск и Талон Ольского городского округа, где проживает чуть более 1 тыс. человек. Она всегда должна находиться в надлежащем состоянии, иначе местные жители окажутся отрезанными от областной столицы. Дорожное полотно нуждалось в ремонте, автомобилисты не раз жаловались властям на многочисленные выбоины, ямы и трещины. Кроме того, трасса имеет особую важность, поскольку ведет в сторону зоны отдыха с горнолыжным комплексом.

Магаданская агломерация входит в этот национальный проект с 2019 года. За первый год его реализации в регионе отремонтировали 28 участков дорог. В конце 2019 года губернатор Магаданской области Сергей Носов говорил, что регион полностью выполнил заявленный на год план. Всего до 2024 года на Колыме отремонтируют по **нацпроекту** 34,5 км городских дорог. В 2020 году Магаданская область получила из федерального бюджета по **нацпроекту** 120 млн рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9844797>

РИА НОВОСТИ; 2020.28.10; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШАЕТСЯ КАМПАНИЯ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ 2020 ГОДУ

Ремонтная кампания 2020 года в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** завершается в Нижегородской области, сообщил глава региона **Глеб Никитин**.

«160 участков дорог из 195 запланированных на этот год уже введено в эксплуатацию. Общая протяженность отремонтированных и сданных участков превышает 719 километров, а в целом национальный проект позволит привести в нормативное состояние более 880 километров дорог в Нижегородской области», – цитирует **пресс-служба** правительства региона слова Никитина.

Глава региона добавил, что все работы ведутся по графику: на данный момент общая площадь укладки верхнего слоя дорожного покрытия составляет 6,69 миллиона квадратных метров – 98,8% от годового объема.

«Это означает, что дорожное покрытие практически на всех включенных в план **нацпроекта** участках уже уложили. В основном специалистам теперь осталось привести в порядок инфраструктурные элементы на отремонтированных дорогах, обочины, а сотрудникам Главного управления автомобильных дорог – провести приемку работ. К

началу ноября ремонтная кампания по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в регионе должна завершиться», – добавил Никитин.

По поручению губернатора Нижегородской области, контракты на проведение дорожных работ по **нацпроекту** были заключены в 2019 году. Это позволило подрядчикам рационально распределить свои ресурсы и оперативно приступить к ремонту дорог.

<https://ria.ru/20201028/dorogi-1581997248.html>

ТАСС; 2020.29.10; В ПРИАМУРЬЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ОКОЛО 30 КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Почти 30 км дорог отремонтировали в этом году в Амурской области по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, что почти в 2,5 раза больше, чем годом ранее. Об этом сообщили в четверг ТАСС в **пресс-службе министерства транспорта** региона.

«В 2020 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** отремонтировано почти 30 км дорог. Для сравнения в 2019 году отремонтировано около 12 км. В 2019 году на реализацию **нацпроекта** было направлено 921,2 млн рублей, в 2020 году – 1,3 млрд рублей», – сказали в **пресс-службе**.

Завершается ремонт участков дороги Благовещенск – Гомелевка. После реконструкции введены в строй мосты через реки Большая Пера и Большая Басманка. При этом в 2020 году реконструкция и ремонт дорожной сети по **нацпроекту** преимущественно проводились на территории Благовещенской городской агломерации, в которую, помимо Благовещенска, входят села Чигири, Вернеблаговещенское и Усть-Ивановка.

«В 2020 году акцент был сделан на участки, ведущие к социально значимым объектам: школам, детским садам и больницам. Особое внимание при реализации **нацпроекта** уделяется вопросу доступности объектов дорожной инфраструктуры для людей с ограниченными возможностями здоровья. К концу года в нормативное состояние будет приведена улица Калинина в Благовещенске, обеспечивающая беспрепятственное передвижение для маломобильных групп населения: дорожники обустраивают съезды на пешеходные переходы, укладывают тактильную плитку в местах сопряжения с проезжей частью, занижают бордюры», – сказали в **пресс-службе минтранса**.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9844345>

ВЕСТИ ВОРОНЕЖ; 2020.28.10; БОЛЕЕ 60 НОВЫХ НИЗКОПОЛЬНЫХ АВТОБУСОВ ПОЯВИТСЯ НА УЛИЦАХ ВОРОНЕЖА ДО КОНЦА ГОДА

В Воронеже до конца года на маршруты выйдут более 60 низкопольных автобусов, сообщила **пресс-служба** мэрии в среду, 28 октября. Первые 30 их них уже готовятся к отправке из Подмосковья.

Планируется, что новые автобусы начнут работать на маршрутах № 6, 9ка, 14в. Кроме того, в ноябре еще ожидается вторая партия – из 32 машин. И они выйдут на линии до конца 2020-го.

– Надеюсь, что их качество будет отвечать нашим требованиям, и специалистам не придется отбраковывать подвижной состав. В других регионах такие случаи были. После приемки автобусы придут в Воронеж, муниципальная транспортная компания «Воронежпассажиртранс» проведет все необходимые мероприятия для их выхода на линию, – отметил мэр Воронежа Вадим Кстенин.

Еще 58 автобусов закупят в первом квартале 2021 года. Параллельно ведется работа с частными перевозчиками, которые должны подготовиться к работе в новых условиях, с маршрутами новой сети, в том числе, обеспечить подвижной состав необходимого класса.

Ранее стало известно, что губернатор Александр Гусев попросил президента **Владимира Путина** посодействовать в покупке автобусов. Изначально **Минтранс** обещал городу 56 машин, но после дополнительных консультаций их число выросло до 62. В 2021-м

Воронежу планируют выделить порядка 80 единиц транспорта на три магистральных маршрута.

<https://vestivrn.ru/news/2020/10/28/bolee-60-novykh-nizkopolnykh-avtobusov-poyavitsya-na-ulicakh-voronezha-do-konca-goda/>

ВЕСТИ ТАМБОВ; МИХАИЛ КОНДРАШОВ; 2020.28.10; ПОЛОСА БЕЗОПАСНОСТИ: БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОБУСНОГО СООБЩЕНИЯ В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Минтранс России напоминает о необходимости усилить меры безопасности автобусных пассажирских перевозок.

Гости студии – Сергей Николаевич Быков, заместитель начальника управления – начальник территориального отдела автотранспортного, автодорожного надзора и контроля международных автомобильных перевозок по Тамбовской области Юго-Восточного межрегионального управления государственного автодорожного надзора Центрального федерального округа, начальник отделения регистрационно-экзаменационного отделения и технического надзора, майор полиции, Антон Николаевич Сороковов, начальник отдела материального обеспечения управления образования Тамбовской области Евгений Алексеевич Нехорошев. Беседу ведет журналист Михаил Кондрашов.

Минтранс России напоминает о необходимости усилить меры безопасности автобусных пассажирских перевозок. Серьезную озабоченность властей вызывают случаи дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов, выполняющих перевозки пассажиров, в первую очередь, перевозки детей. Анализ причин таких ДТП подтверждает необходимость принятия комплекса дополнительных мер, направленных на повышение безопасности перевозок пассажиров автобусами, – отметили в **пресс-службе** министерства.

Специалисты транспортной отрасли назвали в связи с этим ряд дополнительных мер. Во-первых, систематизация и повышение эффективности использования бортовых регистрирующих устройств, устанавливаемых на автобусы. Во-вторых, принятие решения по обеспечению профессиональной подготовки водителей автобусов, в том числе, разработка и утверждение соответствующего профессионального стандарта. В-третьих, активное внедрение телемедицинских технологий при проведении предрейсового и послерейсового медицинского контроля водителей. В-четвертых, допуск к движению по автомобильным дорогам только автобусов, находящихся в технически исправном состоянии. В-пятых, обеспечение соразмерности вида и размера административного наказания тяжести совершенного правонарушения при перевозках пассажиров автобусами. В условиях новой реальности – пандемии коронавируса – нам всем необходимо быть еще более дисциплинированными и ответственными. Это особенно актуально сегодня, когда в регионе начинается второй этап регионального оперативно-профилактического мероприятия «Автобус». Обо всем этом мы сегодня поговорим с участниками нашей программы «Полоса безопасности».

<https://www.vestitambov.ru/program/polosa-bezopasnosti-bezopasnost-avtobusnogo-soobshhenija-v-tambovskoj-oblasti/>

ТАСС; 2020.28.10; ВЛАСТИ БЕЛОРУССИИ НЕ ПЛАНИРУЮТ ОГРАНИЧИВАТЬ ВЪЕЗД ИЗ РОССИИ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА

Белоруссия не планирует вводить ограничения на въезд в страну граждан России и стран ЕАЭС в связи с пандемией коронавируса и выступает за выработку конкретного механизма пересечения границ. Об этом сообщила ТАСС в **среду замминистра**

экономики Республики Беларусь Елена Перминова в ходе рабочей поездки во Владимирскую область.

«Белорусская сторона настаивает на открытии границ. Поэтому здесь переговоры ведутся с Российской Федерацией и в рамках пятерки, в рамках ЕАЭС, по выработке конкретного механизма и конкретных условий пересечения границ внутри Союзного государства и внутри ЕАЭС, чтобы любому физическому лицу и бизнесмену было понятно, что он должен соблюдать, чтобы спокойно пересекать границу. Никаких ограничений пока не планируется», – сказала она.

Как сообщалось, с 14 октября вступило в силу постановление Совета министров Белоруссии, согласно которому прибывающие в республику граждане Российской Федерации должны представить документ, который подтверждает отрицательный результат лабораторного исследования на коронавирус. Постановлением Совета министров Белоруссии также предусмотрено сокращение с 14 до 10 дней срока самоизоляции при заражении коронавирусом.

<https://tass.ru/obschestvo/9839571>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; РАБОТА ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ НАД ЕДИНЫМ ПЛАНОМ ДОСТИЖЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ ЗАВЕРШЕНА – МИШУСТИН

Правительство РФ завершило работу над единым планом достижения национальных целей, сообщил **премьер-министр РФ Михаил Мишустин**.

«Мы его сейчас завершили, проработали. Соответственно, план определяет наши стратегические приоритеты на ближайшие десять лет, конкретные шаги по достижению целей, которые были определены в вашем указе», – сказал **Мишустин в среду на совещании президента РФ Владимира Путина с членами правительства**.

Премьер отметил, что план максимально ориентирован на улучшение жизни людей. «Его главная задача – сделать так, чтобы позитивный эффект почувствовал каждый житель нашей страны», – сказал он.

Мишустин напомнил, что структура единого плана – это пять национальных целей и 25 показателей их достижения. Он также заметил, что по каждому показателю определены целевые значения на ближайшие пять лет, а также конечный результат на 2030 год.

«При этом все целевые показатели декомпозированы до каждого министерства, ведомства, федерального органа исполнительной власти региона и, в том числе, институтов развития. Мы провели точечную настройку национальных и федеральных проектов, чтобы они более уверенно выводили нас на национальные цели развития с учетом новых непростых условий, который возникли, в том числе, из-за распространения коронавирусной инфекции», – рассказал **Мишустин**.

Он подчеркнул, что в плане определены результаты, которые непосредственно влияют на улучшение жизни людей, сохранение занятости, на доходы, на повышение качества образования, а также создания благоприятных условий для предпринимательской деятельности, поддержки ключевых отраслей экономики.

«Мы обновили, а где надо и дополнили, список мероприятий, которые нужны для их достижения. С национальными целями будет координироваться и бюджетная политика. Мы предлагаем переориентировать бюджетную систему на достижение национальных целей развития, и финансирование будет жестко увязано с конечными результатами. Ежегодные расходы на реализацию единого плана составят более 12 трлн рублей, это свыше половины планируемого бюджета на следующий год», – отметил **Мишустин**.

По его словам, единый план достижения национальных целей развития РФ будет представлен на заседании президентского совета по стратегическому развитию и **нацпроектам**.

«Подготовленный план будет направлен вам в установленном порядке, и мы готовы его представить на заседании совета при президенте по стратегическому развитию и национальным проектам, как это и было поручено», – сказал **Мишустин**, обращаясь к президенту.

Путин сказал в ответ, что «теперь дело, как в народе говорят, за малым – надо этот план реализовывать». «Мы уже достаточно работаем в этом направлении (над достижением национальных целей – ИФ), работа развернута достаточно эффективно в целом, широким фронтом движемся. Но после того, как этот документ появляется на свет, ориентиры становятся более понятными, ясными. Рассчитываю, что мы все вместе приложим максимальные усилия к его достойной реализации», – добавил **Путин**.

Мишустин рассказал, что члены правительства будут нести персональную ответственность за достижение национальных целей в рамках своих компетенций.

«Здесь контроль будет вестись не только на федеральном уровне. Мы будем отслеживать движение средств вплоть до муниципалитетов, и отвечать за реализацию национальных целей на каждой территории будет лично руководитель конкретного субъекта федерации», – сказал председатель правительства.

ТАСС; 2020.28.10; КАБМИН УТОЧНИТ СТРУКТУРУ И ПАРАМЕТРЫ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦПРОЕКТОВ И ГОСПРОГРАММ

Правительство ко второму чтению проекта бюджета РФ на 2021-2023 годы уточнит структуру и параметры обеспечения **нацпроектов** и госпрограмм, заявил глава **Минфина** **Антон Силуанов**, выступая в Госдуме, где в среду рассматривается проект бюджета в первом чтении.

«В настоящее время происходит завершение работы над уточнением национальных проектов. Задача, поставленная президентом, – до 30 октября завершить работу по корректировке национальных проектов. В этот же срок правительством будет сформирован проект Единого плана по достижению национальных целей, который содержит меры по рекомпозиции национальных целей на конкретные факторы их достижения и, соответственно, отсылку их к **нацпроектам** и госпрограммам», – сказал Силуанов.

«В этой связи ко второму чтению законопроекта (о федеральном бюджете на 2021-2023 годы – прим. ТАСС) правительством будет предложен пакет поправок, уточняющий структуру и параметры финансового обеспечения национальных проектов и отдельных государственных программ», – добавил он.

Единый план достижения национальных целей до 2030 года будет представлен **президенту РФ Владимиру Путину** до 30 октября. Планом определены конкретные целевые значения показателей достижения национальных целей на 2021-2024 годы и на 2030 год. По каждому из 25 целевых индикаторов сформирован комплекс основных мероприятий и предусмотрено финансовое обеспечение.

<https://tass.ru/ekonomika/9835491>

ТАСС; 2020.28.10; ЭКСПЕРТ: СОЗДАНИЕ ДОРОГИ ИЗ КАВМИНВОД НА КУБАНЬ ПОМОЖЕТ РАЗВИТИЮ ТУРИСТИЧЕСКОГО БИЗНЕСА

Строительство трассы, соединяющей города Кавказских Минеральных Вод и курорты Краснодарского края, позволит создать новые туристские маршруты на Северном Кавказе. Кроме того, новая дорога поможет развитию туристического бизнеса в округе, сообщил ТАСС **министр оздоровительных курортов и туризма Ставропольского края Александр Трухачев**.

Вице-премьер – полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе **Юрий Трутнев**, который также курирует Северный Кавказ, поручил

проработать возможность строительства трассы, соединяющей города Кавказских Минеральных Вод и курорты Краснодарского края.

«Открытие нового транспортного направления [дороги «Кисловодск – Сочи»] обеспечит увеличение туристского потока, создаст условия для развития туристского бизнеса. Также появится возможность развития новых туристских маршрутов», – сказал Трухачев.

По его словам, строительство дороги обеспечит транспортную доступность курортов региона Кавказских Минеральных Вод. «Мультипликативный и синергетический эффект от реализации проекта приведет к улучшению социально-экономических показателей регионов, в том числе к кратному ускорению темпов развития смежных с туризмом отраслей экономики всех заинтересованных в реализации проекта субъектов Северо-Кавказского и Южного федеральных округов», – сказал глава ведомства.

Трухачев рассказал, что общая протяженность маршрута составит порядка 290 км. Трасса пройдет по территории трех субъектов Российской Федерации, в том числе по Ставропольскому краю – 7 км, Карачаево-Черкесской Республике – 235 км, Краснодарскому краю – 48 км.

«Предполагаемый вариант прохождения трассы предусматривает 95 км нового строительства с учетом двух тоннелей общей протяженностью 12 км. Остальная часть дороги, проходящая по территории Карачаево-Черкесии и Краснодарского края, уже существует и потребует лишь ремонта или реконструкции. Суммарная протяженность этих участков составит 195 км», – добавил министр.

История вопроса

Вопрос строительства дороги Кисловодск – Адлер в течение нескольких лет обсуждается в регионах и на федеральном уровне. Ранее сообщалось, что **Росавтодор** рассматривал два варианта будущей трассы от Кавминвод на побережье: по маршрутам Кисловодск – Адлер и Черкесск – Адлер. По данным официального сайта главы и правительства Карачаево-Черкесии, действующий маршрут из Кисловодска в Сочи составляет около 700 км, предлагаемый вариант новой дороги с тоннелями сократит путь вдвое.

<https://tass.ru/v-strane/9834913>

На ту же тему:

<https://kuban24.tv/item/eksperty-doroga-iz-kavminvod-na-kuban-pomozhet-razvitiyu-turbiznesa>

ТАСС; 2020.28.10; В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСКАЮТ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА ДЛЯ ТУРИСТОВ

Программу развития придорожного сервиса для туристов запускают в Мурманской области при финансовой поддержке Корпорации развития Мурманской области. Об этом **в среду сообщил на посвященной внутреннему туризму пресс-конференции глава региона Андрей Чибис.**

«Мы запускаем программу развития придорожного сервиса для того, чтобы автотуристы или те, кто прилетел к нам, могли посетить как можно больше точек в Мурманской области, в том числе увидеть все красоты, проезжая на автотранспорте. Мы сознательно запускаем проектное финансирование через корпорацию развития, где до 45% инвестиций в те точки, которые нам необходимы, будет как раз давать корпорация развития», – сказал Чибис.

Он подчеркнул, что туризм в регионе воспринимается не только как сфера впечатлений, которые дарит людям северная природа, но еще и как очень серьезная отрасль экономики с очень большим потенциалом, в том числе для малого и среднего бизнеса (МСБ). Для предпринимателей будут уточнены условия получения специальных мер поддержки для снижения издержек при ведении бизнеса. «Мы переориентируем губернаторский стартап с нового года – это миллион рублей инвестиций с акцентом на сферу туризма», – отметил глава региона.

Ранее сообщалось, что правительство Мурманской области до конца года утвердит программу развития придорожного сервиса с оборудованием объектов инфраструктуры в отдаленных и труднодоступных точках региона. В программу попали три направления: Териберка Кольского района, Умба-Варзуга Терского района и Титовка Печенгского района. Приоритет в 2020 году отдан оборудованию дорожной инфраструктуры по пути в Териберку, там идет реконструкция грунтовой дороги, поток туристов в старинное поморское село, получившее популярность после фильма Звягинцева «Левиафан», постепенно возрастает. Объекты сервиса планируют построить на 80-м километре дороги Мурманск-Териберка.

Чибис отметил, что активно началась работа по проекту «Новый Мурманск», проект направлен на развитие современной городской среды. «Мы структурируем сейчас вместе с Фондом развития Дальнего Востока, вместе с КБ «Стрелка» новый проект нового городского пространства на берегу Баренцева моря. Это редевелопмент старого судоремонтного завода, и у города Мурманска через несколько лет появится абсолютно другая среда для того, чтобы увидеть красоты Баренцева моря прямо с самого крупного города за полярным кругом», – уточнил губернатор.

<https://tass.ru/ekonomika/9837273>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; МЕТАЛЛУРГИ РЕШИЛИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОВЫШЕНИЕ НДПИ КАК АРГУМЕНТ В СПОРЕ О Ж/Д ТАРИФАХ

Российские сталепроизводители решили использовать повышение со следующего года налога на добычу полезных ископаемых в качестве аргумента в споре о повышении тарифов ОАО «Российские железные дороги».

«С учетом планируемого повышения НДПИ с 2021 года считаем, что дополнительная индексация тарифов ОАО «РЖД» на порожний пробег вагонов с 2021 года недопустима и приведет к существенному ухудшению финансового состояния металлургических компаний», – говорится в письме ассоциации «Русская сталь», направленному первому вице-премьеру РФ Андрею Белоусову (копия имеется в распоряжении «Интерфакса»).

Металлурги предупреждают, что принятие правительством дополнительных решений по индексации тарифов РЖД «приведет к снижению инвестиционной активности металлургических компаний, что не позволит обеспечить экономический рост в будущем».

Дополнительная финансовая нагрузка также снизит конкурентоспособность сталепроизводителей на внешних рынках, на которую «и так оказывает давление фактор недостаточных темпов развития инфраструктуры РЖД в восточном направлении», говорится в письме ассоциации, подписанном председателем набсовета «Русской стали» и бенефициаром «Объединенной металлургической компании» Анатолием Седых.

Обсуждение монополией новых тарифов стало для металлургов, которые пока еще подсчитывают урон для маржи от повышения с 2021 года в 3,5 раза НДПИ на твердые полезные ископаемые, еще одной потенциальной угрозой уровню рентабельности.

По оценкам «Русской стали», потери сталепроизводителей от реализации тарифных предложений РЖД превысят 22 млрд рублей (около 4,5 млрд рублей в год). Ассоциация просит не менять принципы тарифного регулирования и гарантировать их сохранение до 2025 года, что закреплено в долгосрочной программе развития РЖД до 2025 года и утверждено распоряжением правительства в марте 2019 года.

Как сообщалось, РЖД обсуждает в качестве альтернативы «плоской» индексации тарифов в 2021 году на 3,7% дифференцированное их изменение на грузовые и порожние рейсы. По мнению монополии, стоимость груженой отправки можно не поднимать и даже снизить по отношению к уровню 2020 года на 0,1%, в то же время, тарифы на порожние рейсы предлагается поднять на 15,8%. В этом случае доходы РЖД, по их расчетам, будут

эквивалентны поступлениям от общей 3,7%-ной индексации по действующей формуле «инфляция минус 0,1%» – 1,524 трлн руб. При «плоском» повышении они составят 1,159 трлн руб. от грузовых рейсов и 0,365 трлн руб. – от порожних, при дифференцированном – 1,117 трлн руб. и 0,407 трлн руб., соответственно).

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; GLOBALTRANS ПРОТИВ ТАРИФНЫХ СКИДОК ДЛЯ «ИННОВАЦИОННЫХ» ВАГОНОВ, ЗА TRADE-IN

Globaltrans (МОЕХ: GLTR) против тарифных скидок для «инновационных» вагонов (подвижного состава повышенной грузоподъемности).

«Нужно пересмотреть или отменить некоторые программы стимулирования (в вагоностроении – ИФ). Приведу пример «инновационных» вагонов. Скидка на порожний пробег не стимулирует их эффективную работу. Ее надо отменять», – заявил **генеральный директор группы Валерий Шпаков в интервью «Коммерсанту»**, опубликованном в среду.

Комментируя идею ОАО «Российские железные дороги» не отменять скидки для порожних рейсов «инновационных» вагонов, а перевести их в груженный пробег, топ-менеджер отметил, что монополия таким образом «ставила целью стимулировать грузоотправителей увеличивать объемы». «Возможно, это было бы полезно с точки зрения пропускных возможностей сети или затрат РЖД, но эффект надо просчитать», – сказал он.

При этом глава Globaltrans положительно отозвался об идее субсидируемой замены нескольких старых вагонов на один новый «инновационный». «Trade-in могли бы поддержать операторов и вагоностроителей», – отметил Шпаков, хотя и подчеркнул, что, по его мнению, если эту меру вводить, «то для всех (типов подвижного состава – ИФ), не только для универсального парка» (полувагонов).

«В разных сегментах есть компании, которые хотели бы сдать три вагона и получить за них новый. Это касается и специализированных парков», – пояснил он свою позицию. «Плюс, конечно, история должна быть сугубо добровольная и рыночная», – добавил топ-менеджер.

«Но хочу подчеркнуть: мы против любых искусственных ограничительных мер со стороны государства, таких как, например, регулирование производства вагонов», – заявил Шпаков. «(Нужно отменять – ИФ) дотации, которые государство дает на выпуск вагонов. Все, что производится, должно потребляться. Рыночный механизм приобретения вагонов должен основываться на их окупаемости, не на дотациях», – сказал он.

«В последние годы, к сожалению, мы наблюдали вложения в новый подвижной состав в ожидании роста спроса, увеличение парка поддерживалось и программой стимулирования покупки «инновационных» вагонов. Мы против таких искусственных мер, которые разбалансируют рынок», – сказал он.

По мнению главы группы, ограничение выпуска новых вагонов не является решением проблемы профицита вагонов на ж/д сети. «Должны быть рыночные механизмы, которые будут заинтересовывать участников рынка в покупке вагона», – сказал топ-менеджер. «Допустим, сегодня ставки достаточно слабые, и нет условий для эффективных инвестиций в обновление парка. Как вариант есть возможность не останавливать производителя, а за счет trade-in сделать заказы на те вагоны, которые надо обновлять», – заявил Шпаков.

«Как я уже сказал, производители должны больше смотреть в сторону узкоспециализированных вагонов, которые по большей части подходят к срокам окончания эксплуатации. Это и крытые вагоны, и минераловозы, и другие типы парка», – уточнил он в этой связи.

Также, по мнению Шпакова, операторам нужна «общедоступная и недорогая услуга» «отстоя» подвижного состава, не задействованного в перевозках. «(Необходима – ИФ)

возможность временно размещать свободные вагоны на длительный срок. Конечно, за плату, но не с прогрессивной шкалой изъятия денег, как сегодня в РЖД», – подчеркнул топ-менеджер, хотя и согласился, что «оператор должен предоставлять гарантии отправки в отстой на конкретный срок, который будет оплачен».

«Поскольку железная дорога не раз заявляла, что незадействованный парк занимает пропускные способности инфраструктуры, механизм мог бы позволить уменьшить нагрузку. Мне кажется, это будет выгодно как (ОАО «Российские железные дороги» – ИФ), так и грузоотправителям и операторам. И, конечно же, должно быть условие добровольности», – сказал глава Globaltrans.

«Могла бы быть полезна организация централизованного предоставления информации о наличии мест для отстоя подвижного состава и его условиях», – добавил он. «Например, есть электронная торговая площадка грузоперевозок, и создание механизма на ней позволило бы все это делать в режиме онлайн. А в дальнейшем можно организовать сервис заключения в онлайн соответствующих договоров», – сказал Шпаков.

«Проблема не только в общем профиците вагонов. Бывают периоды, когда подвижной состав работает неритмично. Взять, допустим, те же зерновозы: есть сезон, когда нужно перевозить такие грузы, а есть сезон, когда нужно просто ждать. То есть в целом для режима работы сети это был бы хороший механизм», – указал топ-менеджер.

Также он прокомментировал текущие тарифные инициативы. «Рынок ждет понятной (тарифной – ИФ) политики. Существующая система не всегда может сориентировать грузопотоки в направлении возможных рынков сбыта. И эти вопросы влияют на реализацию продукции, которую выпускают многие холдинги. Я за систему, которая позволит четко определить механизм тарифообразования», – сказал Шпаков.

«У углей масса вариантов, которые бы позволили создать систему гибкого тарифообразования. То, что должно быть в новом (тарифном – ИФ) прейскуранте (после 2025 г. – ИФ), – возможность в разные периоды при помощи тарифа не останавливать или не снижать объемы. Мы говорим о системе, в которой предусмотрено разное развитие ситуаций и, когда наступают определенные периоды, уже заложен на этот случай определенный механизм», – добавил он.

Комментируя позицию Globaltrans о перевозках контейнеров в полувагонах, Шпаков заявил, что компания «эту услугу оказывала» и у нее «есть опыт». «В принципе, да, (идею – ИФ) поддерживаем. Допустим, универсальный вагон попадает на восточное направление, и оттуда он идет без загрузки. Соответственно, возникают большой порожний пробег. И если мы перевозим контейнер, то и уменьшаем расходы, и, наверное, снижаем нагрузку на инфраструктуру», – сказал топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; СНИЖЕНИЕ ПОРОЖНЕГО ПРОБЕГА СТАНЕТ ДРАЙВЕРОМ ДЛЯ КОНСОЛИДАЦИИ ВАГОННЫХ ОПЕРАТОРОВ – GLOBALTRANS

Выстраивание логистики для сокращения порожнего пробега станет драйвером для консолидации в сегменте вагонных операторов, считают в Globaltrans (MOEX: GLTR).

«Укрупнение игроков в каких-то случаях поможет быть более эффективным в логистике. Нам кажется, что это в среднесрочной перспективе будет главным драйвером консолидации», – заявил **советник главы холдинга Приит Педайя в ходе телефонной конференции в среду**. Он подчеркнул, что сейчас более 50% операционных денежных расходов Globaltrans приходится на порожний пробег.

«Мы думаем, что в долгосрочной перспективе сохраняются тенденции, направленные на консолидацию отрасли. (...) В принципе, конкуренция никуда не уйдет. Консолидация будет, скорее всего, продолжаться. Если, условно говоря, останется 20 игроков, которые будут владеть большей частью подвижного состава в полувагонном сегменте, например, то я не вижу никакого вреда. И в этой консолидации, наверное, и Globaltrans было бы

неплохо участвовать», – в свою очередь заметил финансовый директор группы Александр Шенец.

Консолидационные тенденции он считает позитивным фактором. «Когда начиналась реформа отрасли, владельцев вагонов были тысячи, и это, конечно, хаос. Мы рады, что консолидация происходит, отрасль становится более зрелой, становится более понятным и ценообразование, которое операторы применяют, и их подход к инвестициям в новый подвижной состав. Они уже сдерживают инвестиции в периоды спада и наращивают, когда нужно наращивать, а не когда вздумается», – сказал CFO.

«В периоды спадов, конечно, конкуренция усиливается и обнажает недостатки тех или иных операторов, их бизнес-модели. (...) Наш подход к работе с клиентами основан не на получении каких-то премиальных цен. Даже в наших долгосрочных контрактах мы работаем на базисе рыночных цен. Но за счет качества услуг и операционной эффективности можем выигрывать какие-то дополнительные объемы и зарабатывать на единицу подвижного состава больше, чем конкуренты», – также отметил финансовый директор компании.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; GLOBALTRANS ВИДИТ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РОСТА БИЗНЕСА В РАЗВИТИИ Ж/Д СЕТИ И «НИШЕВЫХ» ПРОЕКТАХ

Globaltrans (MOEX: GLTR), оценивая перспективы своего развития, надеется на расширение железнодорожной инфраструктуры и роста бизнеса в нишевых проектах.

«Государство понимает, что нужно развивать железную дорогу. Есть планы по Байкало-Амурской и Транссибирской магистралям. (Их модернизация – ИФ) позволит увеличить пропускные способности сети и возить больше грузов», – заявил **финансовый директор группы Александр Шенец в ходе телефонной конференции в среду**, отвечая на соответствующий вопрос.

«В перспективе, мы надеемся, развитие будет продолжаться, объемы грузов, перевозимые по железным дорогам, будут расти, соответственно, будет расти спрос на наши услуги», – добавил он, подчеркнув, что «ж/д отрасль для России является одной из важнейших»: почти 90% грузооборота за исключением транспортировки нефтяных грузов по трубопроводам, приходится на железную дорогу.

Кроме того, по словам топ-менеджера, на протяжении последних лет компания выходит за рамки своей стандартной бизнес-модели «полувагоны + цистерны», развивая перевозки нефтепродуктов в танк-контейнерах и металлургических грузов в специализированных контейнерах. «Этот «нишевый» проект достаточно удачный. Он не вырастет до уровня наших ключевых сегментов, но, будучи высокоэффективной доходной историей, – почему нет», – сказал Шенец.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; ЦЕНА ПОЛУВАГОНОВ СНИЗИЛАСЬ ДО 2,5-2,7 МЛН РУБ., ЖДАТЬ ЕЕ РОСТА НЕ ПРИХОДИТСЯ – GLOBALTRANS

Globaltrans (MOEX: GLTR) фиксирует сокращение стоимости полувагонов и не видит предпосылок для ее восстановления в условиях падения спроса на перевозки грузов в них.

«Цены на вагоны снизились и имеют тенденцию к снижению: в том числе из-за кризиса спрос упал. Текущая цена находится где-то в районе 2,5-2,7 млн руб. за полувагон и, в принципе, роста ожидать не приходится в текущих условиях», – заявил **финансовый директор группы Александр Шенец в ходе телефонной конференции в среду**.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; ГРУППА GLOBALTRANS ПОКА НЕ ВИДИТ ПРЕДПОСЫЛОК К РОСТУ ПОЛУВАГОННЫХ СТАВОК

Globaltrans (MOEX: GLTR) пока не видит предпосылок к росту полувагонных ставок, хотя и надеется на стабилизацию ситуации в ближайшее время.

«В III квартале мы видим определенное восстановление (погрузки – ИФ) до уровня предыдущего года. Это очень хорошо. Мы не ожидаем какого-то существенного роста объемов (грузов, предъявляемых к транспортировке – ИФ) во II полугодии, но надеемся, что мы сейчас наблюдаем стабилизацию», – заявил **финансовый директор группы Александр Шенец в ходе телефонной конференции в среду.**

«О росте цен на перевозки в полувагонах, наверное, можно будет говорить, когда мы увидим устойчивую тенденцию роста объемов, предъявляемых к погрузке. Сейчас, к сожалению, такого нет. Но здесь важно не драматизировать и грамотно управлять компанией в периоды турбулентности, оптимизировать затраты. А спрос рано или поздно отрастет», – добавил он.

Топ-менеджер напомнил, что предпосылкой к падению ставок в 2020 г. стал «кризис I полугодия», когда спрос на подвижной состав «существенно упал» в связи со снижением погрузки в условиях профицита полувагонов на сети.

«Самыми сложными месяцами были март-май. Дальше постепенно ситуация начала выравниваться. Сложно сказать, как (она – ИФ) будет развиваться в дальнейшем. Мы предполагаем, что в этом году ставки в сегменте полувагонов будут оставаться под давлением, но, тем не менее, видим восстановление, и будем надеяться, стабилизацию спроса», – сказал Шенец.

В октябре ставки полувагонов составили 750 руб./сутки против 1,6 тыс. руб./сутки годом ранее, отмечал во вторник «ВТБ Капитал». Его аналитики ожидают, что в 2021 г. стоимость предоставления универсального подвижного состава достигнет «дна» в 450-500 руб./сутки.

ТАСС; 2020.28.10; К ВЕЛИКОМУ УСТЮГУ ЗАПУСТЯТ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЕЗДА И ЭЛЕКТРИЧКИ

Власти Вологодской области и **РЖД** запустят специальные поезда и электрички до Великого Устюга, рассказал в среду губернатор области Олег Кувшинников.

«Мы договорились с **РЖД**, с гендиректором Олегом Белозеровым о том, что начинаем направлять в Великий Устюг специализированные поезда, поезда выходного дня уже с этого сезона, в Великоустюгский район через Котлас. Организуем электрички из Котласа в Великий Устюг и берем пока на себя компенсацию затрат на это», – сказал губернатор в ходе онлайн пресс-конференции Ростуризма «Создание доступного турпродукта по России в синергии бизнеса и власти».

Как отметил глава региона, завершается строительство взлетно-посадочной полосы в Великом Устюге, ее длина возросла с 1 300 до 1 800 м, что позволит увеличить количество авиапассажиров в три раза. С 15 ноября в Великий Устюг будут запущены чартерные авиарейсы компании TUI Россия из Москвы и Санкт-Петербурга, пока со стыковкой в Череповце. Как только до конца будет построен аэронавигационный комплекс в Великом Устюге, в следующем году будут запущены уже прямые рейсы из всех российских городов-миллионников, сказал губернатор.

«Региональная трасса, которая проходит через Вологду до Великого Устюга, стала федеральной и с нового года она встает на комплексный капитальный ремонт и реконструкцию. Поэтому доступность Вологодской области и вотчины Деда Мороза возрастает многократно. До Вологодской области лететь всего один час, три аэропорта – в Вологде, Череповце и Великом Устюге, приглашаю всех», – добавил Кувшинников.

По его словам, Вологодская область первой из регионов РФ заключила в 2015 году соглашение с TUI Россия, началась масштабная работа по привлечению туристов в область. Впервые был организован промышленный туризм в Череповце на крупнейшем предприятии «Северсталь», путешественникам стали доступны доменные печи, самый крупный в мире прокатный стан-2000. Это позволило развивать круизный туризм и еще больше привлекать туристов в города-жемчужины под открытым небом – Вологду,

Тотьму, Великий Устюг, Белозерск, Кириллов, в Кирилло-Белозерский монастырь, Вологодский кремль, Спасо-Прилуцкий монастырь.

«Великий Устюг принял в прошлом году рекордное количество туристов – почти 400 тыс. В Великоустюгском районе 35 крупных объектов показа, на вотчине Деда Мороза – 15. При поддержке **президента России** мы построили достойную инфраструктуру – Ледовый дворец Деда Мороза, крупнейший ФОК, отремонтировали набережную, расширили вотчину с 50 га до 150 га и сейчас реализуем вторую и третью очередь, будут построены современные дома, гостиницы, спа-центры, аквапарки, зоны развлечений, аттракционов. Сегодня Стратегия развития вотчины направлена на то, чтобы привлекать туристов не только в зимние месяцы, но и круглый год», – подытожил Кувшинников.

<https://tass.ru/ekonomika/9837717>

ПРАЙМ; 2020.28.10; РОСМОРРЕЧФЛОТ ВЕРНУЛСЯ К РАЗРАБОТКЕ ПРОГРАММЫ ПО СТИМУЛИРОВАНИЮ СПГ-СУДОХОДСТВА

Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) возобновило разработку программы по предоставлению субсидий и льгот для судоходных компаний, а также судостроителей, работающих на СПГ-топливе, сказал **глава агентства Александр Пошивай** в ходе конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы».

Он объяснил, что разработка программы началась еще в 2014 году, **Росморречфлот** предлагал предоставить судовладельцам субсидии для возмещения ценовой разницы между стоимостью судна на дизельном топливе и на газомоторном. Однако спустя четыре года программу так и не утвердили.

«Нужно, конечно, понимать, что стоимость судна на СПГ на 35-40% выше судна, работающего на традиционном виде топлива. Поэтому, когда у нас в 2014 году начала разрабатываться программа по использованию газомоторного топлива, предложения, которые мы давали, ... касались ... стимулирования судовладельцев для использования этого топлива. ... К сожалению, в 2018 году эта программа не была утверждена, но сейчас, к счастью, снова мы вернулись к этой программе, снова возобновлена работа», – сообщил **Пошивай**.

По его словам, предложения отраслевого агентства включали в себя предоставление судоходным компаниям субсидий на возмещение разницы в стоимости судна, работающего на дизеле и на СПГ. Также для отраслевиков предлагалась преференция на использование СПГ при «проведении конкретных процедур» и выделение субсидии на возвращение части затрат на проценты по кредитам и займам. Всего было семь различных инициатив со стороны **Росморречфлота**.

«По состоянию на сегодня у нас работает только одна льгота – это скидка на портовые сборы при заходе судов на СПГ. В настоящее время такие скидки у нас предоставляются в порту Приморск», – резюмировал **Пошивай**.

На ту же тему:

<https://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=42392>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; СОВКОМФЛОТ ОБСУЖДАЕТ С ФРАХТОВАТЕЛЯМИ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РОТОРНЫХ ПАРУСОВ, ПЛАНИРУЕТ РЕАЛИЗОВАТЬ ПРОЕКТ В БЛИЖАЙШИЕ 2-3 ГОДА

«Совкомфлот» (МОЕХ: FLOT) (СКФ) изучает возможность применения новых технологий в судостроении, обсуждает с заказчиками использование роторных парусов, сообщил **генеральный директор СКФ Игорь Тонковидов**.

«В течение последних пяти лет «Совкомфлот» работает над возможными конструктивными решениями применения на судах бесплатной кинетической энергии

ветра», – сказал Тонковидов в ходе **конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы».**

«В настоящее время такой проект обсуждается с двумя потенциальными фрахтователями из числа международных нефтегазовых компаний. Вероятно, в течение ближайших 2-3 лет мы вместе с ними применим такое решение в одной из серии судов», – добавил Тонковидов.

Как пояснили «Интерфаксу» в компании, речь идет в том числе об использовании роторных парусов Флеттнера.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; ОСК В КАЧЕСТВЕ АЛЬТЕРНАТИВНОГО ТОПЛИВА В СУДОСТРОЕНИИ ВИДИТ ПЕРСПЕКТИВЫ ВОДОРОДА, ДУМАЕТ О СУДАХ НА ЭЛЕКТРОБАТАРЕЯХ

АО «Объединённая судостроительная корпорация» (ОСК) продолжает разработку проектов по применению водорода в качестве альтернативного вида топлива в судостроении, прорабатывает варианты применения электрических батарей на судах.

«Мы не прекращали работу по применению водорода на судах, продолжаем ее вести совместно с учёными наших конструкторских бюро. Ключевой технологический заход заключается в том, чтобы не хранить водород на борту», – сообщил **глава ОСК Алексей Рахманов в ходе конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы».**

По словам главы ОСК, сейчас ряд зарубежных стран уже разрабатывают проекты судов на батареях. «Если уж голландские коллеги показывают образцы сухогрузов, грузоподъемностью в 4,5 тыс. тонн, то, наверное, и нам ничто не мешает, получив уверенную технологическую «батарейку», сделать такого рода решение достаточно быстро для российских потребителей», – отметил он.

По его словам, ОСК прорабатывает несколько идей в этом направлении. «Речь идет, в том числе, о схеме, когда батарейка не будет входить в стоимость самого парохода. Над такими вопросами мы тоже думаем», – сказал Рахманов.

«Мы говорим о мегаваттной мощности этих батарей, на судне они должны заполнить пространство машинного отделения и иметь возможность активно работать. Проблема не в накоплении энергии, а в получении коммерческой скорости (судна – ИФ). С увеличением скорости расходы на электроэнергию нарастают. Срок же действия «батареек» – это два или три часа, что сейчас, конечно же, нас не может устроить, – пояснил он.

«Поставлены задачи по разработке «правильной батарейки», которая будет безопасно использована в судовых решениях», – резюмировал Рахманов.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; ОСК ПРЕДЛАГАЕТ РАЗРАБОТАТЬ МЕХАНИЗМ ГОСПОДДЕРЖКИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ «ЗЕЛЁНОГО» СУДОХОДСТВА

АО «Объединённая судостроительная корпорация» (ОСК) предлагает предусмотреть механизм предоставления государственных субсидий для развития «зелёных» технологий в судостроении.

«Пока не знаю ни одного производителя альтернативной электрической энергии, который без субсидий Евросоюза, а также внешних национальных и государственных органов, был бы успешен. Этот вопрос необходимо выносить на государственный уровень», – сказал **глава ОСК Алексей Рахманов в ходе конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы».**

«Если мы действительно хотим заниматься альтернативными энергетическими технологиями в России, то нужно принять определенные усилия и предоставить определённые субсидии, поскольку пока никакого чуда в возмещении операционных затрат мы на рынке не видим. Думаю, что через год – три или пять увидим реальный

прорыв, который установит новые правила в судоходстве и судостроении», – отметил Рахманов.

В частности, ОСК и судоходная компания ООО «Волготранс» (Самара) начали реализацию проекта «Greenship» по разработке, строительству и эксплуатации серии из трёх гибридных судов класса река-море. По словам первого замглавы «Волготранса» Алексея Пальгова, компания совместно с ОСК в ближайшее время представит образец судна, работающего в основном на электроэнергии.

«На этот проект мы смотрим внимательно и с большой надеждой, будем делать всё необходимое, чтобы он материализовался в ближайшее время», – сообщил в свою очередь глава ОСК.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; НОВАТЭК И РОСАТОМ МОГУТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА ЛЕДОКОЛОВ, РАБОТАЮЩИХ НА СПГ

«НОВАТЭК» и ФГУП «Атомфлот» (структура «Росатома») могут отказаться от планов строительства четырех ледоколов, топливом для которых станет сжиженный природный газ (СПГ), сообщил директор департамента морской транспортировки «НОВАТЭКа» Александр Семенов в ходе конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы».

Он напомнил, что в мае «НОВАТЭК» провел ранний рейс газовоза по Северному морскому пути (СМП) на восток, хотя обычно безледовая навигация начинается в июле.

«Мы видим, что и погода нам в этом деле тоже позволяет, климат тоже меняется, и наши газовозы себя тоже очень хорошо там показывают, в плане того, что когда эти ранние рейсы делались в мае, практически весь путь по Севморпути они прошли самостоятельно. Были трудные участки, где требовалась поддержка атомных ледоколов, но вот эти два рейса нам дали уникальный опыт, который сейчас нас заставляет вместе с «Атомфлотом» пересматривать концепцию ледокольного обеспечения наших СПГ-проектов», – сказал Семенов, добавив, что в январе-феврале этот опыт планируется повторить.

«И, возможно, нам не потребуется такого количества ледоколов, учитывая, что сейчас выполняется практически тоже в сроки государственная программа по обновлению данного флота», – сказал менеджер «НОВАТЭКа».

«Мы сейчас делаем оценку в плане достаточности этого флота для наших проектов, и, конечно же, с учетом тех компаний, которые в том же регионе также работают: та же самая «Газпром нефть», «Норильский никель». И пока что у нас нет ответа, будем ли мы их тоже строить», – резюмировал он.

Ранее «НОВАТЭК» и «Росатом» подписали соглашение о намерениях в отношении создания совместного предприятия для совместной разработки, финансирования и реализации проекта по созданию флота ледоколов на СПГ для обеспечения ледокольной проводкой судов арктических СПГ-проектов «НОВАТЭКа» в замерзающих акваториях Северного морского пути, а также строительства судов портового флота и снабжения, сообщил «НОВАТЭК».

Говорилось о планах строительства 4 таких ледоколов.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ДИНА НЕПОМНЯЩАЯ; 2020.28.10; В ЗОНЕ ДОСТУПА

Новый укрупненный, 14-й по счету в России центр управления воздушным транспортом откроется в Якутске в начале декабря. Его создание станет еще одним шагом в развитии арктической авиации, без которой жизнь на этих территориях была бы просто невозможна.

– Совершенно другой уровень комфорта и безопасности будет теперь в небе над Якутией, – отметил, выступая на Северном форуме по устойчивому развитию, **руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько**.

Он подчеркнул, что развитие воздушного транспорта в Арктике – одна из приоритетных задач. Речь идет не только о создании центра безопасности, но и о реконструкции и строительстве аэродромов, поддержке малой авиации.

При этом к предложению позволить непрофессионалам возить пассажиров на коммерческой основе **Нерадько** относится скептически.

– Уровень подготовки пилотов гражданской авиации несопоставим с уровнем подготовки летчиков-любителей. Надо исходить из того, что самое главное – безопасность полетов, – объяснил он.

Проблему нехватки рейсов в Арктической зоне **Росавиация** предлагает решать другими способами. Например, увеличением размера субсидий в сфере региональных перевозок.

Задачу повышения транспортной доступности ставят и на региональном уровне. Так, по утверждению главы Республики Саха Айсена Николаева, чтобы выйти на новый уровень освоения Арктики, необходимо решить сложившуюся веками проблему низкой транспортной связности. Огромные северные территории являются одновременно и источником богатства, и большой проблемой, ведь приходится преодолевать колоссальные расстояния и нести большие затраты, чтобы доставить в отдаленные регионы любые товары и обеспечить пассажирские перевозки.

Как заявил руководитель региона, Якутия готова быть мостом, объединяющим регионы планеты в циркумполярном притяжении. Кроме того, регион может тестировать все новшества в сфере развития транспорта.

– Арктика должна стать местом разработки, испытаний и внедрения инноваций, – считает Николаев. – Здесь наблюдаются наиболее динамичные изменения климата и проявляются процессы глобализации. Поэтому востребованы разработки новых видов транспорта, в том числе с использованием возобновляемых источников энергии и с беспилотным управлением для работы в труднодоступных местах. .

ТАСС; 2020.28.10; ТПП ПОПРОСИЛА ПРОДЛИТЬ ЛЬГОТНУЮ СТАВКУ НДС НА ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Торгово-промышленная палата РФ обратилась к первому **вице-премьеру Андрею Белоусову** с просьбой продлить до конца 2024 года льготную ставку НДС (10%) на услуги по внутренним воздушным перевозкам. Об этом сообщил в среду ТАСС **президент ТПП РФ Сергей Катырин**.

«Мы попросили **Белоусова** поручить Минфину России рассмотреть вопрос о продлении до 31 декабря 2024 года льготной ставки НДС в размере 10% на услуги по внутренним воздушным перевозкам пассажиров и багажа (подпункт 6 пункта 2 статьи 164 Налогового кодекса Российской Федерации). С 1 января 2021 года указанное положение утратит силу, а ставка НДС на внутрироссийские воздушные перевозки повысится с 10% до 20%», – пояснил он.

Согласно оценке главы ТПП, это повлечет финансовые потери для авиакомпаний и рост цен на билеты. Кроме того, повышение НДС может привести к снижению доступности внутренних перевозок для граждан, считает он.

«Доступное авиасообщение с Москвой важно для жителей регионов: в 2019 году 55% пассажиров, вылетевших из региональных аэропортов внутренними рейсами, вылетали в аэропорты московского авиационного узла», – отметил он.

При этом, подчеркнул Катырин, сохранение пониженной ставки не затронет региональные воздушные перевозки в обход Москвы, а также перевозки в/из Калининграда, Республики Крым и Дальневосточного федерального округа, ставка НДС которых составляет 0%.

<https://tass.ru/ekonomika/9836347>

LENTA.RU; 2020.28.10; РОССИЯНЕ НАЧАЛИ МАССОВО ТЕРЯТЬ ДЕНЬГИ ИЗ-ЗА БИЛЕТОВ НА САМОЛЕТ

Российские туристы, которые самостоятельно приобрели авиабилеты на несуществующие регулярные рейсы зарубежных авиакомпаний, начали массово терять деньги. Об этом со ссылкой на экспертов отрасли пишет портал Ассоциации туроператоров России.

Согласно оценкам туроператоров, на данный момент в стране насчитывается несколько тысяч пострадавших путешественников – особенно остра ситуация с рейсами в Объединенные Арабские Эмираты и на Мальдивы.

«Рейсы эти «виртуальные»: они существуют в расписании авиакомпаний, но на самом деле не выполняются, и непонятно, будут ли выполняться вообще. При этом билеты на эти рейсы присутствуют в популярных билетных поисковиках», – пояснил гендиректор туроператора Space Travel Артур Мурадян.

В одной из компаний, занимающихся агентской деятельностью по продаже авиабилетов, порталу подтвердили, что большинство таких клиентов никуда не летит и теряет запланированный отпуск, а их деньги надолго «замораживаются».

Отмечается, что в настоящее время билеты на подобные несуществующие перелеты также представлены отдельными российскими авиакомпаниями. По мнению туристических агентств, ситуация требует разъяснений со стороны **Росавиации**.

27 октября сообщалось, что эксперты выявили взаимосвязь у российских туристов между объемом затрат на авиабилеты и моделью iPhone, которой они пользуются. Так, за минувший год заказы на крупные суммы через приложение размещали обладатели iPhone 11 Pro Max – известно, что они тратили 11 778 рублей на авиабилет.

<https://lenta.ru/news/2020/10/28/bileti/>

На ту же тему:

[https://www.znak.com/2020-10-](https://www.znak.com/2020-10-28/rossiyane_prodolzhayut_pokupat_bilety_na_nesuchestvuyuchie_reysy_za_granicu)

[28/rossiyane_prodolzhayut_pokupat_bilety_na_nesuchestvuyuchie_reysy_za_granicu](https://www.znak.com/2020-10-28/rossiyane_prodolzhayut_pokupat_bilety_na_nesuchestvuyuchie_reysy_za_granicu)

ИНТЕРФАКС; 2020.29.10; РОСТ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ В СЕНТЯБРЕ УСКОРИЛСЯ ДО 6,8%

Авиакомпании РФ в сентябре увеличили перевозки пассажиров внутри страны на 6,8% к сентябрю прошлого года, до 7,5 млн человек, следует из уточненной статистики **Росавиации**.

Как сообщалось, в августе перевозчики увеличили внутренний пассажиропоток на 5,7% год к году, до 8,57 млн человек. До этого в последний раз рост показателя фиксировался в феврале. В марте РФ начала вводить ограничения из-за пандемии коронавируса, и показатель упал на 15%. В апреле падение ускорилось до 87%, в мае оно было на уровне 85%. В июне на фоне частичного снятия карантина в регионах страны падение внутренних перевозок замедлилось до 60%, в июле – до 16%.

Падение международных перевозок в сентябре на фоне открытия рейсов в несколько стран замедлилось до 78%, было перевезено 1,3 млн пассажиров, следует из данных **Росавиации**. Еще в августе падение показателя было на уровне 88%, тогда было перевезено 754 тыс. человек.

Всего в сентябре российские авиакомпании перевезли 8,76 млн человек, что на 31,7% меньше, чем годом ранее. Оперативные данные **Росавиации** указывали на снижение показателя на 32,5%, до 8,65 млн человек. В августе падение общего пассажиропотока было на уровне 35,4%, до 9,3 млн человек.

Пассажирооборот компаний в прошлом месяце упал на 43,9%, достигнув отметки 17,9 млрд пассажиро-километров. Занятость кресел уменьшилась на 4,7 процентного пункта, до 82,4%.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; ГЛАВА АЭРОФЛОТА НЕ ИСКЛЮЧАЕТ БАНКРОТСТВО АВИАКОМПАНИЙ В УСЛОВИЯХ НИЗКОГО СЕЗОНА И ДЕМПИНГА НА РЫНКЕ

Глава «Аэрофлота» Виталий Савельев не исключает банкротств авиакомпаний в условиях работы в период низкого зимнего сезона и с учетом наблюдаемого на рынке демпинга.

«Сейчас, когда пандемия, и мы стоим практически по международным перевозкам – ну, все компании наполовину примерно стоят, получается, что сейчас идет демпинг. И мы это видим. То есть, компании, чтобы летать, начинают давать низкие цены, – сказал Савельев в интервью Наиле Аскер-заде на канале «Россия 24». – Пассажирам нравится дешевая цена на авиабилет, но это очень опасно для авиакомпании, потому что если кассовый разрыв авиакомпания не сможет перекрыть, то это прямой путь к банкротству».

«Я бы не хотел быть таким провидцем, но, конечно, вся обстановка, которая сейчас существует для авиакомпаний, для нашего бизнеса, она как бы настораживает, потому что такое банкротство произойти может, мы это проходили многократно. Какие самые тяжелые периоды у авиакомпаний в году? Это вот начало так называемого зимнего сезона, да, это тогда, когда авиакомпания переходит в низкий сезон, который длится с октября месяца по конец марта», – добавил Савельев.

В таких условиях с большой вероятностью выживут те компании, которые перекредитуются в банках, считает глава «Аэрофлота». Но доживут ли они «до светлого будущего, к концу ноября – это вопрос», отметил он.

«Если нам разрешат летать, ну, мы, наверное, в течение полугода восстановимся. Не только «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), я думаю, и другие компании. Если не разрешат, то это будет большой вопрос. Какие-то решения надо будет принимать», – сказал глава «Аэрофлота».

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/finance/article/2478206>

<https://1prime.ru/business/20201028/832233517.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; «АЭРОФЛОТ» ФИКСИРУЕТ ВЫСОКИЙ СПРОС НА ЗАРУБЕЖНЫЕ РЕЙСЫ, ИСПОЛЬЗУЕТ ШИРОКОФЮЗЕЛЯЖНЫЕ САМОЛЕТЫ – СЕО

«Аэрофлот» фиксирует высокий спрос на рейсы по разрешенным зарубежным направлениям, вместо узкофюзеляжных самолетов использует на них широкофюзеляжные, заявил глава компании Виталий Савельев.

«У нас заполняемость очень хорошая, даже на, скажем так, небольших рейсах мы сейчас используем в основном дальнемагистральные машины. И я могу вам сказать про заполняемость, например, в Женеву: мы всегда летали на узкофюзеляжном самолете, на А320, например, сейчас мы ставим либо 330-ый, либо даже «трипл севен» (Boeing 777 – ИФ), где 402 кресла, и заполняемость до 380-ти кресел, включая весь бизнес-класс», – сообщил Савельев в интервью Наиле Аскер-заде на канале «Россия 24».

Говоря о перспективах полноценного открытия рейсов в Европу, которые в прошлом году обеспечили около 30% выручки группы, Савельев выразил надежду, что это произойдет «с конца зимы, в феврале-марте».

«Европа каждые две недели рассматривала, сейчас, может, пересмотрит порядок открытия своих границ для всех авиакомпаний, включая российские. Посмотрите: мы в Женеву полетели, мы в Лондон полетели. У нас очень много рейсов грузопассажирских. (...) Мы берем наших людей, кто хочет вернуться, иностранцев, кто имеет право, и вы знаете, заполняемость удивительна – до 70%. Это тоже бизнес. Это тоже помогает нам держаться на плаву, и это всем нам помогает выжить», – добавил глава «Аэрофлота».

На ту же тему:

<https://iz.ru/1079605/2020-10-28/aeroflot-zaiavil-o-vysokom-sprose-na-zarubezhnye-reisy>

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; АЭРОФЛОТ В УСЛОВИЯХ COVID-ОГРАНИЧЕНИЙ ТРАТИТ НА ЗАРПЛАТЫ ЛЕТНОМУ ПЕРСОНАЛУ ДО 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ В МЕСЯЦ – СЕО

Группа «Аэрофлот» в условиях простоя самолетов из-за COVID-ограничений тратит на зарплаты летному персоналу до 4,5 млрд руб. в месяц, **сообщил глава компании Виталий Савельев** в интервью Наиле Аскер-заде на канале «Россия 24».

«Вот когда мы работаем и летаем как группа, вот только заработная плата персонала – 6,7 млрд рублей в месяц (...) Когда они не летают, зарплата, конечно, у них меньше, но это все равно в пределах 4,5 млрд рублей в месяц. Это очень много. И мы должны эти деньги восполнять», – сказал Савельев.

Летный персонал группы, по его словам, состоит из 12,4 тыс. сотрудников кабинных экипажей и 4,4 тыс. командиров и вторых пилотов.

Всего в компаниях группы работают около 40 тыс. человек, включая офисных сотрудников. Сокращений в связи с COVID-кризисом на сегодняшний день не было, напомнил Савельев. Около 3,6 тыс. офисных работников были переведены на «удаленку».

При этом многие сотрудники, в основном из летных составов, взяли длительные отпуска.

«Многие из них – да, они каким-то образом пытаются отдохнуть, чтобы, каким-то образом себя занимать вне работы, потому что у нас на сегодняшний день из парка только компании «Аэрофлот» – 244 корабля – у нас 96 машин в среднем сегодня стоит на бетоне. Это очень много», – сказал Савельев.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; ВТБ В ХОДЕ SPO КУПИЛ АКЦИИ «АЭРОФЛОТА» НА 5 МЛРД РУБ. – КОСТИН

ВТБ (МОЕХ: VTBR) в ходе недавнего SPO «Аэрофлота» (МОЕХ: AFLT), организатором которого он выступал, купил на свой баланс миноритарный пакет акций авиакомпании.

«Мы участвовали как якорный инвестор. С самого начала обещали «Аэрофлоту», что возьмем акции на 5 миллиардов рублей и приобрели эти акции. Теперь будем ждать, держать, пока цена вырастет», – сказал в интервью Reuters **глава ВТБ Андрей Костин**.

Он подчеркнул, что никакая другая сумма участия банка в размещении не обсуждалась.

«Остальные акции мы покупали по запросу наших клиентов. Когда мы претендовали на роль главного организатора SPO, мы сказали «да, эту сделку мы сделаем». Сам этот факт говорит о том, что мы пообещали найти инвесторов на всю сумму размещения. В итоге часть инвесторов пришла через наш банк, часть – нет, но сделка состоялась», – отметил глава ВТБ.

«Мы считаем, что базово компания сильная. После пандемии есть все основания для того, чтобы поведение акций было успешным и развивалось в повышательную сторону», – подчеркнул он.

«Аэрофлот» на этой неделе подвел итоги допэмиссии акций, направленной на стабилизацию деятельности в условия COVID-кризиса перевозок. Организатором размещения выступил «ВТБ Капитал». Компания разместила 1 млрд 333 млн 919 тыс. 149 обыкновенных акций и привлекла 80,04 млрд руб. (по цене 60 руб. за бумагу).

Акции на большую часть этой суммы – 50 млрд руб. – приобрела РФ на средства Фонда национального благосостояния. Около 30 млрд руб. внесли инвесторы в ходе рыночной части SPO, при этом якорными инвесторами выступили РФПИ с суверенными фондами Ближнего Востока (объем их участия не раскрывался).

Уставный капитал «Аэрофлота» по итогам SPO вырос в 2,2 раза – до 2 млрд 444 млн 535 тыс. 448 акций.

При вложениях в размере 5 млрд рублей, доля ВТБ может составлять около 3,4% увеличенного уставного капитала авиакомпании.

ПРАЙМ; 2020.28.10; ДЕГТЯРЕВ ОБСУДИТ С «АЭРОФЛОТОМ» ВОПРОС О СНИЖЕНИИ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ ДЛЯ ХАБАРОВСКА

Врио губернатора Хабаровского края Михаил Дегтярев заявил, что намерен встретиться в ближайшее время с главой «Аэрофлота» Виталием Савельевым и обсудить вопрос о снижении стоимости авиабилетов для пассажиров Хабаровского аэропорта.

«По ценам и «Аэрофлоту» проблемы не праздные, знаю о них, много жалоб. Связано это с определенным отношением группы «Аэрофлот» почему-то к Хабаровску, и мы это отношение будем менять. В одной из следующих поездок планирую встречу с президентом группы «Аэрофлот» Виталием Савельевым, где все накопившиеся вопросы попробуем решить», – сказал Дегтярев в среду во время онлайн-конференции, посвященной 100 дням работы в должности врио главы региона.

«Хоть это напрямую не касается моих должностных обязанностей, но я хочу, чтобы авиакомпания более внимательно к нам относилась, ставила более комфортные воздушные суда, с ценами поработала, эконом-комфорт не убирала, есть у них такое пожелание. Поэтому в ручном режиме работаем в этом направлении», – добавил Дегтярев. По сообщению пресс-службы хабаровской воздушной гавани, в Хабаровске появились в продаже субсидированные билеты для молодежи до 23 лет, пенсионеров, многодетных, инвалидов с сопровождающими на первый квартал следующего года.

Пока началась продажа субсидированных билетов на рейсы авиакомпании «Уральские авиалинии» из Хабаровска в Екатеринбург, Санкт-Петербург, Москву, Симферополь, Сочи, Минеральные Воды на период с 1 января по 31 марта 2021 года. Добираться до столицы пассажирам придется с пересадкой, например, в Екатеринбурге. При этом стоимость полета туда и обратно льготнику обойдется в порядка 17 тысяч рублей. Прямые субсидированные билеты из Хабаровска до Москвы от других авиакомпаний пока в продаже на следующий год не появились, рассказали в Дальневосточном авиационном агентстве.

Также в продаже имеются субсидированные авиабилеты по маршруту Москва-Хабаровск, и обратно, на первый квартал следующего года на рейсы авиакомпании «Северный ветер», отметили в агентстве.

В 2019 году «Аэрофлот» открыл продажу льготных билетов на 2020 год только в декабре. Ежегодно жители Хабаровска могут совершить авиаперелет в ряд городов России по сниженному тарифу. Льгота действует до ноября. Попасть в Москву рейсами авиакомпании в этом году можно было за 7200 рублей. Полная стоимость авиабилета от «Аэрофлота» начинается от 22 900 рублей в одну сторону. В международном аэропорту Хабаровск 25 октября открылась зимняя навигация. Она будет продолжаться до 27 марта 2021 года, сообщила пресс-служба воздушной гавани.

ПРАЙМ; 2020.28.10; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ УПАЛ НА 52%

Пассажиропоток аэропортов Москвы – «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково» – в сентябре снизился на 42,1% к аналогичному периоду прошлого года – до 5,7 миллиона человек, в январе-сентябре – на 52,8%, до 40 миллионов, сообщает Росавиация.

Перевозки на внутренних рейсах в сентябре снизились на 3,6%, до 4,6 миллиона, на международных – на 79,1%, до 1 миллиона пассажиров. За девять месяцев пассажиропоток на внутренних линиях упал на 32,5% – до 27 миллионов, на международных – на 74,1%, до 9,9 миллиона человек.

Пассажиропоток «Шереметьево» в сентябре упал на 53,7% – до 2,1 миллиона, «Внуково» – на 38,8%, до 1,5 миллиона, «Домодедово» – на 26,2%, до 2 миллионов человек.

В январе-сентябре «Шереметьево» снизило перевозки на 59,5% – до 15,4 миллиона, «Внуково» – на 51,5%, до 9 миллионов, «Домодедово» – на 42,3%, до 12,5 миллионов пассажиров.

<https://1prime.ru/business/20201028/832231517.html>

ПРАЙМ; 2020.28.10; «АВРОРА» ВНЕДРЯЕТ СИСТЕМУ, ГАРАНТИРУЮЩУЮ ДОСТОВЕРНОСТЬ РЕЗУЛЬТАТА ТЕСТА Пассажира НА COVID

Авиакомпания «Аврора», входящая в группу «Аэрофлот», внедряет систему My Health Pass, куда передаются результаты тестов на коронавирус, которые пассажиры сдают в клиниках перед перелетом, сообщает перевозчик.

«Двадцать третьего октября 2020 года «Аврора» и международная компания SICPA подписали меморандум, согласно которому «Аврора» станет первым перевозчиком в России, который будет рекомендовать пассажирам проходить предварительное тестирование с помощью специального программного продукта на COVID-19 за 72 часа до вылета», – говорится в сообщении.

Как пояснил РИА Новости представитель авиакомпании, эту систему можно использовать, когда, например, нужно лететь в другую страну, где по прибытию просят предоставить результаты теста на коронавирус. Перед вылетом пассажир проходит тестирование в клинике, сотрудничающей с системой My Health Pass. Учреждение передает результаты анализа на гаджет пассажира в виде QR-кода, он считывается в аэропорту. Таким образом, система сохраняет и защищает данные результатов анализов, добавил собеседник.

По данным авиакомпании, проверка данных системой My Health Pass осуществляется сканированием QR-кода с помощью смартфона или компьютера. Она позволяет обеспечить сохранность и неприкосновенность персональных данных. Результат пройденного тестирования будет направлен пассажиру цифровым способом на его мобильное устройство. Основным преимуществом My Health Pass является надежное и защищенное подтверждение статуса теста в цифровом формате и на бумажном носителе, отмечают в «Авроре».

ТАСС; 2020.28.10; АЭРОПОРТ АСТРАХАНИ ПРОДЛИЛ РЕЙСЫ В СОЧИ И УВЕЛИЧИЛ ЧИСЛО ПОЛЕТОВ В МОСКВУ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД

Аэропорт имени Бориса Кустодиева в Астрахани продлил рейсы в Сочи до марта, а также увеличил частоту перелетов в Москву в связи с переходом на осенне-зимнее расписание, сообщила **пресс-служба** аэропорта в среду.

«Аэрофлот в осенне-зимнем периоде увеличит частоту полетов в столицу: теперь каждый день из астраханского аэропорта будут выполняться четыре рейса перевозчика. В Сочи трижды в неделю, по вторникам, пятницам и субботам, продолжит летать авиакомпания Utair», – говорится в сообщении.

Ранее самолеты из Астрахани в Москву летали пять раз в день ежедневно, теперь их частота увеличилась до шести, а рейсы до Сочи были заявлены до 28 октября, сейчас – до 27 марта.

Кроме того, как уточнили в **пресс-службе**, сохранилась полетная программа из Астрахани в Волгоград, рейсы будут выполнять дважды в неделю. В Краснодар будут летать самолеты двух перевозчиков, также по два рейса в неделю. Сохранился рейс из Астрахани в Минеральные воды, трижды в неделю туда будут летать самолеты компании «Азимут». В понедельник, вторник, четверг и субботу из Астрахани можно будет улететь в Санкт-Петербург. По данным **пресс-службы**, расписание рейсов может меняться из-за сложной эпидемиологической обстановки в Астраханской области и в стране в целом.

Международный аэропорт имени Бориса Кустодиева в Астрахани может обслуживать 360 пассажиров в час. Это один из основных аэропортов на юге России, с 1994 года имеет статус международного.

<https://tass.ru/obschestvo/9838803>

ТАСС; 2020.28.10; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» НАЧАЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА НОВЫЙ РЕЙС ИЗ УФЫ В СТАМБУЛ

Лоукостер «Победа» с 20 ноября начнет выполнять рейс Уфа – Стамбул три раза в неделю, на старте продаж билеты можно купить от 999 рублей, сообщается в среду в распространенном пресс-службой компании сообщении.

«Лоукостер «Победа» открывает продажу билетов на новый международный рейс по маршруту Уфа – Стамбул. В момент старта продаж на официальном сайте авиакомпании robeda.aero предложено более 2 тыс. билетов по тарифам 999 – 3 999 рублей с учетом всех аэропортовых сборов», – сказано в сообщении.

С 20 ноября компания будет выполнять три рейса в неделю, с декабря их частота увеличится до четырех. На данный момент «Победа» летает в Турцию также из Москвы и Казани.

Во вторник правительство РФ приняло решение о возобновлении международных рейсов из столицы Башкирии. Россия с 1 августа начала возобновлять прерванные в конце марта из-за пандемии международные авиарейсы. Сейчас международные полеты можно совершать из Москвы, Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Казани, Калининграда, Новосибирска, Самары, Владивостока, Грозного и Красноярска.

<https://tass.ru/ekonomika/9840905>

ПРАЙМ; 2020.28.10; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ УФЫ ГОТОВ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ ЗА РУБЕЖ – ВЛАСТИ

Международный аэропорт «Уфа» готов возобновить полеты за рубеж, сообщили РИА Новости в минтрансе Башкирии, комментируя включение Уфы в список городов, которые начали международные полеты.

Росавиация сообщила, правительство РФ разрешило полеты за границу. Ранее полеты за рубеж были возможны только из Москвы, Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Казани, Калининграда, Новосибирска, Самары, Владивостока, Грозного и Красноярска.

«Международный аэропорт «Уфа» полностью готов возобновить обслуживание международных рейсов с соблюдением всех требований методических указаний по предотвращению распространения COVID-19. Высокая степень готовности к возобновлению работы также подтверждается наибольшим количеством обслуженных международных рейсов по вывозу граждан РФ в период пандемии среди близлежащих аэропортов», – сообщили РИА Новости в минтрансе Башкирии.

В ведомстве отметили, что в уфимском аэропорту соблюдают все противоэпидемиологические требования и рекомендации Роспотребнадзора.

«Согласно постановлению главного государственного санитарного врача, все граждане, прибывающие в Россию из-за границы, в течение трех дней должны пройти лабораторное исследование на коронавирус и разместить информацию на портале Госуслуг. Также в конце сентября в уфимском аэропорту открыли пункт тестирования на COVID-19. Результаты анализа жителям выдают в течение 48 часов», – пояснили агентству в башкирском минтрансе, добавив, что в целом, эпидемиологическая обстановка в Башкирии по состоянию на 28 октября значительно благополучнее большей части ранее открытых для международного авиасообщения регионов.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; АЭРОПОРТ УФЫ НАЧИНАЕТ ПРИЕМ И ОТПРАВКУ АВИАРЕЙСОВ В ТУРЦИЮ

Международный аэропорт Уфы им. Мустая Карима возобновляет обслуживание международных рейсов, приостановленное в марте текущего года из-за угрозы распространения новой коронавирусной инфекции, сообщила пресс-служба аэропорта.

«Первым в терминал международных авиалиний прибудет рейс ZF-1292 авиакомпании AZUR air из Анталы. Прибытие Boeing-737-800 запланировано 28 октября в 23:20 по

местному времени. С турецкого курорта домой вернутся 189 пассажиров», – сказал представитель **пресс-службы** аэропорта.

Предполагается, что далее расписание международных рейсов будет корректироваться в оперативном режиме.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; РОСТУРИЗМ ОБЪЯВИЛ О ЗАПУСКЕ НОВЫХ ЧАРТЕРОВ В РОССИЙСКИЕ РЕГИОНЫ

Чартеры в ряд российских регионов будут запущены в зимний и предстоящий летний сезоны, сообщила глава Ростуризма Зарина Догузова на **онлайн пресс-конференции в агентстве «Интерфакс»**.

«Среди новых направлений, куда мы запустим чартеры в зимний сезон, на новогодние праздники, – Шерегеш в Кемеровской области. Это регион, где почти 300 дней в году снег, много событийных мероприятий, уже есть развитая инфраструктура. Также это Мурманская область, «русская Арктика», Вологодская область – Великий Устюг, родина Деда Мороза. Это прекрасное семейное направление, где можно окунуться в атмосферу Нового года и Рождества», – рассказала она.

Догузова отметила, что программа с Байкалом будет также продолжена на зиму. Чартеры стартуют в феврале.

«На будущее лето мы тоже прорабатываем программу чартерных рейсов вместе с туроператором TUI. Среди направлений – республика Татарстан, Кавминводы и Алтай. Кавминводы – это наша жемчужина в части оздоровительного отдыха, который сейчас наиболее актуален. Здесь проблем с туристической инфраструктурой меньше, чем в других регионах, поэтому чартеры сюда наиболее актуальны», – сказала Догузова.

Она добавила, что Алтай в этом году пользовался огромной популярностью у туристов, и даже показал рост по сравнению с прошлым сезоном.

«Вдвойне приятно, что запуск новых чартерных направлений, которые сами по себе повышают доступность отдыха в России, совпадает с проведением второго этапа программы кэшбека. Граждане смогут доступно путешествовать по нашей стране», – заключила глава Ростуризма.

Второй этап распродажи туров по России с кэшбэком начался 15 октября. В его рамках россияне могут получить до 20% возврата средств на карту «Мир» при бронировании туров продолжительностью от двух ночей у туроператоров или гостиниц. Акция продлится до 5 декабря.

ИНТЕРФАКС; 2020.28.10; НОРМЫ БЕСПЛАТНОГО ПРОВОЗА БАГАЖА НА ЧАРТЕРАХ ПО РОССИИ УВЕЛИЧЕНЫ ВДВОЕ

Российские туристы, планирующие поездки в регионы на чартерах, смогут взять с собой 23 кг бесплатного багажа вместо прежних 10 кг, сообщил генеральный директор TUI Россия Тарас Демура на онлайн пресс-конференции в агентстве «Интерфакс».

«Мы расширим возможности для наших туристов по багажу, будет бесплатная норма багажа 23 кг, что очень важно для зимних путешественников, поскольку многие везут инвентарь. Стандартная норма багажа на чартерах – 10 кг. Сейчас, несмотря на довольно сложную ситуацию со второй волной ковида и с тем, что направления бронируются в основном с маленькой глубиной, мы видим, что некоторые зимние российские направления бронируют достаточно хорошо», – сказал он.

Демура добавил, что этой зимой компания поставила чартерную программу на горнолыжный курорт Шерегеш и в Великий Устюг. «Мы, безусловно, с большой надеждой этой зимой смотрим и на зимний Байкал, и на Шерегеш, куда полетим по маршруту Москва-Новокузнецк на бортах «Уральских авиалиний». Чартеры в Великий Устюг мы планируем из Москвы и Петербурга, у нас очень большие планы на этот курорт, про перспективы превращения его в круглогодичный», – пояснил он.

Гендиректор туроператора отметил, что этой зимой также появятся чартеры в Мурманск и Кировск, поскольку Российская Арктика – это та же Лапландия. «Это те же фермы с оленями, собаками хаски, катание в упряжках, прекрасная северная кухня, северное сияние. Конечно, есть вопросы по инфраструктуре, доступности, качеству мобильной связи, есть масса зон для развития. Но качество развлечений на оленьих и собачьих фермах ничем не хуже, чем в Финляндии», – заключил Демура.

ФОНТАНКА (FONTANKA.RU); 2020.28.10; ПЕТЕРБУРЖЕЦ ПОДАЛ ИСК К ГОРОДСКОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ. ОН ОСПАРИВАЕТ ЗАПРЕТ НА ПРОВОЗ В МЕТРО ОРУЖИЯ

Суд в Петербурге зарегистрировал иск Всеволода Костенко к городскому правительству. Он оспаривает пункт правил метрополитена, по которому на территорию подземки нельзя проносить оружие.

О регистрации иска 28 октября сообщает Объединенная **пресс-служба** судов города, материалы пока только переданы судье. Костенко оспаривает подпункт 14 пункта 32 правил подземки. В нем сказано, что провозить в метро «оружие, его основные части, боеприпасы, взрывчатые вещества» запрещено. Метрополитен ссылается на приказ **Министерства транспорта России № 227**. В нем есть перечень того, что попадает под запрет или может перевозиться с ограничениями, в том числе в список входит гражданское оружие и его основные части.

В этом же приказе есть пункт, согласно которому в зону транспортной безопасности не допускается человек с чем-то из перечня, но с оговоркой – «без законных на то оснований».

«Фонтанка» нашла истца в соцсети. На его странице несколько дней назад был сделан репост записи, которую он назвал «правильной». Автор описывает, как 10 октября он с приятелем зашел в метро на станции «Площадь Ленина», их отправили на досмотр и нашли оружие, дальше не пустили. Мужчины, судя по тексту и приложенным видеозаписям, вступили в спор с сотрудниками транспортной безопасности, суть которого сводилась к тому, что при наличии разрешения на ношение оружия пройти с ним в метро можно. Автор сообщил, что написал заявление в полицию и прокуратуру, ответ последней приложен к посту. В нем сказано, что правила метрополитена «не содержат безоговорочного запрета провоза в метрополитене любых видов личного огнестрельного оружия и иных средств самообороны».

«Нет закона, что, покупая травмат, я одновременно еще и машину купить должен», – резюмирует автор и призывает единомышленников подавать иск.

Сам истец сообщение журналиста оставил без ответа.

<https://www.fontanka.ru/2020/10/28/69520933/>

ВЕСТИ ТОМСК; 2020.28.10; УЛЕТЕВШИЙ В ПОЛЕ ТОМСКИЙ МИКРОАВТОБУС БЫЛ ПЕРЕПОЛНЕН

Микроавтобус из Томска, который вылетел с трассы под Красноярском накануне, был переполнен. В ходе проверки установлено, что при наличии 13 посадочных мест, в салоне находилось 17 пассажиров. Кроме того, не все были пристегнуты ремнями безопасности.

ДТП произошло утром 27 октября на 497 километре трассы Р-257 «Енисей», сообщает ГТРК «Томск», выходящая в эфир на телеканале «Россия 1». По предварительным данным, 31-летний водитель либо не справился с управлением, либо заснул. В результате Toyota Hiace вылетела с дороги, перевернулась и остановилась в 15 метрах от дороги в поле.

В региональном управлении ГИБДД сообщили, что травмы в результате аварии получили восемь пассажиров, среди которых 17-летний студент томского медицинского колледжа.

<https://www.vesti.ru/article/2478151>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.28.10; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА ВЗЯЛА НА КОНТРОЛЬ СИТУАЦИЮ С ЗАДЕРЖКОЙ РЕЙСА «АЭРОФЛОТА» ОРЕНБУРГ – МОСКВА

В аэропорту Оренбурга по техническим причинам задержан рейс в Москву, соблюдение прав пассажиров и обеспечение предоставления резервного борта взято на контроль. Об этом сообщили в **пресс-службе** Уральской транспортной прокуратуры.

«28 октября в аэропорту Оренбурга произошла задержка рейса №1247 по маршруту Оренбург – Москва авиакомпании «Аэрофлот». На рейс зарегистрирован 81 пассажир, из них шесть детей. Причина задержки рейса – техническая неисправность воздушного судна», – говорится в сообщении.

Как уточняется, в настоящее время ожидается прибытие резервного борта. «Пассажирам оказываются услуги, предусмотренные Федеральными авиационными правилами. Оренбургским транспортным прокурором осуществляется контроль за соблюдением прав пассажиров и обеспечением предоставления резервного борта», – заключили в надзорном ведомстве.

<https://www.mskagency.ru/materials/3055265>

[Вернуться в оглавление](#)