



Ежедневный мониторинг СМИ

21 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РИАМО; 2020.12.18; ПЕРВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ ОТКРОЮТ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ 24 ДЕКАБРЯ.....	4
АВИАПОРТ; 2020.12.18; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ ВРУЧИЛ НАГРУДНЫЙ ЗНАК «ПОЧЕТНЫЙ АВТОТРАНСПОРТНИК» МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ НИКОЛАЮ КАЗНОВУ	4
AVIATION EXPLORER (АЕХ.RU); 2020.12.18; ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ ВРУЧИЛ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ И ВЕДОМСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ РАБОТНИКАМ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ	6
КОРАБЕЛ.РУ; 2020.12.18; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ВРУЧИЛ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ И ВЕДОМСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ РАБОТНИКАМ ОТРАСЛИ	6
PORTNEWS.RU, 18.12.2020 17:17; СОТРУДНИКАМ ОАО «УГМК» И АО «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» ВРУЧИЛИ НАГРАДЫ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ	6
ПЕРВОЕ СТУДЕНЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО (PERVOE.ONLINE), 18.12.2020 20:27; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ВРУЧИЛ БЛАГОДАРНОСТЬ ДИРЕКТОРУ ЦЕНТРА ПО СОЦИАЛЬНОЙ И МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКЕ РЕГИНЕ НАЗАРОВОЙ.....	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.21; ГРАФИК В ДВИЖЕНИИ; КАК БУДУТ ВОЗИТЬ ПАССАЖИРОВ ЭЛЕКТРИЧКИ И ПОЕЗДА	8
РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.18; АВИАКОМПАНИЯМ БЕЗ SUPERJET ВДВОЕ СОКРАТЯТ ДОТАЦИИ НА ПЕРЕВОЗКИ В РЕГИОНАХ	11
FORBES; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.12.18; ИЗ БИЗНЕС-ДЖЕТА В БИЗНЕС-КЛАСС: КАК И КУДА В 2020 ГОДУ ЛЕТАЛИ БОГАТЫЕ РОССИЯНЕ.....	14
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.21; ИНВЕСТИЦИИ ПОЙДУТ ПО ШПАЛАМ; В КАПИТАЛ ОАО РЖД МОЖЕТ ВЛОЖИТЬСЯ ВЭБ.РФ	15
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.21; ЦКАД ВЫХОДИТ НА УЛИЦУ; КОЛЬЦЕВУЮ АВТОДОРОГУ ВПИСЫВАЮТ В ГОРОДСКУЮ СРЕДУ	16
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.12.21; СМОТРИ В КАМЕРУ: КАБМИН ПОДДЕРЖАЛ УГОЛОВНОЕ НАКАЗАНИЕ ЗА ПЕРЕКРЫТИЕ ДОРОГ; ПОПРАВКИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОЗДАНИЕ УМЫШЛЕННЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ ДВИЖЕНИЮ ГОСДУМА РАССМОТРИТ В УСКОРЕННОМ ПОРЯДКЕ.....	18
КОММЕРСАНТЪ ОНЛАЙН; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.18; РОССИЙСКИМ ПОРТАМ СКОРРЕКТИРОВАЛИ ПРИРОСТ; МОЩНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ В РОССИИ ВЫРАСТУТ ЛИШЬ НА 27 МЛН ТОНН.....	20
КОММЕРСАНТЪ ОНЛАЙН; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.18; ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ ПОТЕРЯЛ ЛИШЬ 0,1%; ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ВОДЕ ОСТАЛИСЬ НА УРОВНЕ 2019 ГОДА.....	21
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.12.21; СЛИШКОМ МНОГО УЗНАЛИ; ВШЭ ПРЕДЛАГАЕТ ПРОДОЛЖИТЬ ОПТИМИЗАЦИЮ ШТАТОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА	23

ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА, ТАТЬЯНА БАЙКОВА, ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.12.21; ВАКАНТНОЕ ВМЕСТО: КАБМИНУ ПРЕДЛОЖИЛИ «УМНУЮ ОПТИМИЗАЦИЮ» ГОСАППАРАТА; ТАКЖЕ ЭКСПЕРТЫ ВЫШКИ СЧИТАЮТ НЕОБХОДИМЫМ РАСПРОСТРАНИТЬ «РЕГУЛЯТОРНУЮ ГИЛЬОТИНУ» НА ВСЕ ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ	24
РБК; ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2020.12.21; ЭКСПЕРТЫ ВШЭ ПРЕДЛОЖИЛИ «УМНУЮ ОПТИМИЗАЦИЮ» ГОСАППАРАТА.....	26
КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.12.21; «РОССИЯ ОТСТАЕТ ОТ ТУРИСТИЧЕСКИ РАЗВИТЫХ СТРАН В ТРИ РАЗА»; ГЛАВА РОСТУРИЗМА ЗАРИНА ДОГУЗОВА О КРАСИВЫХ ДЕРЕВНЯХ И ДОХОДНЫХ ИНОСТРАНЦАХ	28
КОММЕРСАНТЪ; ГАЛИНА ДУДИНА; 2020.12.19; ЗОНА ТЫ МОЯ, БЕЛОРУССИЯ; ВЫЕХАТЬ ИЗ СТРАНЫ НА АВТОМОБИЛЕ МОЖНО БУДЕТ ТОЛЬКО В РОССИЮ	34
МОСКВА 24; 2020.12.18 09:50; ПЕРВУЮ ВПП В ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТКРОЮТ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ 24 ДЕКАБРЯ	35
РОССИЯ 24; АНДРЕЙ ЕВГЕНЬЕВ; 2020.12.18 08:47; ШУЙСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ ОТКРЫЛСЯ ПОСЛЕ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	36
РОССИЯ 1; АЛЕКСАНДР РУДЕНКО; 2020.12.17 21:13; НА ТРАССЕ «ДОН» ПОЯВИТСЯ НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ АДЕРБА. ВЕСТИ В 20:00.....	36
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2020.12.18 11:07; НЕТ «СУПЕРДЖЕТОВ» – НЕТ ДОТАЦИЙ.....	36
REGNUM; 2020.12.20; НА ДОРОГИ НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ ЗА ГОД ПОТРАТИЛА БЕСПРЕЦЕДЕНТНУЮ СУММУ	36
ТАСС; 2020.12.18; В НИЖНИЙ НОВГОРОД ПОСТУПИЛА ПОСЛЕДНЯЯ В ЭТОМ ГОДУ ПАРТИЯ ИЗ 14 АВТОБУСОВ НА ГАЗЕ.....	37
ТАСС; 2020.12.20; НА ЧУКОТКЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГУ К АЭРОПОРТУ В САМОМ СЕВЕРНОМ ГОРОДЕ РОССИИ	37
ТАСС; 2020.12.18; АЗЕРБАЙДЖАН ЗАКРЫВАЕТ СУХОПУТНУЮ ГРАНИЦУ С РОССИЕЙ ДО 1 МАРТА 2021 ГОДА	38
ТАСС; 2020.12.21; САУДОВСКАЯ АРАВИЯ ПРИОСТАНОВИЛА МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ	38
ТАСС; 2020.12.21; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ ОБЯЗАЛИ ПАССАЖИРОВ ПРИЛЕТАТЬ СО СПРАВКАМИ ОБ ОТСУТСТВИИ КОРОНАВИРУСА.....	38
ТАСС; 2020.12.18; ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПРИ МИНПРОСВЕЩЕНИЯ РФ ОЦЕНИЛ КАЧЕСТВО ОБРАЗОВАНИЯ В 62 ОРГАНИЗАЦИЯХ	39
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.12.21; ПРОДЛИТЬ НЕЛЬЗЯ МЕНЯТЬ: НУЖНО ЛИ ПОЛУЧАТЬ НОВЫЕ ПРАВА ДО НОВОГО ГОДА; ВОДИТЕЛЬСКИЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ С ИСТЕКАЮЩИМ СРОКОМ ДЕЙСТВИЯ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРОДЛИТЬ ДО ЛЕТА	40
КОММЕРСАНТЪ ПРИКАМЬЕ; 2020.12.18; ЖЕЛТЫЙ ПРЕСС; В ПРИКАМЬЕ МОГУТ УСТАНОВИТЬ ЕДИНЫЙ ЖЕЛТЫЙ ЦВЕТ ДЛЯ ТАКСИ	42
АВТОРАДИО; 2020.12.20 11:29; ЗА ВРЕМЯ РАБОТЫ ГОССИСТЕМЫ «ПЛАТОН» ДОРОЖНЫЙ ФОНД РОССИИ ПОПОЛНИЛСЯ ПОЧТИ НА 130 МЛРД РУБ.....	44
ТАСС; 2020.12.18; МВД ОПРЕДЕЛИТ ПЕРЕЧЕНЬ ДОРОГ, ГДЕ БУДЕТ ПРОВОДИТЬСЯ ПРАКТИЧЕСКИЙ ЭКЗАМЕН НА ПРАВА	44
РИА НОВОСТИ; СЕРГЕЙ САВЧУК; 2020.12.20; КИТАЙ ОТОМСТИЛ: НА ТОРГОВОЙ ВОЙНЕ ВЫИГРАЛА РОССИЯ	44
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2020.12.18; РЖД НЕ ОСТАНОВИЛИ НИ ОДНОГО «ЦИФРОВОГО» ПРОЕКТА ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА.....	46

ТАСС; 2020.12.19; ПЕРВАЯ «ЛЫЖНАЯ СТРЕЛА» ОТПРАВИЛАСЬ ИЗ МУРМАНСКА ДО ГОРНОЛЫЖНОГО КУОРТА В ХИБИНАХ	48
ТАСС; 2020.12.18; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО КОНТЕЙНЕРОВ В РОССИИ	48
ПРАЙМ; 2020.12.18; РЖД ПОСТРОИЛИ СТАНЦИЮ НА БАМЕ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ДЛЯ ПРИЕМА ВСТРЕЧНЫХ ДЛИННЫХ ПОЕЗДОВ	49
ПРАЙМ; 2020.12.18; РЖД ЛОГИСТИКА» ОТПРАВИЛА ПОЛНОСОСТАВНЫЙ ПОЕЗД С ФЛЕКСИТАНКАМИ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ ЗАБАЙКАЛЬСК.....	50
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ТАТЬЯНА АНТОНОВА; 2020.12.18; РОДНЫЕ ПОГИБШИХ ПРИ КРУШЕНИИ «СУПЕРДЖЕТА» ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ПРЕТЕНЗИЙ К ПИЛОТУ; В СВОИХ ИСКАХ К ПЕРЕВОЗЧИКУ И ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ САМОЛЕТА ОНИ ТРЕБУЮТ ПО 50 ТЫСЯЧ ЕВРО	51
ТАСС; 2020.12.21; ВОПРОС ПО АВИАСООБЩЕНИЮ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ НАХОДИТСЯ НА КОНТРОЛЕ	52
ТАСС; 2020.12.20; «АЭРОФЛОТ» НЕ ОБЛАДАЕТ ИНФОРМАЦИЕЙ О ПРИОСТАНОВКЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ	52
РИА НОВОСТИ; 2020.12.19; «ПОБЕДА» ЗАНЯЛАСЬ «ПОЛЕТАМИ В НИКУДА» .	52
ОТР; 2020.12.19; В КУЗБАСС ОТКРЫЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ДО ПОПУЛЯРНОГО КУОРТА «ШЕРЕГЕШ»	52
РИА НОВОСТИ; 2020.12.18; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ	53
ТАСС; 2020.12.18; «АЭРОФЛОТ» ПЕРЕДАСТ 42 SSJ 100 АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ»	54
ТАСС; 2020.12.18; В UTAIR СООБЩИЛИ, ЧТО ПРОДОЛЖАТ РАЗВИВАТЬ В 2021 ГОДУ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ ЮГРЫ	54
«ГАЗПРОМ» ПЕРЕДАЛ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ АКЦИЙ АЭРОПОРТА В БЕЛОЯРСКОМ В ПОЛЬЗОВАНИЕ ХМАО	54
РИА НОВОСТИ; 2020.12.18; КИТАЙ ПРОДЛИЛ ЗАПРЕТ «АЭРОФЛОТУ» ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙС МОСКВА-ШАНХАЙ.....	55

ПУБЛИКАЦИИ

РИАМО; 2020.12.18; ПЕРВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ ОТКРОЮТ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ 24 ДЕКАБРЯ

В аэропорту Шереметьево 24 декабря состоится торжественная церемония открытия первой взлетно-посадочной полосы после реконструкции, в ходе церемонии открытия также пройдет парад аэродромной техники, говорится в сообщении пресс-службы воздушной гавани.

Планируется, что в мероприятии примут участие **министр транспорта РФ Виталий Савельев**, другие официальные лица, руководство аэропорта Шереметьево и авиакомпаний.

«В истории отечественной гражданской авиации это первый масштабный парад аэродромной техники, он состоится на ВПП-1 после официального открытия. Десятки единиц современной высокопроизводительной техники, которая применяется для эксплуатационного содержания летного поля, обслуживания ВС и аварийно-спасательного обеспечения полетов, пройдут колоннами по полосе», – говорится в сообщении.

Комментировать парад в прямом эфире будет телеведущий, спортивный комментатор Дмитрий Губерниев.

Первый рейс с ВПП-1 выполнит авиакомпания «Аэрофлот».

<https://riamo.ru/article/468780/pervuyu-vzletno-posadochnuyu-polosu-v-sheremeteye-otkroyut-posle-rekonstruktsii-24-dekabrya.xl>

Сообщения по событию:

- [ТАСС, Москва, 18 декабря 2020, Шереметьево планирует открыть первую взлетно-посадочную полосу после ремонта 24 декабря](#)
- [ИА Rambler News Service \(rns.online\), Москва, 18 декабря 2020, Названа дата открытия ВПП-1 в аэропорту Шереметьево после реконструкции](#)
- [Москва 24 \(m24.ru\), Москва, 18 декабря 2020, Первую ВПП в Шереметьево откроют после реконструкции 24 декабря](#)
- [Вечерняя Москва \(vm.ru\), Москва, 18 декабря 2020, Первую взлетно-посадочную полосу в Шереметьево откроют 24 декабря](#)
- [Мир24 \(mir24.tv\), Москва, 18 декабря 2020, Шереметьево откроет первую взлетно-посадочную полосу после ремонта 24 декабря](#)
- [АвиаПОРТ \(aviaport.ru\), Москва, 18 декабря 2020, Парадом аэродромной техники откроется первая ВПП Шереметьево](#)
- [РЖД-Партнер \(rzd-partner.ru\), Санкт-Петербург, 18 декабря 2020, Шереметьево планирует открыть первую ВПП после ремонта 24 декабря](#)
- [Известия \(iz.ru\), Москва, 18 декабря 2020, Шереметьево откроет 24 декабря ВПП-1 после реконструкции](#)

АВИАПОРТ; 2020.12.18; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ ВРУЧИЛ НАГРУДНЫЙ ЗНАК «ПОЧЕТНЫЙ АВТОТРАНСПОРТНИК» МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ НИКОЛАЮ КАЗНОВУ

18 декабря в Гербовом зале **Министерства транспорта Российской Федерации** состоялась торжественная церемония вручения ведомственных наград работникам

транспортного комплекса. Среди них и Николай Казнов, сотрудник ООО «АВТОФРАХТ», которое входит в состав Внуковского аэропортового комплекса. Нагрудный знак «Почетный автотранспортник» ему вручил **Министр транспорта РФ Виталий Савельев**. В торжественном мероприятии также принял участие **Первый заместитель министра транспорта Российской Федерации – руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько**.

Получая награду, Николай Казнов поблагодарил **Министра транспорта РФ** за высокую оценку труда, а также подчеркнул, что такое поощрение для него – серьезный стимул не останавливаться на достигнутом и добиваться новых успехов в работе.

Николай Казнов начал свою трудовую деятельность во Внуковском аэропортовом комплексе в 1995 году в должности водителя 2-го класса ОАО «Внуковский авиаремонтный завод №400». Через четыре года за высокую квалификацию и профессиональную подготовку ему был присвоен 1-й водительский класс, после чего был назначен бригадиром легкового транспорта. За этот период зарекомендовал себя технически грамотным и ответственным специалистом. С 2013 года Николай Александрович был принят на должность водителя в транспортный отдел ООО «Автомобильные пассажирские перевозки», обслуживающего Международный аэропорт Внуково. С 2015 года и по настоящее время работает водителем-экспедитором ООО «АВТОФРАХТ», которое входит в состав Внуковского аэропортового комплекса и осуществляет доставку корреспонденции и документов, а также предоставляет служебный автотранспорт руководству и сотрудникам. Профессионал высокой квалификации, с водительским стажем в 26 лет, получил права категорий «А», «В», «С», «D» и «Е». Обеспечивает эксплуатационную готовность и качественное техническое обслуживание автомобилей для выполнения производственных задач на высоком уровне. Кроме того, систематически совершенствует собственную подготовку. За время работы ни разу не попадал в ДТП. Активно участвует в общественной жизни предприятия. В частности, благодаря многолетнему опыту за рулем, назначался водителем для перевозки детей в летний лагерь, ежегодно занимается доставкой подарков ветеранам Великой Отечественной войны ко Дню Победы. Николай Александрович – инициативный и исполнительный сотрудник, который выполняет все служебные задачи качественно и оперативно. Пользуется заслуженным уважением руководства и коллег. За ответственное отношение к работе и высокие производственные показатели неоднократно поощрялся различными наградами.

Международный аэропорт Внуково – один из крупнейших авиатранспортных комплексов России. Ежегодно в аэропорту обслуживается около 200 тыс. рейсов российских и зарубежных авиакомпаний. Маршрутная сеть аэропорта охватывает всю территорию России, а также страны ближнего зарубежья, Европы, Америки, Азии и Африки. Международный аэропорт Внуково в 2019 году побил исторический рекорд и обслужил свыше 24 млн пассажиров, что на 11,7% или 2,5 млн пассажиров больше, чем в 2018 году. Аэровокзальный комплекс Внуково общей площадью около 300 тыс. кв. м способен обеспечить пропускную способность до 35 млн пассажиров в год.

Международный аэропорт Внуково, единственный среди аэропортов России, имеет Благодарность Президента Российской Федерации В.В. Путина за достигнутые трудовые успехи и высокие показатели в профессиональной деятельности.

Кроме того, аэропорт Внуково три года подряд был признан лучшим аэропортом в высшей категории «Международный аэропорт» национальной премии «Воздушные ворота России» в рамках Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS.

<https://www.aviaport.ru/digest/2020/12/18/662245.html>

AVIATION EXPLORER (AEX.RU); 2020.12.18; ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ ВРУЧИЛ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ И ВЕДОМСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ РАБОТНИКАМ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

18 декабря в **Минтрансе России** были вручены государственные и ведомственные награды работникам транспортной отрасли. Об этом сообщает пресс-служба министерства.

«Одним из награжденных стал командир воздушного судна компании «Аэрофлот – российские авиалинии» Вадим Ким. Он одним из первых в гражданской авиации России освоил летную эксплуатацию воздушных судов Airbus A320 и Boeing 737 на международных линиях. Его безаварийный налет составляет более 16 тыс. часов», – сообщили в **Минтрансе**.

Также наградой была отмечена работа Ирины Хурошвили, которая на протяжении многих лет занимается международным сотрудничеством в Московском государственном техническом университете гражданской авиации (МГТУ ГА). Благодаря ее деятельности граждане 68 стран успешно прошли обучение. Только за последние 7 лет число обучающихся иностранных студентов увеличилось в три раза, также отметили в **Минтрансе**.

Министр транспорта поблагодарил присутствующих за эффективную работу. «Ваша преданность когда-то выбранному призванию и уникальные достижения – это гордость всего транспортного комплекса России», – отметил он.

<https://www.aex.ru/news/2020/12/18/220995/>

КОРАБЕЛ.РУ; 2020.12.18; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ ВРУЧИЛ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ И ВЕДОМСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ РАБОТНИКАМ ОТРАСЛИ

18 декабря **министр транспорта России Виталий Савельев** вручил государственные и ведомственные награды работникам отрасли.

Об этом сообщили в пресс-службе **Минтранса РФ**. В списке награжденных есть представители водного транспорта.

В частности, за возобновление морских пассажирских перевозок на социально значимых маршрутах Приморского края, а также увеличение их доступности для слабовозрастных слоев населения была отмечена компания «Славянка Транс Сервис». Этому способствовали грамотные управленческие решения, принятые заместителем генерального директора общества Александром Корытко, уточняют в министерстве.

В ходе церемонии **Виталий Савельев** поблагодарил присутствующих за эффективную работу.

«Ваша преданность когда-то выбранному призванию и уникальные достижения – это гордость всего транспортного комплекса России», – подчеркнул министр.

https://www.korabel.ru/news/comments/ministr_transporta_rf_vruchil_gosudarstvennye_i_vedomstvennye_nagrody_rabotnikam_otrasli.html

<http://sudostroenie.info/novosti/31996.html>

PORTNEWS.RU, 18.12.2020 17:17; СОТРУДНИКАМ ОАО «УГМК» И АО «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» ВРУЧИЛИ НАГРАДЫ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ

Медальями «За строительство транспортных объектов» награждены четыре человека. Директор по портовым и железнодорожным проектам ОАО «УГМК» Ирина Ольховская награждена медалью **министерства транспорта РФ** «За строительство транспортных объектов». Как сообщила пресс-служба АО «Восточный Порт», высокую награду Ирине

Министерство транспорта РФ

Ольховской вручил **министр транспорта РФ Виталий Савельев** в Москве на торжественной церемонии чествования лучших работников транспортных компаний России.

Медалями «За строительство транспортных объектов» непосредственно на своих предприятиях будут награждены: Сергей Ерыпалов – директор по капитальному строительству и инвестициям ОАО «УГМК», Вадим Байбак – управляющий директор АО «Восточный Порт» и Сергей Кузовов – начальник Производственного перегрузочного комплекса №3 АО «Восточный Порт». Еще четверых работников стивидорной компании ждут благодарности **министерства транспорта РФ** – стивидора-начальника смены ППК-1 Надежду Данилову, стивидора-начальника смены ППК-3 Владимира Ченцова, капитана морского буксира «Александр Козицын» Андрея Литвинова и начальника ведомственной службы пожарной охраны и режима Светлану Заносовскую.

Признание заслуг представителей крупнейшего в России горно-металлургического холдинга (в структуру которого входит специализированный терминал с высокотехнологичной перевалкой угля АО «Восточный Порт») является ярким отражением уникальных экономических достижений предприятия в последние годы.

Компанией АО «Восточный Порт» реализован уникальный частный портовый инвестиционный проект на Дальнем Востоке по строительству Третьей очереди специализированного угольного комплекса, включая строительство двух полноценных электрифицированных железнодорожных парков по ст. Находка-Восточная. Проект стоимостью более 40 млрд руб. реализован без привлечения государственного финансирования. Третья очередь является продолжением существующего угольного производственного перегрузочного комплекса АО «Восточный Порт» и представляет собой полностью автоматизированный терминал перегрузки угля с железнодорожного на морской транспорт реализованный с внедрением наилучших доступных технологий.

Знаковым событием для АО «Восточный Порт» в уходящем 2020 году стало завершение строительства и ввод в эксплуатацию современного железнодорожного парка «Новый», что знаменует собой завершение модернизации «последней мили» Транссибирской магистрали – припортовой станции Находка-Восточная. Новая железнодорожная инфраструктура на Дальнем Востоке позволит полностью загрузить мощности специализированного угольного терминала АО «Восточный Порт» до 55 млн тонн в год, а также решить проблему «узких» мест на Дальневосточной железной дороге за счет увеличения мощности станции Находка-Восточная.

АО «Восточный Порт» (Врангель, Приморский край) – крупнейший в России специализированный терминал с высокотехнологичной перевалкой угля.

Стивидорное предприятие обеспечивает экспортную перевалку угля различных российских производителей. Грузооборот терминала в 2019 году составил 25,51 млн тонн. Предприятие оснащено лучшим современным оборудованием для высокотехнологичной перевалки угля, в частности, крытыми вагоноразмораживателями и вагоноопрокидывателями, стакерами, реклаймерами, крытыми конвейерными линиями и пересыпными станциями, а также судопогрузочными машинами.

АО «Восточный Порт» – первый угольный порт Дальнего Востока, сертифицированный в соответствии с требованиями международного стандарта ISO 14001:2015 «Системы экологического менеджмента. Требования и руководство по применению». Экологическая безопасность предприятия обеспечивается, в частности, аспирационными системами, системами сухого тумана, водного орошения, ветрозащиты, очистки технических вод, а также тепловизорами и снегогенераторами.

В начале сентября 2019 года введена в эксплуатацию Третья очередь специализированного угольного комплекса, которая увеличит объем перевалки до 50-55 млн тонн в год. Крупнейший частный инвестиционный портовый проект стоимостью более 40 млрд руб. реализован без привлечения государственного финансирования.

Третья очередь – это более 600 вновь созданных высококвалифицированных рабочих мест и порядка 25 млрд руб. налоговых отчислений в бюджет до 2026 года.

С целью содействия реализации актуальных проектов, направленных на социальное развитие Врангеля, в АО «Восточный Порт» учрежден Фонд поддержки социальных и экологических инициатив «Восточный Порт». Фонд – площадка для прямого, открытого диалога с жителями Врангеля, эффективный механизм поддержки социальной работы. В настоящее время в рамках Фонда определены 12 программ: «Ветераны», «Волонтеры», «Дети», «Духовное развитие», «Здоровье», «Историческое наследие», «Команда Восточного», «Комфортная среда», «Культура», «Образование», «Социальная поддержка», «Спорт».

<https://portnews.ru/news/306497/>

На ту же тему:

<http://vladivostok-news.net/economy/2020/12/20/234421.html>

<https://primamedia.ru/news/1038788/>

<https://vestiprim.ru/news/101533-sotrudnikam-oao-ugmk-i-ao-vostochnyj-port-vruchili-nagrady-ministerstva-transporta-rf.html>

<https://www.rzd-partner.ru/other/news/sotrudnikam-oao-ugmk-i-ao-vostochnyy-port-vruchili-nagrady-ministerstva-transporta-rf/>

ПЕРВОЕ СТУДЕНЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО (PERVOE.ONLINE), 18.12.2020 20:27; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ВРУЧИЛ БЛАГОДАРНОСТЬ ДИРЕКТОРУ ЦЕНТРА ПО СОЦИАЛЬНОЙ И МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКЕ РЕГИНЕ НАЗАРОВОЙ

Министр транспорта Российской Федерации Виталий Савельев вручил благодарность директору Центра по социальной и молодежной политике Российского университета транспорта Регине Назаровой 18 декабря в здании Минтранса России.

Благодарность объявлена за значительный вклад в проведение и реализацию проектов в области социальной, культурной, спортивной и молодежной политики. Соответствующий приказ был подписан в августе 2020 года.

В этот день **Виталий Савельев** вручил государственные и ведомственные награды работникам транспортной отрасли. Он поблагодарил присутствующих за эффективную работу.

«Ваша преданность когда-то выбранному призванию и уникальные достижения – это гордость всего транспортного комплекса России», – отметил **Виталий Савельев**.

https://pervoe.online/journals/bud-v-kurse/5497-marshrut_sobytyiy/11444-

[ministr-transporta-vruchil-blagodarnost-direktoru-tsentra-po-sotsialnoy-i-molodyezhnoy-politike-regi/](https://pervoe.online/journals/bud-v-kurse/5497-marshrut_sobytyiy/11444-ministr-transporta-vruchil-blagodarnost-direktoru-tsentra-po-sotsialnoy-i-molodyezhnoy-politike-regi/)

<https://rut-miit.ru/news/174571>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.21; ГРАФИК В ДВИЖЕНИИ; КАК БУДУТ ВОЗИТЬ ПАССАЖИРОВ ЭЛЕКТРИЧКИ И ПОЕЗДА

Регионы не будут отменять пригородные поезда, несмотря на сложную финансовую ситуацию, сообщил в интервью «РГ» заместитель министра транспорта Российской Федерации -руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта **Владимир Токарев**. Он рассказал о ситуации в железнодорожной отрасли и спросе на поездки по железной дороге.

Владимир Александрович, в 2014 году регионы стали отменять пригородные поезда, ссылаясь на нехватку денег на их финансирование. Сегодня ситуация также непростая, поезда отменять будут?

Владимир Токарев: Есть решение правительства, по которому договоры на 2021 год регионы должны были заключить с пригородными пассажирскими компаниями до 1 декабря с сохранением маршрутной сети в сопоставимых с 2019 годом параметрах. То есть с учетом пандемии нельзя снижать количество маршрутов и частоту движения поездов. Да, это будет дороже, но это безопасность граждан. Загонять всех в один вагон было бы неправильно. Поэтому частота движения поездов должна сохраниться, несмотря на снижение пассажиропотока. Так будет обеспечена необходимая социальная дистанция. По итогам этого года в целом падение пассажиропотока на железнодорожном транспорте составит 44% к уровню 2019 года. А когда будет восстановление?

Владимир Токарев: Сегодня вообще строить прогнозы неблагоприятная вещь. Предполагаю, что только в 2022 году мы достигнем показателей 2019 года. Однако наша приоритетная задача и дальше сохранять и развивать маршрутную сеть.

Некоторые эксперты считают, что пассажиры в условиях пандемии будут больше доверять поездам. Может ли пассажиропоток на железной дороге восстановиться быстрее, чем на других видах транспорта?

Владимир Токарев: Я считаю, что железнодорожный транспорт очень комфортный, надежный и безопасный. При этом часть людей для путешествий на короткие расстояния с поездов пересекается на автомобили. К тому же люди все равно стараются без нужды никуда не ездить. То есть пропала мобильность населения, и, конечно, это очень сказывается на железнодорожных перевозках и на дальних расстояниях, и на пригородных.

Тем не менее летом спрос на путешествия по стране был очень большой. На железной дороге это ощутили?

Владимир Токарев: У нас по Крыму были очень хорошие цифры: рост после ослабления ограничительных мер, вызванных пандемией, составил около 102% к показателям прошлого года. И по пригородным перевозкам довольно хорошо было. Я уверен, что такая динамика по Крыму сохранится и в следующем году с учетом того, что действует мост.

Также обновлен весь пассажирский пригородный подвижной состав, увеличено количество маршрутов, сокращено время в пути. Представьте, раньше ездили старые зеленые электрички. Сейчас ходят рельсовые автобусы, бесшумные, экологически чистые, комфортные. Сегодня для людей созданы все условия. Так что и здесь положительная динамика сохранится в следующем году, будет рост.

Кстати, и новые маршруты в этом году были запущены, несмотря на непростую ситуацию. На что ориентировались?

Владимир Токарев: Да, поезда пошли в Крым из Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Кисловодска, Адлера, Ростова-на-Дону, Пскова, Вологды, Воронежа, Казани, Самары, Краснодар, Уфы, Челябинска, Ярославля. Был внутренний спрос, причем высокий. На него и ориентировались.

Обсуждается строительство ВСМ Санкт-Петербург – Гамбург через Минск. На какой стадии сейчас этот проект?

Владимир Токарев: Такие проекты, безусловно, нужны. В общей концепции высокоскоростного движения у нас рассматривается трасса Берлин – Москва – Пекин. Проект Санкт-Петербург – Гамбург инициировал госсекретарь Союзного государства Григорий Рапота. Если говорить в краткосрочной перспективе, конечно, пока этот проект на уровне идеи, начинается его концептуальная проработка. Он обсуждается между Россией и Белоруссией. Есть несколько вещей, которые мы пытаемся определить. Например, бизнес-структуры, которые выступят от России и от Белоруссии. Не решен вопрос с соседями, это Польша и Германия. Безусловно, есть вопросы технологические, так как разные колеи, соответственно необходимо решать вопросы, связанные с подвижным составом. И вообще, в целом нужно посчитать экономическую обоснованность. Пока речи о проектировании не идет, проект в зачаточном состоянии.

Какие бизнес-структуры могли бы в нем поучаствовать?

Владимир Токарев: С нашей стороны, я думаю, что это будет РЖД. А с белорусской, вероятно, Белорусские железные дороги, это все предсказуемо. Григорий Рапота постоянно подчеркивает, что проект должен быть полностью коммерческим и окупаемым. На первом этапе, когда будет сделан просчет, станет понятно, насколько он будет окупаемый. В любом случае его будет реализовывать какой-то совместный консорциум. Россия планирует развивать транспортные потоки и на востоке страны. Какова ситуация по Восточному полигону, пандемия как-то повлияла на выполнение планов?

Владимир Токарев: Пандемия повлияла на все. Но планы выполняются с учетом изменения конъюнктуры рынка угля. На первом этапе необходимо обеспечить вывоз каменного угля и руд с основных действующих и перспективных месторождений полигона в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока.

Мы поставляем, в частности, энергетические угли на восток, где их активно покупают страны Азии. В последнее время спрос снизился из-за изменений цены, но сейчас цена меняется с учетом девальвации рубля, потребность в восточном направлении выросла. Планируется, что до конца этого года общий грузопоток по всем видам грузов выйдет на 144 млн тонн.

Проект по модернизации железнодорожных путей разбит на этапы. Этап БАМ-1 будет закончен в следующем году. Сейчас полностью ведется проектирование БАМ-2. На втором этапе предполагается увеличить провозную способность БАМа и Транссиба в 1,5 раза, до 182 млн тонн.

БАМ-3 исключили из комплексного плана, этот участок не будет модернизирован?

Владимир Токарев: БАМ-3 рассматривается уже за рамками плана, в 2025-2030 гг. Сейчас прорабатываются основные сценарии перевозок угля по инфраструктуре БАМа и Транссиба до 2030 года. В соответствии с базовым сценарием развития Восточного полигона до 2030 года необходимо обеспечить дальнейший прирост провозных способностей железнодорожной инфраструктуры. Параллельно прорабатываются другие сценарии грузовой базы, с общими объемами перевозок по Восточному полигону в размере 243 млн тонн, в том числе 185 млн тонн угля и даже 280 млн тонн, в том числе 215 млн тонн угля.

Выполнение строительно-монтажных работ по третьему этапу намечено на 2025-2030 годы. Уже определен перечень первоочередных объектов. По восьми из них нужно обеспечить опережающую разработку проектно-сметной документации и приступить к проектным работам в 2021 году.

Общая стоимость строительства объектов третьего этапа развития будет определена по результатам перечня необходимых мероприятий и основных сценариев перевозок угля по инфраструктуре БАМа и Транссиба до 2030 года.

А кроме угля чем еще будет загружена магистраль?

Владимир Токарев: Уголь – это только один из вариантов. В четыре раза планируется увеличить объем контейнерных перевозок. Перевозка контейнерами сегодня уже растет, также очень большой спрос на экспорт в направлении наших восточных портов, даже планируемых 182 млн тонн мало.

Как эта стройка повлияет на экономику региона?

Владимир Токарев: Экономика регионов уже меняется. В 2019 году мы освоили 40 млрд рублей на Дальнем Востоке, то в этом году освоение составит до 80 млрд рублей. Это инвестиции в экономику, на месте идет серьезный рост. Сейчас также прорабатывается вопрос по привлечению дополнительных кадровых и производственных ресурсов в проектные и подрядные организации. Это позволит трудоустроить население регионов в проектные институты, подрядные организации, а также в подразделения РЖД. Уже идет работа по подготовке сводной потребности в персонале по всем строительным площадкам РЖД.

В обновленном комплексном плане выделено развитие подходов к портам Азовского, Черноморского, Северо-Западного бассейнов. Что делается на этих направлениях?

Владимир Токарев: План полностью реализуется, никаких отставаний нет. Подходы строятся к портам Азовско-Черноморского бассейна и Северо-Западного. Стройка будет выполнена в установленный срок.

<https://rg.ru/2020/12/20/kak-budut-vozit-passazhirov-elektrichki-i-poezda.html>

РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.18; АВИАКОМПАНИЯМ БЕЗ SUPERJET ВДВОЕ СОКРАТЯТ ДОТАЦИИ НА ПЕРЕВОЗКИ В РЕГИОНАХ

Субсидирование региональных перевозок авиакомпаний, не летающих на Superjet, в 2021 году сократится вдвое – на 5,1 млрд. Почти 70% всех субсидий, как федеральных, так и региональных, получают компании с этим самолетом в парке

Правительство в 2021 году уменьшит субсидирование авиакомпаний, у которых в парке отсутствуют российские Sukhoi Superjet 100 (SSJ), но увеличит размер дотаций для предприятий с этими самолетами. Это следует из перечня субсидируемых региональных маршрутов на 2021 год (маршруты в обход Москвы), который утвердил глава **Росавиации Александр Нерадько** в конце ноября, и правил распределения субсидий.

На программу субсидирования региональных маршрутов, реализуемую в соответствии с постановлением правительства, на 2021 год выделено 7,7 млрд руб. из федерального бюджета и 6,7 млрд руб. из региональных бюджетов, сообщил РБК консультант нескольких авиакомпаний, который провел расчеты на основе документов **Росавиации** (правильность его вычислений РБК подтвердили представители S7 Airlines, Utair, Nordwind и «ИрАэро»). В сумме это 14,4 млрд руб. Но общий размер субсидий в 2021 году составит 13,9 млрд руб., потому что еще 0,5 млрд из новых федеральных субсидий распределят между компаниями в декабре 2020 года, пояснил РБК источник в **Росавиации**. Представитель ведомства отметил, что методическими указаниями Минфина при формировании проекта закона о бюджете на 2021 год сумма субсидий авиакомпаниям была оптимизирована, но не уточнил, на какую сумму.

На 2020 год **Росавиация** утвердила субсидии на 8,348 млрд руб. из федерального бюджета. Еще 6,882 млрд руб. – выплаты из региональных бюджетов. То есть в общей сложности дотации составили 15,2 млрд руб.

В 2020 году авиакомпаниям без SSJ выделили 9,5 млрд руб., а в 2021 году вдвое меньше – 4,4 млрд. Эксплуатантам этого самолета субсидии увеличат с 5,7 млрд до 9,5 млрд (68% от общей суммы субсидий), следует из подсчетов консультанта. Пресс-служба **Росавиации** ранее признала, что около 70% от общей суммы субсидий из федерального бюджета «будут использованы на маршрутах, заявленных к выполнению на воздушном судне Sukhoi Superjet».

Какие маршруты субсидируются

Согласно правилам распределения субсидий, включение маршрута в перечень субсидируемых имеет девять уровней приоритета. В первую очередь в перечень попадают те, перевозка по которым осуществляется на воздушных судах, произведенных на территории России после 1 января 2009 года. Второй приоритет – маршруты, в отношении которых регион из своего бюджета согласен выделить на рейсы со своей территории более 60% от размера субсидии. Использование новой авиатехники российского производства – важный критерий, но готовность регионов участвовать в софинансировании повышает шансы на его включение в перечень субсидированных, заметил исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

В число крупнейших получателей субсидий на региональные перевозки в 2021 году войдут следующие авиакомпании, летающие на Superjet, это «Ямал», «ИрАэро», «Азимут» и Red Wings, а также четыре без SSJ в парке – S7, «РусЛайн», «ЮВТ Аэро» и

Utair. На восемь этих перевозчиков придется более 90% всех субсидий из федерального и региональных бюджетов.

Больше всех получит авиакомпания «Ямал», принадлежащая правительству Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО). Крупные операционные базы этого перевозчика расположены в Москве, Салехарде и Тюмени. ЯНАО – регион, где наземная транспортная инфраструктура слабо развита, а уровень бюджетных доходов высокий, объясняет Пантелеев. Поэтому региональные власти активно стимулируют авиационную подвижность, субсидируя перелеты в рамках региональных программ, а также активно софинансируя полеты в рамках постановления правительства № 1242.

Из 21 авиакомпании, которые в 2021 году планируют круглогодично осуществлять перевозку пассажиров по субсидируемым направлениям, только у десяти субсидии увеличились (из них пять эксплуатируют SSJ), а у остальных, в том числе у S7 и Utair, сократились.

Наибольшее сокращение субсидий в следующем году, более чем втрое, до 705 млн руб., произойдет у авиакомпании «ЮВТ Аэро» из Татарстана. Ее представитель сказала РБК, что дотации предоставляются за выполненные рейсы и точную информацию по 2021 году она сможет сообщить после завершения полетной программы. «Приоритет был отдан авиакомпаниям, которые эксплуатируют отечественную авиатехнику, в частности Sukhoi Superjet. Больше половины заявленных нами маршрутов не были включены в список на 2021 год», – пояснила она.

В число перевозчиков, которым сократят субсидии в 2021 году, вошел и один эксплуатант SSJ – авиакомпания «Северсталь». В следующем году она получит на 47% меньше, чем годом ранее, – 60,5 млн руб. Представитель «Севергрупп» Алексея Мордашова, в которую входит авиакомпания, пояснила, что приоритетным правом получения субсидий пользуются авиакомпании, выполняющие полеты в регионы, участвующие в софинансировании. Из регионов, куда летает «Северсталь», Карелия и Мурманская область подтвердили готовность участия в программе субсидирования, а Вологодская область и Республика Коми отказались.

Какую роль субсидии играют для авиакомпаний

Росавиация прогнозировала, что объем перевозки пассажиров по 262 субсидируемым маршрутам в 2020 году должен составить около 2,5 млн человек (насколько план был выполнен в условиях пандемии, не сообщалось). В 2021 году число дотационных маршрутов вырастет до 266, а ожидаемое число пассажиров должно достигнуть 3,7 млн, несмотря на общее снижение финансирования.

Субсидии региональных перевозок помогли S7 опередить по числу пассажиров «Аэрофлот», у которого больше рейсов из Москвы, а не между регионами, заявил летом **министр транспорта Виталий Савельев**, тогда возглавлявший «Аэрофлот». «Они (S7) летают не только из столичного Домодедово, но и из новосибирского Толмачево. При этом на них распространяется постановление правительства № 1242 о субсидировании региональных перевозок внутри России, подчеркиваю, не из Москвы, – отметил он в интервью ТАСС. – Им помогают – они летают. А мы не можем. Более 240 машин из 360 встали на прикол». S7 с апреля 2020 года, когда эта компания стала лидером в России, по ноябрь перевезла 7,6 млн пассажиров, а «Аэрофлот» – 6,6 млн.

Программа субсидируемых воздушных перевозок в 2017–2019 годах не оказала значительного влияния на развитие и формирование региональной маршрутной сети, указала в августе 2020 года Счетная палата: доля субсидируемых маршрутов – это лишь 12% от общего количества рейсов в России в 2019 году. Несмотря на субсидии, не обеспечивалось развитие маршрутов в труднодоступные и удаленные населенные пункты, где авиационный транспорт является основным или единственным и имеет социальную значимость, отмечали аудиторы. «Количество перевезенных пассажиров по субсидируемым маршрутам в проверяемом периоде увеличилось в три раза. Однако их

доля в общем количестве перевезенных пассажиров, минуя Москву, составляет всего от 2 до 6%», – говорилось в отчете.

Но многие авиакомпании и в спокойные времена работали на грани операционной убыточности, и субсидии были для них важной статьёй, благодаря которой удавалось выживать, утверждает замдиректора группы корпоративных рейтингов АКРА Александр Гуцин. По его словам, в текущих условиях ограничений и снижения пассажиропотока любой выпадающий доход может быть критичным с точки зрения возможности продолжения деятельности и исполнения своих обязательств.

Какая поддержка предусмотрена для SSJ

В марте 2020 года в проспекте к размещению еврооблигаций ГТЛК (одного из крупнейших покупателей SSJ) были перечислены основные риски из-за поставок этих самолетов. К ним были отнесены отсутствие развитого рынка, случаи неопределенности в связи с технической и логистической поддержкой со стороны производителя, проблемы с постпродажным обслуживанием и недостаточно развитая сеть поставок запчастей.

В рамках развития авиационного машиностроения правительство заинтересовано создавать максимально интересные условия для приобретения и эксплуатации самолетов, произведенных в России, отметил Гуцин. Он допускает, что дополнительное субсидирование может привести к росту числа заказов на SSJ. «Но ожидаемого положительного эффекта можно достичь только в совокупности с повышением качества сервисного обслуживания», – отмечает он. Тогда средний налет российских самолетов будет расти, что дополнительно повысит их привлекательность, заключил эксперт. РБК направил запрос производителю самолета, компании «Иркут», которая входит в Объединенную авиастроительную корпорацию «Ростеха».

Увеличение субсидий на региональные перевозки, осуществляемые на Superjet, – лишь одна из мер стимулирования использования этого самолета. В рамках постановления № 301 правительство выделяет авиакомпаниям на новый SSJ по 140 млн руб., 115 млн руб. из них идут на создание склада запчастей, 25 млн руб. – на обучение экипажей, рассказывал «Ведомостям» глава Red Wings Евгений Ключарев. В рамках постановления № 1212 из бюджета выделяется на каждый SSJ еще по 199 млн руб., которые идут на оплату лизинговых платежей. «Самолет на длительный период, больше года, становится для авиакомпании бесплатным», – добавлял он.

Весной 2020 года президент Владимир Путин одобрил новую программу поддержки SSJ, согласно которой лизинговой компании предоставляется госгарантия по кредиту, привлекаемому на закупку 59 таких лайнеров, которые оказались не востребованы покупателями. Такое право получила «дочка» оборонного банка ПСБ «ПСБ Лизинг», которая купит все эти самолеты у «Иркута» за 140 млрд руб. (2,37 млрд руб. в расчете на лайнер).

Минпромторг также разработал проект правил предоставления авиакомпаниям субсидий в 2021 году на оплату 50% лизинговых платежей за эти 59 самолетов на начальном периоде их эксплуатации – 333,3 млн руб. на каждый SSJ100, поставленный по договору финансового лизинга, и 140 млн – по договору операционного лизинга. В целях повышения налета SSJ правительство планирует также компенсировать затраты на их техническое обслуживание – 37,5 тыс. руб. за час налета.

В феврале 2019 года единственная европейская компания, эксплуатирующая Superjet, – ирландская CityJet – решила отказаться от этого лайнера из-за нехватки запчастей. Летом также стало известно, что от российских самолетов отказалась мексиканская Interjet – второй по величине эксплуатант (22 лайнера) после «Аэрофлота», у которого в парке 54 самолета.

<https://www.rbc.ru/business/18/12/2020/5fd9ca7e9a7947810b6e7207>

FORBES; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.12.18; ИЗ БИЗНЕС-ДЖЕТА В БИЗНЕС-КЛАСС: КАК И КУДА В 2020 ГОДУ ЛЕТАЛИ БОГАТЫЕ РОССИЯНЕ

Бизнес-авиация не прекращала полеты в пандемию, а крупнейший московский терминал Внуково-3 даже нарастил трафик по сравнению с прошлым годом. Но отложенный спрос перестает работать, и некоторые клиенты ради экономии пересаживаются в бизнес-класс регулярных рейсов. Пик полетов позади, несмотря на сезон на Мальдивах и в Дубае

Практически весь трафик бизнес-авиации приходится на Внуково-3 и терминал А в Шереметьево. Внуково-3 – крупнейший терминал для бизнес-авиации в Москве. Как рассказал Forbes представитель Внуково, количество рейсов туда-обратно в октябре составило 2826, в ноябре – 2355. В первой половине декабря из Внуково-3 пассажиры совершили 1193 перелета. На долю международных направлений приходится 64% всех рейсов этого терминала, отметил представитель Внуково.

И хотя спрос месяц к месяцу снижается, он вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, когда границы были открыты. Количество рейсов из Внуково-3 выросло на 11% в октябре и в ноябре. В декабре прирост год к году – 2%.

Число обслуживаемых рейсов в терминале А в Шереметьево подскочило со 170 в июне до 600 в сентябре, но после снизилось ориентировочно до 450-500 в месяц, рассказал Forbes источник, знакомый с ситуацией в этом аэропорту. «Специфика терминала в том, что чартерный трафик и «джет-шеринг» занимает гораздо меньшую долю, чем во Внуково-3, а основная часть рейсов – это корпоративные полеты на бизнес-джетах, рейсы в интересах владельцев собственных самолетов и перелеты спортивных команд», – рассказывает собеседник Forbes. Из Шереметьево летают примерно поровну по России и за рубеж, добавил он. В центре деловой авиации Шереметьево от комментариев отказались, сославшись на конфиденциальность.

В отличие от регулярного пассажирского сообщения, бизнес-авиацию власти не ограничивали. Границы из-за пандемии были закрыты с конца марта по 1 августа, но бизнес-джеты в это время летали чаще, в июне количество рейсов удвоилось, пик наступил в сентябре. Такие рейсы выполняются как чартерные, и на каждый Росавиация выдает отдельное разрешение. В заявлениях на рейс обязательно указывалась цель поездки, например лечение, заявка должна быть одобрена Оперативным штабом по борьбе с коронавирусом. Для организации вывозных рейсов «Аэрофлоту», S7 и другим компаниям требовалось пройти гораздо более сложную процедуру: направить запрос с данными пассажиров через госуслуги и в Минкомсвязь, после чего списки поступали в МВД, МИД, Минтранс и Оперштаб.

В начале июня правительство ослабило требования для выезда за границу, разрешив поездки по учебе, работе или уходу за больным родственником. С частичным открытием границ в Турцию, Великобританию и Танзанию в августе и в Египет, Мальдивы, ОАЭ в начале осени бизнес-авиация удовлетворяла отложенный спрос.

Но уже в октябре этот эффект, по данным статистики, стал сходить на нет.

Что влияет на спрос

Стоимость аренды джетов в 2020 году осталась примерно на уровне 2019 года, но количество доступных направлений сократилось. Летом этого года пассажиры в основном летали из Москвы или регионов в Европу и стоимость таких перелетов в одну сторону составила около €20 000–30 000, говорит директор по продажам Flight Way Эдуард Симонов. Некоторые воспользовались возможностью арендовать самолеты классом ниже, что снизило стоимость летного часа, и лететь на средние расстояния. На Мальдивы, к примеру, цены на аренду самолета выше, в том числе из-за необходимости использовать дальнемагистральные самолеты, – от €50 000 до €250 000 в одну сторону в зависимости от типа самолета.

Перелет в Дубай обойдется примерно в €40 000 в одну сторону. «Разлетаться» с такими ценами не выходит, говорит Симонов. Некоторые клиенты выбирают рейсы в бизнес-классе «Аэрофлота», «такая своеобразная экономия», добавляет эксперт.

Спрос может вырасти ближе к концу новогодних праздников, надеется Симонов. По его словам, на Мальдивах, например, в двух терминалах уже «достаточно плотно» ставят временные слоты на прилет самолетов с 20 декабря по 10 января.

Куда летят на джетах

Как рассказали в Forbes во Внуково, наиболее популярные направления для полетов – Дубай, Рига, Ницца, Лондон и Ларнака. Как рассказал собеседник, знакомый с ситуацией в Шереметьево, наиболее популярные внутренние направления – Санкт-Петербург и Сочи, а заграничные – Вена, Ницца, Женева, Дубай и Лондон.

Популярность этих направлений подтверждает и глава представительства FTC Владимир Шевцов в России (занимается управлением и продажей бизнес-джетов). По его словам, чаще всего клиенты выбирают маршруты в Дубай, Лондон, Женеву и Мальдивы. Праздники почти не изменили маршруты, которые клиенты бизнес-авиации выбирали летом. Как писал в июне РБК, чаще всего бизнес-джеты летали в Великобританию, Швейцарию, Францию, а также в Вену и Берлин.

<https://www.forbes.ru/biznes/416561-iz-biznes-dzheta-v-biznes-klass-kak-i-kuda-v-2020-godu-letali-bogatye-rossiyane>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.21; ИНВЕСТИЦИИ ПОЙДУТ ПО ШПАЛАМ; В КАПИТАЛ ОАО РЖД МОЖЕТ ВЛОЖИТЬСЯ ВЭБ.РФ

ОАО РЖД все же может получить господдержку в виде субсидий и взносов в уставный капитал. Как следует из проекта инвестпрограммы, подготовленного к совещанию в правительстве на этой неделе, ОАО РЖД в 2022–2023 годах обеспечат субсидии на 140 млрд руб. Выделят их только в 2025–2026 годах, но наличие правительственного акта позволит монополии привлечь на рынке дополнительно 130 млрд руб. уже в 2022 году. В том же году в капитал компании может войти ВЭБ.РФ, который внесет 82 млрд руб. и, по данным “Ъ”, получит большое и не пропорциональное взносу представительство в совете директоров ОАО РЖД. Эксперты считают вхождение ВЭБ.РФ в капитал монополии логичным в русле общей реформы институтов развития, а субсидии – просто необходимыми.

По информации “Ъ”, 24 декабря должно состояться финальное обсуждение инвестпрограммы и финансового плана ОАО РЖД на 2021–2023 годы. “Ъ” ознакомился с последним вариантом документов и проектом протокола совещания.

Из него следует, что ОАО РЖД может рассчитывать на крупные субсидии в грядущие годы (о соответствующих расчетах ОАО РЖД см. “Ъ” от 8 декабря). Так, Минфину, Минтранс и Минэкономике в целях обеспечения достаточной финансовой устойчивости инвестпрограммы без влияния на долговую нагрузку предлагается поручить в первом полугодии принять правительственный акт, который позволит ОАО РЖД учесть в 2022–2023 годах субсидии из федерального бюджета на 70 млрд руб. в год в 2025–2026 годах.

Это сформирует кредитный рычаг в 127,4 млрд руб. в 2022 году, который пойдет на финансирование инвестпрограммы и покрытие процентов и налога на прибыль от субсидии.

В ОАО РЖД от комментариев отказались.

Впрочем, обещание субсидий, даже подкрепленное документами высокого уровня, не гарантирует их выделения. Так, в 2019 году с проблемой столкнулся НОВАТЭК: несмотря на поручение правительства еще в июле о выделении государством 103,6 млрд руб. на строительство федеральной части терминала «Утренний» для проекта «Арктик СПГ-2», при планировании бюджета на 2020 год деньги учтены не были. Главе НОВАТЭКа

Леониду Михельсону пришлось письменно просить Владимира Путина о выделении финансирования, которое было в итоге переброшено с других проектов.

Также, судя по протоколу, в первом полугодии 2021 года предлагается обеспечить нормативными актами возможность ВЭБ.РФ войти в капитал ОАО РЖД в объеме 82 млрд руб. «с льготным периодом по выплате дивидендов начиная с 2025 года».

В ВЭБ.РФ, впрочем, “Ъ” заверили, что там «о таких планах неизвестно», рекомендовав обратиться в правительство. В секретариате первого вице-премьера Андрея Белоусова от комментариёв отказались. По словам одного из собеседников “Ъ”, представительство ВЭБа в совете директоров ОАО РЖД будет не пропорционально взносу и составит до пяти кресел в совете из государственной квоты. Сейчас в совете 14 человек.

Также предполагается крупная господдержка за пределами срока трехлетней инвестпрограммы: в документе по-прежнему (см. “Ъ” от 20 ноября) говорится, что новая линия Кривенковская – Сочи, которая должна заменить дорогу вдоль черноморского побережья, в 2020–2030 годах будет финансироваться в том числе из средств ФНБ в объеме 330 млрд руб.

Впрочем, часть средств из казны в рамках инвестпрограммы ОАО РЖД может не получить: согласно документу, из 165,2 млрд руб. из федерального бюджета, предусмотренных на финансирование проекта Центрального транспортного узла (ЦТУ) в 2019–2024 годах, в проекте федерального бюджета на период 2021–2023 годов заложено лишь 35,5 млрд руб. Объекты, которые не удастся профинансировать из-за дефицита бюджетных средств в 100,8 млрд руб., завершат после 2024 года при наличии источников финансирования, говорится в инвестпрограмме.

Предусмотрены и другие варианты поддержки монополии. Согласно проекту протокола, предполагается, что ОАО РЖД сможет, как и всегда намеревалось, не платить дивиденды по обыкновенным акциям до 2024 года, направляя их на инвестпрограмму.

Дополнительная точечная индексация тарифов, которую на 2021 год правительство не допустило, будет проведена в 2022–2023 годах. Речь идет о сокращении тарифных преференций для инновационных вагонов и перевозок контейнеров и уравнивания тарифа на перевозку антрацита и коксующегося угля. Дополнительные доходы монополии оцениваются в 12,2 и 12,7 млрд руб. соответственно. Но дифференциацию тарифа в грузе и порожнем рейсе предложено только проработать. Также предлагается продлить действие дополнительной надбавки к тарифу в 1,5% до 2025 года и сохранить ставку налога на имущество на уровне 1,6% в 2022–2023 годах.

Вхождение ВЭБ.РФ в капитал ОАО РЖД логично в контексте как реформы государственных институтов развития, так и повышения эффективности взаимодействия с частными инвесторами, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. На фоне увеличения инвестпрограммы монополии, в первую очередь за счет тех проектов, которые не проходят по параметрам экономической эффективности, например, ВСМ, добавляет эксперт, субсидии государства «также совершенно оправданы».

<https://www.kommersant.ru/doc/4624964>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.21; ЦКАД ВЫХОДИТ НА УЛИЦУ; КОЛЬЦЕВУЮ АВТОДОРОГУ ВПИСЫВАЮТ В ГОРОДСКУЮ СРЕДУ

Жители Одинцовского округа Подмосковья пожаловались президенту РФ на планы «Автодора» построить новую развязку на пересечении Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) и Можайского шоссе. Трасса пройдет в 35 м от домов, хотя по действующим нормам расстояние должно быть не менее 200 м, утверждают противники проекта. Отрезок ЦКАД в этом месте будет считаться «магистральной улицей общегородского значения», которая может проходить, согласно нормативам, в 25 м от домов, поясняют в «Автодоре».

Жители поселков Малые и Большие Вяземы (несколько сотен человек) обратились с письмом в адрес Владимира Путина с просьбой взять под «личный контроль и провести проверку» строительство развязки на пересечении Можайского шоссе и ЦКАД.

ЦКАД, напомним, это платный дублер «малой бетонки», который проектировался в 2008–2011 годах, а сейчас активно строится. Первоначальный проект не предполагал безостановочного движения по кольцу: не было части дороги между М10 и М11, сохранялись светофоры на пересечении ЦКАД и Можайского шоссе и т. д. В 2019 году **Минтранс** признал недоработки, пообещав устранить 12 «узких мест». Курирующая проект госкомпания «Автодор» начала проектировать недостающие элементы, включая развязку на пересечение ЦКАД с Можайским, Петровским шоссе и железной дорогой.

Планируется построить три путепровода, при этом автодорога пройдет на расстоянии 35 м от многоквартирных домов, следует из чертежей, с которыми ознакомились жители. Это, пояснила “Ъ” представитель инициативной группы жителей Мария Елисеева, является нарушением свода правил для строительства автодорог 2012 года, в котором сказано, что трассы могут проходить на расстоянии не менее 200 м от «от бровки земляного полотна до линии застройки населенных пунктов». Против предложенного «Автодором» проекта ранее выступала администрация Одинцовского округа, следует из ответа жителям (есть у “Ъ”). Горожане предложили госкомпании проложить дорогу вдали от домов по Петровскому шоссе. Ранее они также обращались с письмом к вице-премьеру Марату Хуснуллину, в Генпрокуратуру, правительство Московской области, но ничего добиться не смогли.

В «Автодоре» “Ъ” рассказали, что рассматривали семь вариантов прохождения трассы, включая те, что предлагали инициаторы обращения. «Каждый из вариантов затрагивает интересы жителей, а также предполагает снос строений и изъятие земельных участков», – отметили в госкомпании.

Рабочая группа, куда вошли представители подмосковного **минтранса**, минэкологии, администрации Одинцовского округа по результатам многочисленных совещаний выбрала сценарий с тремя путепроводами, на который и жалуются жители.

ЦКАД в этом месте пройдет по территориям лесного фонда (сколько деревьев будет вырубаться, неизвестно) и двум СНТ. Госкомпания называет этот вариант «наиболее соответствующим поставленным задачам». Дорога будет иметь статус «магистральной улицы общегородского значения», которая должна строиться по правилам застройки городских и сельских поселений 2016 года. Эти правила допускают расстояние 25 м от проезжей части до жилой застройки при наличии шумовых экранов. На самом деле дорога будет удалена от домов на расстояние 45 м, обещает «Автодор».

Госкомпания не имеет права ссылаться на правила застройки городских поселений, считает Мария Елисеева, место, где пройдет ЦКАД, не входит в состав населенного пункта. При этом, по ее информации, администрация Одинцовского округа готовит новый генплан, где этот пробел, возможно, устранят. В администрации округа “Ъ” перенаправили в Мособлarquитектуру, где готовят генплан. В ведомстве на запрос “Ъ” не ответили.

Документация уже утверждена, публичных слушаний не будет, в первом квартале 2021 года проект направят в Главгосэкспертизу, заверили “Ъ” в госкомпании, там будет проверена «правильность принятых проектных решений».

Предполагаемый срок строительства – три года. Стоимость работ неизвестна, «Автодор» утверждает, что выбранный проект самый дешевый. В 2019 году госкомпания оценивала развязку в 7,5 млрд руб. В том же году структура запрашивала у Минфина 44 млрд руб. на устранение всех 12 «узких мест», ведомство выделить деньги отказалось (“Ъ” рассказывал об этом). Сейчас «Автодор» рассчитывает на решение о выделении финансирования «на уровне правительства».

Понимая, что дорога нужна, жители предлагают альтернативные решения, подчеркивает член общественного совета при областном минтрансе Андрей Мухортиков. «Госкомпания ответного шага не делает, – говорит он. – Выбран проект наиболее бюджетный, но можно выкупить часть земель промышленного назначения, что-то снести и пройти дальше от домов. На десятикратное удорожание никто не пойдет, но увеличение сметы на 20–30% обосновать можно. В интересах госкомпании не отгораживаться от жителей, а вовлекать их в проект. Подход «мы сами все решим» вызывает у людей гнев и недовольство».

<https://www.kommersant.ru/doc/4624925>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.12.21; СМОТРИ В КАМЕРУ: КАБМИН ПОДДЕРЖАЛ УГОЛОВНОЕ НАКАЗАНИЕ ЗА ПЕРЕКРЫТИЕ ДОРОГ; ПОПРАВКИ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОЗДАНИЕ УМЫШЛЕННЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ ДВИЖЕНИЮ ГОСДУМА РАССМОТРИТ В УСКОРЕННОМ ПОРЯДКЕ

По информации «Известий», Госдума до Нового года рассмотрит законопроект о введении уголовной ответственности за умышленное перекрытие дорог, если это создало угрозу безопасности граждан либо уничтожения или повреждения имущества. Документ поддерживает правительство, против выступает Верховный суд, который считает, что его автор не обосновал ужесточение наказания, прописанного сегодня в КоАП. В Госдуме пока за инициативу могут проголосовать только представители «Единой России». Другие фракции и эксперты относятся к ней скептически и считают ужесточение излишним.

За умысел ответят

Как сообщили «Известиям» в пресс-службе правительства, кабмин поддержал законопроект первого зампреда комитета Госдумы по развитию гражданского общества, вопросам общественных и религиозных объединений Дмитрия Вяткина «О внесении изменения в ст. 267 Уголовного кодекса РФ».

Документом предлагается предусмотреть ответственность за умышленное блокирование объектов транспортной инфраструктуры и воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения, улично-дорожной сети, если эти действия создали угрозу жизни, здоровью и безопасности граждан либо уничтожения или повреждения имущества физических или юридических лиц.

Статья УК также дополняется шестью составами наказания, дифференцирующими ответственность в зависимости от тяжести последствий. В частности, если речь идет только о создании такой угрозы, то за это предлагается наказывать штрафом от 100 тыс. до 300 тыс. рублей или выплатой суммы в размере заработной платы осужденного за период от одного года до двух лет. Также мерой наказания за это деяние могут стать обязательные работы на срок до 240 часов, либо принудительные – на срок до одного года, либо лишение свободы на тот же срок.

В случае причинения легкого вреда здоровью штраф составит от 200 тыс. до 500 тыс. рублей, а выплата суммы доходов осужденного по времени составит от двух до двух с половиной лет. Также за это может быть вынесено наказание в виде обязательных работ на срок до 300 часов, либо принудительных – до двух лет, либо лишения свободы на тот же срок.

Самое суровое наказание наступит в случае действий, повлекших по неосторожности смерть двух или более лиц. За это предлагается сразу лишать свободы на срок до десяти лет.

При этом в своем отзыве правительство просит учесть ряд замечаний.

«В целях исключения конкуренции проектируемой части первой статьи 267 УК и статьи 20.18 КоАП, предусматривающей ответственность за блокирование транспортных коммуникаций, необходимо дополнить диспозицию статьи 20.18 КоАП оговоркой,

согласно которой административная ответственность наступает в случае отсутствия в действиях лица признаков уголовно наказуемого деяния», – говорится в официальном отзыве на документ, который имеется в распоряжении «Известий».

Иной точки зрения о новых нормах придерживаются в Верховном суде, где изменения не поддерживают.

«Действия, угрожающие безопасности движения, отмеченные в законопроекте, влекут административную ответственность, например, по статье 20.18 КоАП РФ за блокирование транспортных коммуникаций. Вместе с тем каких-либо объективных данных, свидетельствующих о недостаточности существующего правового регулирования, а также о неэффективности имеющихся мер воздействия за указанные действия автором законопроекта не приведено», – отмечается в официальном отзыве судебной инстанции, который также есть в распоряжении «Известий».

Верховный суд считает, что новые нормы требуют дополнительного обсуждения, с учетом того что ранее они уже были прописаны в УК, а в декабре 2003 года исключены из него.

Автор законопроекта Дмитрий Вяткин пояснил «Известиям», что своей инициативой, наоборот, закрывает пробелы в законодательстве.

– Сейчас есть несколько норм, которые напрямую касаются блокирования коммуникаций, и еще несколько отчасти. Это 267-я статья УК, которая предусматривает наказание за перекрытие дорог, если это привело к тяжким последствиям. Есть административная ответственность, которая предусматривает штраф за блокирование транспортных коммуникаций, а также ответственность, которая возникает в связи с нарушением норм, напрямую не касающихся блокировки. Например, проведение митингов, манифестаций или шествий, в результате которых могут перекрываться дороги, – пояснил он.

По его словам, пробел заключается в отсутствии наказания за умышленные действия при перекрытии дорог. Поэтому депутат предлагает за это более мягкое наказание, которое надо разграничить в зависимости от причиненного ущерба. Дмитрий Вяткин пояснил, что ускоренные сроки принятия документа связаны только с тем, что парламент решил себя разгрузить и перед Новым годом рассмотреть в том числе и этот законопроект.

Не буди лихо

В думской оппозиции отнеслись к документу неоднозначно.

– Фракция этот законопроект не обсуждала. Очевидно, что дороги перекрывать нельзя, так как это может привести к серьезным последствиям, в том числе и к смерти граждан. При этом действующее законодательство позволяет привлекать к административной ответственности. Поэтому ужесточение и введение уголовной ответственности должно быть объяснено, – заявил «Известиям» зампред фракции ЛДПР Ярослав Нилов.

Член фракции КПРФ, глава комитета Госдумы по региональной политике, проблемам Севера и Дальнего Востока Николай Харитонов считает, что законопроект принимается под выборы, чтобы ограничить действия оппозиции.

– Если на этих выборах в Госдуму опять будут фальсификации, то на этот раз народ уже не смирится и выйдет на улицы. Просто не надо до этого людей доводить, – убежден депутат.

По его словам, в свое время он сам участвовал в перекрытии дороги в Новосибирской области в 1990-х годах. Это делалось в знак протеста, чтобы привлечь внимание федеральной власти к происходящему беспорядку в регионе, пояснил он. В то же время коммунист против того, чтобы в России повторились события, которые развернулись в этом году в Белоруссии.

– Лично я считаю, что любые акции протеста должны иметь разумные пределы и не должны касаться коммуникаций, создавать трудности для других граждан. Ведь что такое перекрытие дорог? Это создание опасной ситуации. Я бы Вяткина поддержал, но фракция документ еще не обсуждала, и поскольку ее большая часть настроена протестно, то за всех

говорить не смогу, – заявил «Известиям» первый зампред фракции «Справедливая Россия» Михаил Емельянов.

Источник во фракции «Единая Россия» сообщил «Известиям», что партия с большой вероятностью законопроект поддержит, хотя пока его не обсуждала. Документ уже одобрил профильный комитет Госдумы по госстроительству, который рекомендовал его рассмотреть Госдуме 22 декабря.

Глава «Политической экспертной группы» Константин Калачев считает, что подобные законопроекты вызывают в обществе тревожность. По его словам, сейчас у власти достаточно мер, чтобы сдерживать протестные настроения. Тем более что в России давно не было таких выступлений.

<https://iz.ru/1101759/natalia-bashlykova/smotri-v-kameru-kabmin-podderzhal-ugolovnoe-nakazanie-za-perekrytie-dorog>

КОММЕРСАНТЪ ОНЛАЙН; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.18; РОССИЙСКИМ ПОРТАМ СКОРРЕКТИРОВАЛИ ПРИРОСТ; МОЩНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ В РОССИИ ВЫРАСТУТ ЛИШЬ НА 27 МЛН ТОНН

По итогам года прирост мощностей морских портов составит 27 млн тонн. И хотя в **Росморречфлоте** заявляют, что выполняют заявленные показатели комплексного плана магистральной инфраструктуры, еще в марте **агентство** рассчитывало на прирост в 40 млн тонн. Там признают, что на фоне пандемии и санкций бизнес столкнулся со сложностями. При этом инвестиции компаний в 2020 году в развитие морских портов приблизились к 80 млрд руб.

Росморречфлот планирует выполнить заявленные показатели федерального проекта «Морские порты» комплексного плана магистральной инфраструктуры (**КПМИ**) по приросту мощностей морских портов – порядка 27 млн тонн в 2020 году. Об этом на итоговом заседании коллегии **Росморречфлота** 18 декабря сообщил замглавы **агентства** Захарий Джиоев.

Заявленный показатель в 27 млн тонн будет достигнут благодаря трем объектам, рассказал замглавы **агентства**:

В первую очередь, говорит он, это проект ОТЭКО Мишеля Литвака в Тамани по перевалке угля, руды и минеральных удобрений мощностью порядка 10 млн тонн. При этом он отметил, что фактическая мощность терминала выше, «это одна из сложностей, с которой мы сталкиваемся: не всегда мощности можно подтвердить документами».

Второй проект, введенный в эксплуатацию, – «Ванинотрансуголь» «Колмара» в бухте Мучке в Хабаровском крае. Это специализированный угольный перегрузочный комплекс на 12 млн тонн.

Третий – перевалочный комплекс под минеральные удобрения «Ультрамар» (5 млн тонн), строительство которого, пояснил господин Джиоев, завершено, сейчас объект вводится в эксплуатацию. Проект участвует в переориентации российских внешних торговых грузов из портов Прибалтики, добавил он.

Вместе с тем в начале года планировался гораздо более крупный прирост по итогам года. В марте глава **Росморречфлота Александр Пошивай** говорил о прибавлении 40 млн тонн в год. Он пояснял, что это произойдет за счет ввода в эксплуатацию:

специализированного угольного комплекса в бухте Мучке (15 млн тонн в год),

угольного терминала «Порт Вера» (7 млн тонн в год),

терминала навалочных грузов в порту Тамань (13 млн тонн в год),

развития мощностей в портах Усть-Луга и Высоцк (7 млн тонн в год).

Но, как напомнил в своем выступлении господин Джиоев, в части портов **КПМИ** был скорректирован (см. «Ъ» от 14 сентября). Так, из плана были исключены крупный проект сухогрузного района порта Тамань и ряд других объектов.

Захарий Джиоев сообщил, что ожидаемый объем финансирования развития морской инфраструктуры в 2020 году составит 83,1 млрд руб., из которых 4 млрд руб. – это бюджетные средства. «Изначально инвесторы планировали вложить большую сумму, но ряд объективных обстоятельств повлиял на то, что не все планы в этом году в части стройки были инвесторами выполнены», – пояснил он.

По федеральному проекту «Морские порты» **КПМИ**, напоминают в **Росморречфлоте**, мощности морских портов в России должны достигнуть:

к 2024 году – 1,3 млрд тонн (на начало года они составляли 1,13 млрд тонн),

а к 2030-му – вырасти до 1,5 млрд тонн.

Общий объем финансирования в 2020-2024 годах – 616,4 млрд руб. (72,4 млрд руб. – бюджет и около 544 млрд руб. – инвесторы). Захарий Джиоев отметил, что инвестиции за счет частных инвесторов – это «довольно большая сумма», добавив, что из-за ковида, санкций и т. д. бизнес столкнулся с определенными сложностями.

Чтобы обязать инвесторов исполнять обязательства, правительство одобрило законопроект о введении для бизнеса ответственности за реализацию проектов (см. «Ъ» от 4 декабря). Компании же изначально выступали против таких нововведений, указывая на негативные последствия для реализации проектов и всей отрасли (см. «Ъ» от 30 июля). Как писал РБК 9 декабря, Ассоциация морских торговых портов попросила премьера Михаила Мишустина доработать законопроект с их участием.

<https://www.kommersant.ru/doc/4624236>

КОММЕРСАНТЪ ОНЛАЙН; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.18; ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ ПОТЕРЯЛ ЛИШЬ 0,1%; ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ВОДЕ ОСТАЛИСЬ НА УРОВНЕ 2019 ГОДА

По итогам года, по прогнозам **Росморречфлота**, объем грузовых перевозок внутренним водным транспортом сохранится на уровне 2019 года. Всего будет перевезено 108,1 млн тонн грузов, что лишь на 0,1% меньше, чем в 2019 году. Основное увеличение перевозок приходится на зерно, металлы, руду и строительные грузы. При этом резко отрицательную динамику демонстрируют нефтеналивные речные перевозки, в том числе из-за маловодья на Нижнем Дону и сокращения объемов переработки нефти. В сегменте пассажирских перевозок итоги будут не столь радужными – падение составит почти 30%.

Несмотря на пандемию и карантинные ограничения, объем перевозок грузов по внутренним водным путям ожидается на уровне 2019 года. По прогнозу **Росморречфлота**, по итогам года будет перевезено 108,1 млн тонн грузов, что на 0,1% меньше, чем годом ранее. Это следует из выступления и презентации замглавы агентства Константина Анисимова в рамках итоговой коллегии **Росморречфлота** 18 декабря. По прогнозу, основной рост объема перевозок приходится на:

Северо-Двинский бассейн (19,7%, увеличение до 493,6 тыс. тонн),

Енисейский бассейн (5,1%, рост до 280 тыс. тонн).

При этом отрицательная динамика по году ожидается в:

Амурском бассейне (падение около 12%, до 451,9 тыс. тонн),

Обском и Обь-Иртышском бассейнах (общее падение около 5%, до 336,8 тыс. тонн),

Печорском и Ленском бассейнах.

При этом, отметил господин Анисимов, в 2020 году удельный вес перевозок грузов в заграничном сообщении (экспорт и импорт) составил 28%, что на 730 тыс. тонн больше, чем в 2019 году.

Основной рост перевозок ожидается в сегментах:

зерновых грузов (13,8%, до 916,1 тыс. тонн),

перевозок металлов и руды (17,5%, до 500 тыс. тонн),

строительных грузов (0,6%, до 328 тыс. тонн),

лесных грузов,
комбикормов.

По словам Константина Анисимова, на перевозках нефтеналивных грузов крайне негативно отразилось маловодье на Нижнем Дону. Несмотря на положительную динамику и увеличение числа судозаходов, флот вынужден был грузиться на меньшую осадку, что повлекло за собой недогруз судов на 10-15%. В итоге перевозки нефтеналивных грузов по итогам года упадут почти на 14%, до 1,04 млн тонн. Такое снижение также связано с сокращением объема переработки нефти, добавил замглавы **Росморречфлота**. По оценке Минэнерго, по итогам года объем добытой нефти в стране сократился на 13,8%, напомнил он.

Также отрицательная динамика перевозок грузов по внутренним водным путям по итогам года ожидается по:

удобрениям (падение порядка 12%, до 108,2 тыс. тонн),
углю (около 8%, до 240,8 тыс. тонн),
генгрузам (более 3%, до 453,2 тыс. тонн).

Общий грузооборот за десять месяцев к уровню 2019 года снизился на 2,7%, до 52,6 млрд тонно-километров.

В **Росморречфлоте** также отмечают снижение объемов погрузочно-разгрузочных работ в Ленском, Амурском, Обском и Обь-Иртышском бассейнах, что связано с уменьшением предъявленных к перевозке грузов из-за снижения объемов производства и потребления в условиях пандемии. В целом по году ожидается снижение объемов перевалки в речных портах на 3,6%, до 121,9 млн тонн, из-за сокращения объемов работ на газовых и нефтяных месторождениях и изменения объемов поставки грузов.

В пассажирском секторе объем перевозки сократился на 28,8%, составив 7,9 млн человек. Это коснулось всех бассейнов внутренних водных путей, подчеркнул Константин Анисимов. Наиболее существенным падение стало на транспортных маршрутах – на 21,2%, до 1,9 млн человек. Из них перевозка пассажиров на пригородных маршрутах сократилась на 40,2%, до 1,04 млн человек.

Критическая ситуация в этом году сложилась в секторе круизного и экскурсионно-прогулочного судоходства, добавил замглавы **Росморречфлота**. При этом он напомнил, что, несмотря на значительные трудности, с 26 июня возобновлено круизное судоходство, за исключением обслуживания иностранных туристов. На туристических маршрутах падение перевозок составило 75%, на экскурсионно-прогулочных – 59% к уровню 2019 года.

Господин Анисимов напомнил, что организации водного транспорта были включены в перечень пострадавших отраслей экономики, что позволило им воспользоваться общесистемными мерами поддержки. В качестве секторальных мер выделено 320 млн руб. на субсидирование пассажирских компаний, построивших новые суда по программе лизинга, добавил он.

При этом в **Росморречфлоте** отмечают, что, несмотря на масштабные ограничительные меры из-за коронавируса, в отрасли были достигнуты и положительные результаты.

Построенное впервые в истории на российских верфях круизное судно «река – море» «Мустай Карим» совершило 13 рейсов, появились новые круизные маршруты на Волхове и Енисее, в Татарстане спущен на воду первый речной пассажирский теплоход «Чайка» на СПГ, а в Петербурге запущено прогулочное судно на электрическом ходу. Также идет обновление гидротехнических сооружений, транспортного и технического флота для содержания внутренних водных путей, отмечают в агентстве.

На 2021 год прогнозируется увеличение пропускной способности внутренних водных путей на 1,5 млн тонн, сообщил Константин Анисимов. Предусматривается увеличение на 190 км протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и на 192 км – оборудованных средствами навигационной обстановки.

Кроме того, на 211 километрах будут увеличены глубины, отмечают в агентстве. Также в 2021 году планируется капитальный ремонт 44 объектов инфраструктуры внутренних водных путей и 16 судов технического флота. Замглавы агентства напомнил, что в 2020 году было заключено пять контрактов на строительство судов технического флота, еще четыре контракта планируется заключить в 2021 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4624149>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.12.21; СЛИШКОМ МНОГО УЗНАЛИ; ВШЭ ПРЕДЛАГАЕТ ПРОДОЛЖИТЬ ОПТИМИЗАЦИЮ ШТАТОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Доклад Высшей школы экономики (ВШЭ) о потенциале сокращения численности и оптимизации функций федеральной исполнительной власти предполагает, что объявленная Белым домом реформа должна быть продолжена структурными изменениями. Основные идеи ВШЭ – механизм поддержания оптимальной численности, централизация аналитических функций аппарата Белого дома и увеличение его штата, принципы «доказательной политики» и создание delivery office в исполнительной власти. Как предполагает доклад, цифровизация дала правительству возросший поток информации, «который нельзя игнорировать, но невозможно осмыслить» – начатое необходимо развивать, чтобы избежать превращения Белого дома в «реактивно» действующую власть.

Доклад ВШЭ – работа группы специалистов университета по госуправлению во главе с ректором ВШЭ Ярославом Кузьминовым и директором по экспертно-аналитической работе Андреем Жулиным. ВШЭ, РАНХиГС и другие экспертные структуры, работающие с правительством, принимали участие в разработке реформы госслужбы, объявленной в ноябре (см. “Ъ” от 16 ноября), на ранних стадиях. ВШЭ традиционно системно описывает свои предложения в логике, в которой они разрабатывались, хотя логика финального решения в Белом доме может быть иной.

Сама реформа, в центре которой не столько сокращение численности, сколько формирование «штабных» структур, оценивается ВШЭ весьма положительно. Эксперты отмечают, что цифровизация госуправления и сокращение рутинных операций в госаппарате сами по себе обеспечивают «сглаживание» вертикализации в нем, а «штабные» структуры, обеспеченные данными, способны «охватить любых исполнителей, дотянуться до каждого объекта управления».

Объявленное сокращение в «механическом» варианте в ВШЭ скорее склонны критиковать. И за недостаточность – реальный потенциал сокращения под рассчитанные экспертами «предельные» штаты по 52 ФОИВ – 2267 единиц фактической численности (из чуть менее 20 тыс.) или 6799 из 24,5 тыс. списочной. И за то, что в составе федеральной власти есть как структуры с явно избыточным штатом (предполагаемые лидеры – Минэкономики, ФТС, Минфин, ФНС и казначейство), так и с недостаточным (**Минтранс** и ряд агентств и служб). Отметим, впрочем, что численность ФОИВ – это во многом результат многолетней (скрытой от публики) внутренней правительственной конкуренции, исторических конвенций и политических компромиссов, и говорить об оптимальности, по крайней мере внутри аппарата, сложно. Важнее другая идея ВШЭ – создание механизма постоянного поддержания оптимальной (в пределах установленных принципов) численности ФОИВ вместо периодических разовых сокращений.

Второй важный момент – описание тренда централизации госуправления в связи с цифровизацией, которая создает федеральной исполнительной власти новые проблемы: в ней, в том числе в министерствах, относительно много исполнителей и мало аналитиков, прогнозистов, экспертов, а также «постановщиков задач и дизайнеров цифровых

управляющих систем». Эти ресурсы нужно усиливать: как подчеркивает Андрей Жулин, «без роста «управленческого мозга» государственный организм просто не будет способен вести какую-либо политику, кроме реактивной; он будет буквально задавлен на порядок возросшим объемом полезной информации, которую нельзя игнорировать, но невозможно осмыслить».

Доклад ВШЭ ставит и вполне своевременный вопрос о потенциальном взаимодействии «доцифровой» и «цифровой» административных культур и предполагает, что «новые люди в системе управления должны быть более свободны, разгружены от текущих (даже нерутинных) задач и обладать, прежде всего, не исполнительностью, а широким кругозором». Одно из главных мест, где нужны эти ресурсы, – аппарат правительства: компетенции внутри него сейчас «требуют системного видения, превосходящего ведомственные компетенции» и расширения штата. Сейчас аппарат «критически» зависит от предложений ведомств, где также, по мнению ВШЭ, нужно усиливать экспертно-аналитическую часть. Так, в качестве примера в ВШЭ приводят штат департамента промышленности, энергетики и транспорта в аппарате правительства, который считают недостаточным – департамент (сочетающего компетенции трех министерств) явно нужно разукрупнять и дополнять аналитиками и экспертами.

Отметим, что эффекты «уплощения» управленческих схем в Белом доме, видимо, выходят далеко за пределы чисто административных, однако даже в этой сфере сам по себе лозунг «цифровизация плюс оптимизация численности» выглядит как начало изменений. ВШЭ приводит четыре кейса из бизнес-практики РФ со сходными по параметрам оптимизационными задачами (Сбербанк, ВТБ, «Яндекс», ТМК) с принципами, которые могут быть реализованы и в «цифровой» реформе госуправления. Среди них есть и технические (переход от озер данных к Customer Data Platform, CDP), и управленческие (внедрение предиктивной аналитики и новые технологии кадрового менеджмента).

В целом же эксперты ВШЭ демонстрируют, как первые шаги на пути цифровизации, уже сделанные Белым домом, неизбежно влекут за собой следующие «развилки» выбора. Например, доклад повторяет призыв следовать новым не только для РФ принципам «доказательной политики» (см. “Ъ” от 17 августа), а также предлагает вернуться к идее *delivery office* («офис управления достижением результата») в схеме правительства. В разных странах (наиболее известен опыт Великобритании и Малайзии) это способствовало достижению целей исполнительной власти в проектно-подходе.

Наконец, важной инициативой ВШЭ является призыв исполнительной власти к «отказу от аутсорсинга» – для университета, активно работающего в этой сфере, это обращающая на себя внимание идея. Эксперты ВШЭ отмечают избыток совещательных и консультативных структур при правительстве на фоне проблем с собственным детальным формированием стратегий. Текущие проблемы делают реактивную политику Белого дома единственным вариантом, а полученный ресурс *big data* имеет смысл только для стратегического управления: другой и сам по себе опасный вариант – буквально закопаться в деталях, которых стало на один-два порядка больше.

<https://www.kommersant.ru/doc/4624995>

ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА, ТАТЬЯНА БАЙКОВА, ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.12.21; ВАКАНТНОЕ ВМЕСТО: КАБМИНУ ПРЕДЛОЖИЛИ «УМНУЮ ОПТИМИЗАЦИЮ» ГОСАППАРАТА; ТАКЖЕ ЭКСПЕРТЫ ВЫШКИ СЧИТАЮТ НЕОБХОДИМЫМ РАСПРОСТРАНИТЬ «РЕГУЛЯТОРНУЮ ГИЛЬОТИНУ» НА ВСЕ ПОЛНОМОЧИЯ ОРГАНОВ ВЛАСТИ

Поставленная правительством перед ведомствами задача сократить численность госслужащих может быть выполнена за счет уже существующих вакансий. То есть реальной оптимизации в этом случае может не получиться. Такие выводы содержатся в докладе НИУ ВШЭ (есть в распоряжении «Известий»), который будет опубликован в

понедельник, 21 декабря. Эксперты Вышки предложили правительству провести «умную оптимизацию», которая основана на реальном кадровом положении в конкретном ведомстве. Авторы доклада считают, что добиться этого можно в том числе за счет распространения «регуляторной гильотины» на органы исполнительной власти, а также цифровой трансформации и освобождения аппарата правительства от текучки.

Вакантная единица

21 декабря НИУ ВШЭ публикует доклад с предложениями правительству по оптимизации госаппарата. В ноябре этого года, отмечается в документе, главы федеральных ведомств получили задание до 1 апреля 2021-го не только сократить численность госслужащих (на 5% в центральном аппарате и на 10% – в территориальных органах), но и провести мероприятия по изменению структуры управления. К маю главы органов исполнительной власти должны отчитаться перед правительством о проделанной работе. Однако, полагают в ВШЭ, при текущем уровне вакансий в федеральных ведомствах (в среднем около 18%) сокращены в основном будут не реальные госслужащие, а вакантные позиции.

Правительству жизненно необходима «умная оптимизация», уверены эксперты Вышки. То есть «не пропорциональное сокращение федеральных органов исполнительной власти на произвольно установленную величину (5%, 10% или 20%), а приведение численности служащих в соответствие с реально осуществляемыми функциями и полномочиями, установленными целями и конечными результатами деятельности, а также создание устойчивого механизма поддержания оптимальной численности с учетом новых квалификационных требований», отмечается в докладе.

По оценкам НИУ ВШЭ, в центральных аппаратах 52 ведомств наибольшая численность служащих сосредоточена на выполнении рутинных и обеспечивающих функций, а не профильных, содержательных и аналитических. Так, доля кадрового состава, осуществляющего обеспечивающие функции, превышает 30% только в 29 ведомств из 52 (56%). Этот перекос необходимо устранить в том числе за счет цифровизации процессов, что позволит сократить ресурсы, в том числе человеческие, на работу с документооборотом и т. д. Высвобождающийся персонал после переучивания сможет выполнять профильные функции, уверены в ВШЭ.

По оценке экспертов Вышки, в центральных аппаратах 52 федеральных органов исполнительной власти можно высвободить до 2267 человек (из 19 973) фактической численности, занятых в осуществлении функций и полномочий. Или – до 6799 человек (из 24 505 человек) относительно предельной численности с учетом сокращения вакансий.

Гильотина для рутин

Еще одной задачей должна стать оптимизация ресурсов самих органов власти за счет сокращения не только служащих, но и контроля постоянно растущих полномочий и функций, полагают в ВШЭ. Эксперты приводят данные, которые показывают, что с момента первой попытки административной реформы количество таких функций увеличилось почти в два раза: с 5300 в 2003 году до 10425 в 2016-м. Авторы доклада предлагают распространить «регуляторную гильотину», которая сейчас затрагивает контрольно-надзорные функции и требования к бизнесу, на все полномочия органов власти, включая разрешительные (лицензии, разрешения и т. д.), регуляторные, обеспечивающие. Сокращение функций должно приводить к соответствующему сокращению сопутствующих ресурсов, необходимых для исполнения функций, – численности государственных служащих, бюджетных расходов, закупок, административных расходов, подведомственных организаций. В ином случае госаппарат будет увеличиваться, несмотря на регулярные механические сокращения численности.

Основной задачей изменения организационной структуры, указывается в докладе, должно стать существенное расширение аналитических и прогнозных функций как в центральных аппаратах федеральных министерств, так и в аппарате – «штаб-квартире» правительства. Сейчас во многих его департаментах «собраны совершенно разные отрасли и

компетенции (например, промышленность, энергетика и транспорт), которые требуют системного видения, превосходящего ведомственные компетенции. Несколько десятков человек отвечают за выпуск нормативной базы для трех отдельных отраслей, которые регулируют три федеральных министерства с общей численностью 1850 человек», подчеркивают эксперты.

– Во многих департаментах аппарата правительства в настоящий момент отсутствуют возможности для глубокой экспертизы решений из-за перегруженности «текучкой». В результате он критически зависит от предложений ведомств. Необходимы дополнительные ресурсы и компетенции для подразделений аппарата, особенно тех, где сосредоточено регулирование и координация нескольких отраслей, – говорит проректор НИУ ВШЭ, один из руководителей коллектива авторов доклада Андрей Жулин.

В ВШЭ считают, что необходимо наращивать «мозговые центры» (think tanks, или brain centers), постоянно работающие как в интересах правительства, так и в ключевых ведомствах. Их основная задача – «на основе анализа и моделирования больших данных дать возможность государству видеть существующие и вероятные в будущем тенденции, а также процессы; обеспечивать системный и объективный взгляд на самые трудные проблемы и непростые, а иногда болезненные решения при отстаивании общегосударственных интересов. Этим путем сегодня уже идут многие страны и бизнес (что будет далее показано на конкретных примерах)».

Без механики

Опрошенные «Известиями» эксперты согласны: механическое сокращение госслужащих повысить качество государственного управления не поможет.

– Я думаю, сокращение аппарата – вещь безусловно популярная, но явно недостаточная, чтобы говорить о повышении эффективности и качества госуправления. Главное – целеполагание, критерии оценки, программный подход. В любом случае если то, что предлагается, не кампанейщина, а часть системной реформы, то это надо только приветствовать, – полагает политолог Константин Калачев.

По его мнению, «умная оптимизация» вполне возможна, и инициативы ВШЭ звучат разумно, особенно – предложение передать часть функций экспертным центрам.

– Именно они могли бы предлагать стратегии, определять, что нужно, что не нужно. Как говорил гениальный итальянский скульптор Микеланджело, «я просто беру глыбу мрамора и отсекаю от нее всё лишнее», – подчеркнул Константин Калачев.

Политолог Дмитрий Фетисов также считает полезными любые попытки поднять дискуссию об изменении системы госуправления, чтобы избежать повторения функций.

– В последнее время мы на практике видим дублирование функций. Например, после упразднения Минкавказ появилось несколько схожих организаций. Сейчас есть четкое понимание, что идентичный функционал есть у многих ведомств и департаментов, – напомнил политолог.

Это приводит к излишней бюрократизации, страдает качество управленческих процессов. Именно поэтому, подытожил собеседник «Известий», реформирование системы необходимо.

<https://iz.ru/1102389/anna-kaledina-tatiana-baikova-liubov-lezhneva/vakantnoe-vmesto-kabminu-predlozhili-umnuiu-optimizaciiu-gosapparata>

РБК; ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2020.12.21; ЭКСПЕРТЫ ВШЭ ПРЕДЛОЖИЛИ «УМНУЮ ОПТИМИЗАЦИЮ» ГОСАППАРАТА

Госаппарат нуждается в цифровизации, которая минимизирует рутину и сконцентрирует чиновников на аналитике и прогнозировании. Власти нужны «управленческие мозги», считают эксперты ВШЭ

России нужна масштабная программа цифровой трансформации государственного управления с одновременной оптимизацией чиновников, занятых рутинными функциями,

– к такому выводу пришли авторы доклада НИУ ВШЭ «Ответ на вызовы цифровизации: госуправление, основанное на данных, «штабная» модель управления и структурный маневр в численности госслужащих» (есть у РБК). В центральных аппаратах 52 федеральных органов власти можно «относительно безболезненно высвободить» до 11% работающих госслужащих – около 2267 из 19 973 фактически занятых, считают авторы доклада.

Внедрение ИТ-систем в госуправление, по замыслу авторов доклада, должно сопровождаться в целом сокращением рутинных операций, которые сейчас в федеральных министерствах и ведомствах достигают в среднем порядка 30%. Эксперты ВШЭ предлагают высвободить до 28% штатных единиц (то есть до 6799) относительно их предельной численности (24 505) с учетом сокращения вакансий.

Высвободившихся в результате оптимизации федеральных гражданских служащих необходимо в первую очередь перенаправить на существенное усиление профильных и аналитических функций в центральных аппаратах федеральных органов власти, полагают авторы исследования. Иными словами, чиновников предлагается не уволить и отправить в «свободное плавание», а трудоустроить с изменением функций.

Исторически сложившаяся численность федеральных органов власти не отвечает ее реальной потребности после многократного изменения в последние годы осуществляемых ими функций и полномочий, подчеркивают во ВШЭ.

Например, сейчас федеральным министерством с наибольшей предельной численностью чиновников является Минэкономразвития. Вместе с тем, по оценкам экспертов ВШЭ, если соотнести численность с реально осуществляемыми функциями и полномочиями, то федеральным органом власти с наибольшей численностью должен быть Минпромторг.

Без цифровизации госполитика останется «реактивной»

Минимизировать выполнение низкоквалифицированных рутинных операций в федеральных ведомствах за счет масштабной автоматизации и внедрения искусственного интеллекта возможно путем наращивания аналитических компетенций внутри госаппарата, указывают эксперты ВШЭ.

Если на нижних уровнях организационной структуры есть возможности экономии, сокращения менеджеров и чиновников, то там, где принимаются решения, напротив, необходимо расширение и усиление кадрового корпуса, поясняют авторы исследования. Речь идет об аналитиках, прогнозистах, экспертах, с одной стороны, и группы постановщиков задач и дизайнеров цифровых управляющих систем, с другой. Новые люди в системе управления должны быть более свободны, разгружены от текущих (даже нерутинных) задач и обладать прежде всего не исполнительностью, а широким кругозором, считают эксперты ВШЭ.

«Без подобного роста «управленческого мозга» государственный организм просто не будет способен вести какую-либо политику, кроме реактивной. Он будет буквально задавлен на порядок возросшим объемом полезной информации, которую нельзя игнорировать, но невозможно осмыслить», – считает один из руководителей авторского коллектива доклада, проректор ВШЭ Андрей Жулин. По его словам, рост располагаемых данных в распоряжении власти должен обеспечиваться развитием экспертно-аналитической, модельной и прогнозной составляющих в «штабах» госуправления – прежде всего в аппарате правительства и центральных аппаратах федеральных министерств.

По мнению Жулина, многие департаменты аппарата правительства в настоящий момент перегружены текучкой. «В результате аппарат правительства критически зависит от предложений ведомств. Необходимы дополнительные ресурсы и компетенции для подразделений аппарата, особенно тех, где сосредоточены регулирование и координация нескольких отраслей», – считает он.

В ноябре 2020 года правительство объявило об оптимизации госаппарата. В центральных аппаратах численность чиновников должна быть сокращена на 5%, в территориальных органах – на 10%. Однако при текущем уровне вакансий в федеральных органах исполнительной власти (в среднем около 18%) в основном будут сокращены не реальные государственные гражданские служащие, а вакантные позиции, замечают авторы доклада. Эксперты ВШЭ предлагают провести «умную оптимизацию» госаппарата, предполагающую не пропорциональное сокращение на 5, 10 или 20% сотрудников министерств и ведомств, а приведение численности госслужащих в соответствие с реально осуществляемыми функциями и полномочиями, установленными целями и конечными результатами. То есть сокращение госслужащих должно быть различным в зависимости от ведомства. Кроме того, необходимо создание устойчивого механизма поддержания оптимальной численности госаппарата с учетом новых квалификационных требований в эпоху цифровизации.

«Умную оптимизацию» можно провести за счет высвобождения и перераспределения избыточной численности госслужащих с одних (непрофильных, обеспечивающих) на другие (профильные, аналитические) области деятельности.

Необходимы государственные think tanks

Мощный блок собственных аналитиков, обладающих разносторонними компетенциями по анализу big data, первичных данных из различных государственных и негосударственных источников, владеющих различными методами их сбора и аудита, должен выполнить роль драйвера цифровой трансформации госсектора. Резкое усиление экспертизы внутри правительства и министерств (in-house) для поиска альтернатив решения системных проблем и текущей аналитической поддержки создаст условия для цифрового прорыва, рассчитывают авторы доклада.

Необходимо наращивать «мозговые центры» (think tanks или brain centers), работающие как в интересах правительства, так и федеральных министерств. Их основная задача – на основе анализа и моделирования больших данных позволить государству видеть существующие и наиболее вероятные в будущем тенденции и процессы, обеспечивать системный и объективный взгляд на самые трудные проблемы и непростые, иногда болезненные решения при отстаивании общегосударственных интересов.

«Должен появиться системный механизм для проведения глубокой аналитики разрабатываемых федеральными ведомствами решений с возможностью формировать независимое и компетентное мнение по содержательным вопросам, содействовать повышению эффективности деятельности госаппарата», – резюмирует Жулин.

Преимущество цифровых управленческих систем еще и в исключении влияния субъективного фактора (так называемой проблемы агентов) на принятие решений и контроль их исполнения. Это позволяет впервые не просто поставить вопрос о преодолении коррупции, затягивания выполнения решений или их существенного искажения (подмены) на этапе реализации, но и планировать в этой части реальные достижения, утверждают в ВШЭ.

https://www.rbc.ru/economics/21/12/2020/5fdf22d09a79471fa5548854?from=from_main_5

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.12.21; «РОССИЯ ОТСТАЕТ ОТ ТУРИСТИЧЕСКИ РАЗВИТЫХ СТРАН В ТРИ РАЗА»; ГЛАВА РОСТУРИЗМА ЗАРИНА ДОГУЗОВА О КРАСИВЫХ ДЕРЕВНЯХ И ДОХОДНЫХ ИНОСТРАНЦАХ

Туризм оказался одной из самых пострадавших отраслей в коронакризис, потеряв минимум 60% доходов. Власти пообещали поддержать сектор с помощью нового **нацпроекта** по развитию туризма, общий бюджет которого исходно оценивался в 629 млрд руб., а также через создание при правительстве специальной корпорации по туризму (см. “Ъ” от 18 декабря). Глава Ростуризма Зарина Догузова рассказала в интервью “Ъ” о том, насколько успешно государство пытается заменить для граждан резко ограниченный

сейчас выездной туризм внутренними проектами, можно ли сделать российскую инфраструктуру привлекательной и как заработать на иностранцах.

– Президент страны поддержал запуск первого для страны **нацпроекта** по развитию туризма. В чем будет его основная идея?

– Якорная идея в том, что путешествия – часть жизни современного человека. Классическое понимание путешествий как исключительно двухнедельной поездки на море уже малоприменимо. Турпоездки могут иметь самые разные цели и продолжительность. Большую популярность приобретают активные виды отдыха, приключенческий туризм. Новый тренд – короткие поездки выходного дня. Надо сделать так, чтобы у жителей каждого региона страны была возможность комфортно отдыхать, в том числе недалеко от дома.

Концепция **нацпроекта** как раз и предполагает развитие индустрии гостеприимства по всей стране. Для этого мы будем развивать круглогодичную туристическую инфраструктуру, в том числе загородные отели, модульные гостиницы, кемпинги и автокемпинги, обустраивать по новым стандартам туристические маршруты, создавать привлекательные для путешественников центры городов, развивать самые красивые деревни.

Еще одна задача – создать курорты мирового уровня в тех регионах, которые каждый хочет посетить хотя бы один раз. Механизмы для комплексного развития таких территорий также заложены в **нацпроекте**.

– Как будет структурирован **нацпроект**?

– Он состоит из трех федеральных проектов: развитие инфраструктуры, снижение стоимости поездок для конечного потребителя и повышение узнаваемости внутренних направлений; снятие административных барьеров и ограничений, мешающих сейчас туризму. В этих федеральных проектах более десяти взаимоувязанных бюджетных инструментов.

– На прошлой неделе Владимир Путин объявил о создании специальной корпорации по развитию туризма. Ее будет курировать вице-премьер Дмитрий Чернышенко, а базой станут АО «Курорты Северного Кавказа», АО «Корпорация развития Северного Кавказа» и фонд «Посети Кавказ». Зачем понадобилась эта структура?

– Для реализации всех планов отрасли потребуются значительные ресурсы в широком смысле этого слова, включая людей и компетенции. Главное, чтобы все работало как единый механизм.

– Но многие проблемы, мешающие развитию туризма, вне компетенции Ростуризма. Например, вопросы транспортной доступности.

– Очевидно, что в стране есть накопленные проблемы в части инженерной, транспортной и коммунальной инфраструктуры. Именно поэтому мы исходно предложили форму **нацпроекта** как самого эффективного инструмента. Это позволит состыковать наши отраслевые меры поддержки с вопросами, которые находятся в компетенции других структур. В рамках **нацпроекта** мы сможем обеспечить синхронизацию государственных проектов и программ в части, влияющей на развитие туризма.

– Как это будет выглядеть на практике?

– Мы уже плотно работаем с органами власти, влияющими так или иначе на развитие туризма. Это **министерства транспорта, природы, образования, просвещения, строительства и ЖКХ, промышленности...**

– В **нацпроекте** в первую очередь речь пойдет о поддержке строительства гостиниц?

– Сегодня почти 90% от общего номерного фонда в стране можно отнести к морально устаревшему. В итоге огромный дефицит качественных современных гостиниц по всей стране. Ключевая задача Ростуризма – создать условия, стимулирующие инвесторов вкладывать в эту сферу. Одну из мер поддержки мы планируем запустить со следующего года – это дешевые кредиты на создание и обновление туристической инфраструктуры.

Мы планируем через банки субсидировать процентную ставку по таким займам. Также подготовлен целый пакет взаимоувязанных мер, направленных на развитие курортной среды, маршрутов, стимулирование спроса, развитие кадров и т. д.

– Каковы параметры субсидирования?

– Для инвестора ставка должна быть не более 3–5%. Это существенно сократит сроки окупаемости проектов и повысит инвестиционную привлекательность отрасли.

– Каков будет общий бюджет **нацпроекта**?

– Окончательная сумма пока в проработке и будет определена в первом полугодии 2021 года. Мы понимаем, что по ключевым показателям эффективности туризма – а это количество создаваемых рабочих мест, вклад отрасли в ВВП, доходы и количество путешествующих по стране – Россия отстает от туристически развитых стран в среднем в три раза.

Кардинально поменять ситуацию можно, увеличив каждый из показателей в 1,5–2,5 раза. Для этого финансирование туризма должно существенно увеличиться. Сегодня пул инвестиционных проектов, которые в ближайшие два-три года будут запускаться, составляет почти 200 млрд руб. Это прямые инвестиции, которые бизнес готов вкладывать, если брать еще и косвенные, сумма вырастает до 600 млрд руб.

– Какие меры будут самыми дорогими?

– Это субсидирование процентов по кредитам, развитие дорожной, инженерной и коммунальной инфраструктуры в части «последней мили» до объектов, а также создание туристически привлекательных центров городов.

– Планируется ли финансировать обновление центров городов в рамках **нацпроекта**?

– Речь идет о создании цельного, законченного, связанного, туристически привлекательного пространства в центре города. Это должно развиваться с учетом местной специфики и культурно-исторических особенностей. Центры городов не должны повторяться, важно подчеркнуть уникальность. Поэтому процесс обустройства должен начинаться с комплексного мастер-плана.

– До этого в стране существовала госпрограмма по развитию туризма, но ее реализация вызвала много вопросов, в том числе у Счетной палаты.

– Последние 15 лет в отрасли работала, по сути, одна-единственная мера поддержки – ограниченное софинансирование строительства объектов коммунальной, дорожной и инженерной инфраструктуры, что само по себе не приводит к росту турпотока и развитию индустрии гостеприимства.

При поддержке тех или иных инвестпроектов важно учитывать именно создание объектов туристической инфраструктуры, в том числе круглогодичной.

Мы закладываем в **нацпроект** целый комплекс мер, которые должны работать одновременно, а также коррелировать с региональными программами и программами смежных ведомств.

Страна впервые подошла к пониманию туризма как важной самостоятельной отрасли экономики, формирующей уже сейчас 3,9% ВВП.

– Как вы оцениваете общее падение оборотов туротрасли из-за кризиса?

– Ситуация гораздо лучше, чем могла бы быть. Это произошло благодаря тому, что турсезон (после локдауна.– “Ъ”) был частично запущен с 1 июня, а с 1 июля – уже по всей стране. По нашим оценкам, по итогам года внутренний турпоток восстановится примерно на 60%.

Но нужно понимать, что картина по стране разная. Курортные, природные территории пользовались огромным спросом в этом году и потеряют не более 10–15% доходов. Зависимая от деловых поездок и мероприятий индустрия гостеприимства в крупных городах пострадала намного больше. По темпам восстановления оборотов внутреннего туризма Россия вошла в тройку лидеров среди стран G20 после Италии и Франции. В большинстве стран речь идет о падении на 80% и более.

По выездному и въездному туризму у нас падение достигнет 80–85%, это характерно для всего мира. Если смотреть на оборот всей туротрасли, включая внутренний и въездной и совсем немного выездной туризм в части прибыли агентов и операторов, то в 2019 году он составил 3,7 трлн руб. В этом году эта сумма сократится на 60%, до 1,6 трлн руб. Падение могло бы быть большим. Но за счет внутреннего туризма и мер по стимулированию спроса удалось не обнулить общий оборот.

– Много ли долгов осталось у операторов перед туристами, которые из-за локдауна не смогли воспользоваться турпакетами, выкупленными до пандемии?

– Общий объем таких обязательств в марте составлял 44 млрд руб., сейчас сократился до 16 млрд руб. Бизнес смог реализовать большую часть забронированных туров по внутренним направлениям и частично – по выездным. При этом ни один крупный игрок не ушел с рынка, мы избежали массовых банкротств. На выполнение оставшихся обязательств у туроператоров есть еще год.

– Методика статистического учета туристов до сих пор неоднозначна. Планируете ее менять?

– Это одна из наших ключевых задач. Сейчас нет законодательно закрепленного понятия «туристический поток», и на внутреннем рынке мы можем оперировать лишь количеством гостей средств размещения. Получается, что турист – человек, который переночевал в гостинице. Но есть те, кто останавливается в гостях или съемном жилье, или так называемые экскурсанты, которые приезжают в город на один день и не остаются ночевать. Все они тоже оставляют деньги в индустрии гостеприимства.

Мы работаем над тем, чтобы сформулировать в законодательстве понятие турпотока, которое будет учитывать все категории приезжающих, и методику его расчета. Для этого нужно совершенствовать текущий процесс учета размещенных в гостиницах гостей: данные нужны не через полгода, а в режиме реального времени, и не только в рамках региона, но и по муниципалитетам.

Условно для принятия быстрых и эффективных управленческих решений мне недостаточно знать, сколько туристов сейчас в Алтайском крае, нужны данные конкретно по Белокурихе. Для получения дополнительной информации о турпотоке нужно использовать самые различные источники: данные сотовых операторов, платежных систем, дополнительных сервисов, например, мы можем учитывать количество проданных ски-пассов и т. д. В итоге должны быть формула или алгоритм сбора и интерпретации этих данных, которые будут использовать все регионы.

– Какого эффекта вы ждете от внедрения электронной визы для въезда в РФ граждан 52 стран?

– Это решение, которое отрасль ждала 15 лет. Оно даст колоссальный толчок развитию индустрии гостеприимства по всей стране. В 2019 году иностранцы (вероятно, не туристы, цифра по иностранным туристам на порядок меньше, см. ниже. – “Б”) потратили в России \$10,9 млрд – это больше, чем стране дает экспорт леса и цветных металлов и почти близко к объемам продажи вооружения на внешние рынки (\$14 млрд). Туризм – чистый несырьевой экспорт. Электронная виза – самый простой способ привлечь больше путешественников, а значит, и средств в страну.

Первый эффект от электронных виз в следующем году будет напрямую зависеть от эпидемиологической обстановки и от того, насколько быстро будут взаимно открываться границы. В разговорах с зарубежными коллегами мы пока рассчитываем выйти на перезапуск международного туризма ближе ко второй половине 2021 года.

– Как вы намерены привлекать в страну въездной турпоток?

– Мы видим два направления. Первое – субсидии туроператорам за каждого привезенного в страну туриста. Аналогичная мера поддержки работает в Турции уже больше десяти лет. До кризиса российские игроки тоже пользовались этой опцией. В этом году с января по март они получили субсидии из бюджета страны примерно 100 млн руб. за 135 тыс.

привезенных иностранных туристов (на весь 2020 год предусмотрено 275,9 млн руб.– “Б”). В то же время путешественники из других стран потратили в России за этот период \$118,5 млн, или 7,5 млрд руб. по курсу на декабрь 2019 года. Таким образом, экспортная выручка на вложенный 1 руб. составила 23,7 руб.

Но мы понимаем, что самостоятельные туристы играют ключевую роль. Это уже второе направление, которое позволит нам привлечь турпоток в страну. Для этого рассчитываем со следующего года запустить центр маркетинговых компетенций, который будет решать вопросы по комплексному продвижению российских туристических брендов и в стране, и за рубежом.

В рамках этой работы могут быть объединены усилия и бюджеты федеральных, региональных властей и бизнеса. Подобные центры есть во всех туристически успешных странах и доказали свою эффективность. В этом году мы четко увидели, что проблема незнания туристических возможностей страны актуальна не только для иностранцев, но и для наших граждан. Нельзя забывать, что зачастую ограниченный турпоток регионов связан с нехваткой маркетингового продвижения их возможностей.

Это также влияет на интерес инвесторов. На примере тех направлений, которые мы в этом году активно рекламировали, уже виден сильный всплеск инвестиционной активности. Так, в ОЭЗ на Байкале со стороны Бурятии в этом году было заявлено новых проектов на 16 млрд руб.: бизнес увидел интерес людей к региону.

– Несколько лет обсуждается создание единой системы бронирования поездок по России. Как продвигается этот проект?

– У нас есть портал Russia.travel, который сейчас проходит глубокую модернизацию. Из статичного информационного ресурса он должен стать, по сути, интерактивным сообществом путешественников: изменятся не только дизайн сайта, но и подход к формированию контента, появятся новые сервисы и функции, включая удобные маршрутизаторы, быстрый поиск верифицированного контента по всей стране и многое другое.

Мы движемся в направлении создания полноценной цифровой платформы, позволяющей пользователям из любой точки мира организовать свой отдых в России, самостоятельно создать на одном портале индивидуальный тур – от бронирования билетов и проживания до формирования экскурсионно-развлекательной программы.

– Следующие полгода туроператорам придется продолжить ориентироваться на менее маржинальный внутренний рынок. Будут ли пролонгированы использованные в этом году меры поддержки отрасли?

– Ключевая мера господдержки – дать турбизнесу возможность работать, а также создавать условия для увеличения спроса и снижения стоимости турпродуктов. Задачу формирования спроса мы решали через запуск новых чартерных направлений, формирование доступных продуктов, программу туристического кэшбэка. Эти меры отработали очень эффективно, и мы рассчитываем продолжить их реализацию в следующем году.

Расширение чартерной перевозки существенно снижает стоимость туров для конечного потребителя. Пакеты на тот же Байкал раньше стоили от 90–100 тыс. руб., а билет туда-обратно – 40–60 тыс. руб. В этом году можно было на неделю полететь от 35 тыс. руб., включая перелет, проживание, а иногда и питание. В целом такой механизм позволяет снизить стоимость продукта в полтора-два раза.

Регионам чартерная программа дает гарантированный поток и загрузку инфраструктуры, повышая их инвестиционную привлекательность. На зимний сезон мы поддерживаем запуск чартеров в Мурманскую область, Шерегеш, Челябинскую область, горнолыжный кластер «Солнечная долина», Великий Устюг. Будет несколько специальных рейсов во Владивосток на Новый год и программа в Кавминводы, откуда туристы едут на

горнолыжные курорты Северного Кавказа. Чартеры на Байкал снова стартуют в феврале, когда озеро полностью замерзает и превращается в прозрачную гладь.

Мы уже сейчас обсуждаем с отраслью чартерные программы на летний период. Мы также, безусловно, планируем продолжить в следующем году и запущенную в этом году впервые грантовую поддержку бизнеса на развитие проектов в туризме. Что касается антикризисного пакета и секторальных мер, то также сейчас обсуждаем продление некоторых из них.

– Будет ли продлена система кэшбэка?

– Да, так как этого ждет вся отрасль. Кэшбэк позволил туроператорам увеличить на 40% свои продажи, а гостиницам и агрегаторам – на 15–20%. Мера продемонстрировала и очень высокую эффективность расходования бюджетных средств: мультипликатор получился один к шести, туров было приобретено более чем на 6,5 млрд руб., а в виде кэшбэка 300 тыс. граждан получили 1,2 млрд руб. Сотни тысяч семей смогли существенно сэкономить, получив непрямою от государства возврат до 20% стоимости тура или проживания. Многие в принципе отправились в отпуска исключительно благодаря кэшбэку. В среднем турист в поездке тратит примерно столько же, сколько и на сам тур. То есть таким образом регионы получили около 13 млрд руб.

– Ростуризм в этом году по указу президента перешел из Минэкономики в прямое подчинение правительству. Что вам это дает?

– Функционал агентства вырос в несколько раз и, по сути, соответствует полномочиям министерства. Например, по части нормативно-правового регулирования на агентстве теперь лежит ответственность за регулирование и обновления закона «О туризме», который фактически предстоит написать заново. Сейчас для этого совместно с парламентом формируется специальная рабочая группа.

– Детский туризм остается в ведении Минпросвещения. У вас нет цели это изменить?

– У детских оздоровительных лагерей есть своя специфика. Минпросвещения исторически этим занимается, а Ростуризм отвечает за детский отдых в части семейных поездок. Здесь у нас отдельная задача в рамках **нацпроекта**: мы планируем запустить большую программу по субсидированию детских поездок и в целом работаем с **Минтрансом** по повышению доступности семейных поездок. В части детских оздоровительных лагерей важны компетенции профильного министерства, с которым мы обсуждаем возможность включения их в программу туристического кэшбэка в следующем году.

– Вы несколько раз говорили, что выступаете против внедрения системы «Электронная путевка» – аналога ЕГАИС для туротрасли (ее оператор – структура «Ростеха»). Вам она не нравится в принципе или в текущем виде?

– Она должна быть эффективным инструментом прозрачности отрасли и контроля за сохранностью средств туристов. Но в текущем функционале «Электронная путевка» этих вопросов не снимает. Пока же эта государственная система рассчитана на сбор лишь ограниченного количества данных. При этом предполагается, что она будет платной для бизнеса, а значит, и для потребителя. Ростуризм это не поддерживает, тем более в кризис.

– Может ли задача по обелению бизнеса туроператоров решаться иначе?

– Мы полагаем, что наиболее эффективно решить ее системно, в рамках нового закона о туризме. Сейчас мы работаем над этим вместе с отраслью и экспертами, профильными комитетами Госдумы и Совета федерации.

– У туроператоров в этом году была проблема со страховщиками, которые отказывались продлевать с ними договоры, опасаясь краха бизнеса. Как решается этот вопрос?

– Даже в некризисные годы в отрасли происходили десятки резонансных банкротств. Один из ключевых итогов этого года – отсутствие коллапса бизнеса и массовых банкротств. Мы понимаем и отчасти разделяем озабоченность страховщиков.

Сегодня туроператорский бизнес сильно зависим от выездного турпотока, поэтому риски банкротств, конечно, сохраняются.

Ведь ключевые страны по-прежнему закрыты и кризис продолжается. Но, несмотря на это, большинство туроператоров смогли застраховать свою финансовую ответственность и могут продолжать свою работу.

Интервью взяла Александра Мерцалова

<https://www.kommersant.ru/doc/4624822>

КОММЕРСАНТЪ; ГАЛИНА ДУДИНА; 2020.12.19; ЗОНА ТЫ МОЯ, БЕЛОРУССИЯ; ВЫЕХАТЬ ИЗ СТРАНЫ НА АВТОМОБИЛЕ МОЖНО БУДЕТ ТОЛЬКО В РОССИЮ

Граждане Белоруссии в эти выходные еще смогут выехать за границу наземным транспортом, а вот уже с понедельника покинуть страну можно будет только на самолете. Ранее из-за распространения коронавируса въезд в республику уже закрыли для иностранцев. Правда, на российско-белорусскую границу ограничение не распространяется из-за ее юридического статуса. Но зато россиянам для въезда в Республику Беларусь придется теперь застаться справкой об отрицательном тесте на COVID-19.

С 1 ноября въезд в Белоруссию запрещен для иностранцев. Чуть позже возвращение на родину прикрыли и для белорусов, уехавших за рубеж на учебу или работу. «Заразу нам возить не надо, и неважно, с каким паспортом», – объяснял тогда президент Александр Лукашенко. Такой режим ограничений сохранится до конца этих выходных, а затем наземные **пункты пропуска** будут закрыты в обоих направлениях для иностранцев и для белорусов.

Соответствующее распоряжение белорусского Совета министров было опубликовано еще 10 декабря. В нем говорилось, что речь идет о способе «предотвращения распространения в Республике Беларусь инфекции, вызванной коронавирусом COVID-19».

С 21 декабря временно (на какой срок – неизвестно) приостанавливается выезд граждан Белоруссии и постоянно проживающих в стране иностранцев через наземные **пункты пропуска**, а ограничения на въезд сохраняются в силе.

Тех же въезжающих, кто воспользуется самолетом, по приезде попросят показать справку или, в зависимости от страны вылета, отправят в 10-дневный карантин.

Запрет не распространяется на дипломатов, официальные делегации и водителей международных автомобильных перевозок.

Один раз в полгода смогут выехать из страны и белорусы, которые направляются на учебу, работу, лечение или похороны.

Правда, 16 декабря, также в связи с пандемией, белорусская авиакомпания «Белавиа» сообщила о приостановке рейсов в Таллин (до конца года), Ригу (до конца января), Будапешт и Алматы (до весны), а также во все российские аэропорты кроме «Домодедово» (до 31 января) – «в связи с отсутствием разрешения со стороны РФ».

И все же граждан России ограничения практически не затронут: необходимо будет только иметь с собой справку. А вот закрывать со своей стороны границу с Россией так же, как с Латвией, Литвой, Польшей и Украиной, Белоруссия пока не намерена. Дело в том, что она имеет статус внутренней границы Союзного государства России и Белоруссии.

Пограничный контроль осуществлять негде: если на границе РФ с Финляндией (протяженность 1272 км) – 31 **пункт пропуска**, с КНДР (17 км) – один **пункт пропуска**, то на 1239-километровой границе с Белоруссией – ни одного.

Конечно, государственная граница между Россией и Белоруссией существует, но на местности она не демаркирована и по двусторонним договоренностям должна быть открытой. Такой она и остается для граждан России и Белоруссии, которые могут пересекать границу без прохождения паспортного контроля. Даже когда с 2014 года

российская сторона сначала ограничила, а затем и вовсе закрыла эту границу для пересечения иностранцами (гражданами третьих стран), Минск продолжал настаивать на том, что с белорусской стороны контроля не будет. Более того, и в условиях новых ограничений со следующей недели граждане России, следующие транзитом через Белоруссию в РФ, смогут проезжать даже через наземные **пункты пропуска** с третьими странами.

Напомним, что решительные ограничительные меры, связанные с пандемией, едва ли можно назвать продолжением системной политики белорусских властей в этом направлении. Так, в первую волну пандемии Белоруссия стала одной из немногих стран, которые вообще не вводили никакие официальные ограничения. В СМИ широко цитировались высказывания Александра Лукашенко, который стремился продемонстрировать, что распространение вируса не так уж и страшно, а, например, ношение масок в школе называл «несуветной глупостью». В октябре президент говорил так: «Я на сегодняшний день не намерен изолировать и закрывать страну... Если бы мы это сделали в феврале, марте или апреле, мы бы пожинали плоды, которые пожинает сегодня Кыргызстан (где произошла смена власти.– “Ъ”). У нас бы не было работы у людей, мы бы обрушили экономику, не было бы даже малейшей зарплаты».

Между тем, с момента президентских выборов 9 августа этого года протесты в Белоруссии хоть и сократили размах, но не прекращаются. Как заявила, комментируя грядущее закрытие границ, один из лидеров оппозиции, экс-кандидат в президенты Светлана Тихановская, за 26 лет Александр Лукашенко «вернул Беларусь во времена сталинизма с его массовыми показательными репрессиями, террором, а теперь и с железным занавесом». «Режим делает все, чтобы превратить нашу страну в современный ГУЛАГ – огромную тюрьму, где царит страх и насилие. Он боится огласки и правосудия и надеется, что закрытые границы помогут спрятать все его преступления. Но я точно знаю: волю народа за закрытой границей не скрывать», – заверила она.

По оценкам МВД Белоруссии, несмотря на ограничения в условиях пандемии, введенные в других странах, в сентябре–октябре из Белоруссии уехали более 13,5 тыс. человек. Из них около 10 тыс. человек – в Польшу. Варшава ранее предложила компаниям из Белоруссии льготные условия релокации, а белорусским медикам и студентам упростила условия въезда и трудоустройства. С аналогичными инициативами выступили и власти Литвы и Украины.

<https://www.kommersant.ru/doc/4624242>

На ту же тему:

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/10306925>

МОСКВА 24; 2020.12.18 09:50; ПЕРВУЮ ВПП В ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТКРОЮТ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ 24 ДЕКАБРЯ

Открытие первой взлетно-посадочной полосы в аэропорту Шереметьево после реконструкции запланировано на 24 декабря. Об этом авиагавань сообщила на своей странице в Instagram.

«Открытие ВПП-1 состоится 24 декабря», – сообщили в аэропорту.

В торжественном открытии примут участие официальные лица, в числе которых **министр транспорта РФ Виталий Савельев**. Церемония состоится на новой взлетно-посадочной полосе. Первый рейс будет выполнен **авиакомпанией «Аэрофлот»**.

Ранее стало известно, что аэропорт перенес открытие после реконструкции первой взлетно-посадочной полосы с 4 декабря на середину месяца. Длина обновленной ВПП будет составлять 3 тысячи 550 метров, а ширина – 60 метров.

<https://www.m24.ru/news/transport/18122020/146250>

РОССИЯ 24; АНДРЕЙ ЕВГЕНЬЕВ; 2020.12.18 08:47; ШУЙСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ ОТКРЫЛСЯ ПОСЛЕ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Шуйский железнодорожный вокзал открылся после капитального ремонта. Работы велись два года. Объекту культурного наследия вернули его исторический облик.

<https://www.vesti.ru/video/2251364>

РОССИЯ 1; АЛЕКСАНДР РУДЕНКО; 2020.12.17 21:13; НА ТРАССЕ «ДОН» ПОЯВИТСЯ НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ АДЕРБА. ВЕСТИ В 20:00

Строительство моста через реку Адерба началось под Геленджиком в Краснодарском крае. Возведение переправы – это только один из этапов реконструкции трассы «Дон», которая сделает дорогу к морю быстрее, удобнее и безопаснее.

<https://www.vesti.ru/video/2251272>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; 2020.12.18 11:07; НЕТ «СУПЕРДЖЕТОВ» – НЕТ ДОТАЦИЙ

В: Авиакомпаниям, которые не летают Superjet`ами между регионами, правительство вдвое сократит дотации – на пять миллиардов рублей. В их числе – S7, «РусЛайн», Utair, NordStar – они потеряют от 20 до 90 процентов субсидий. Зато авиакомпаниям с парком Superjet`ов увеличат дотации – из общего размера субсидий для авиакомпаний (четырнадцать миллиардов) они получат почти семьдесят процентов федеральных и региональных дотаций, подтвердили в **Росавиации**. Среди них «ИрАэро», «Азимут» и Red Wings. Больше всего достанется авиакомпании «Ямал», которая принадлежит правительству ЯНАО. В этом регионе слабо развита наземная транспортная инфраструктура. Эксперты считают, что инициатива не повлияет на авиаотрасль.

РОМАН ГУСАРОВ (ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ПОРТАЛА AVIA RU NETWORK): На начало года у «Ростеха» скопилось по... более сорока Superjet`ов невостребованных нашими авиакомпаниями, вообще – ни нашими, ни зарубежными компаниями, и их надо куда-то пристраивать. И поэтому в данном случае те компании, которые все-таки решились их приобрести, получают некий бонус от государства. Это не значит, что всем остальным достанется даже, скажем, мало они будут получать, ну, значительно меньше. У них будет значительно меньше возможностей претендовать на субсидируемые маршруты. Всегда есть и была такая возможность, как прибегнуть к такой формальной уловке – взять в лизинг один-два Superjet`а именно для того, чтобы получить доступ к этим направлениям. Что касается самих самолетов, самолет уже избавился от «детских болезней», и компании его не берут не потому, что он какой-то плохой или чем-то их не устраивает, просто далеко не для всех компаний он подходит по их маршрутной сети. Все-так Superjet 100 – это ближнемагистральный самолет.

REGNUM; 2020.12.20; НА ДОРОГИ НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ ЗА ГОД ПОТРАТИЛА БЕСПРЕЦЕДЕНТНУЮ СУММУ

Дорожный фонд Новосибирской области в текущем году за счет поддержки федерального бюджета составил около 25 млрд рублей. По данным регионального правительства, это – беспрецедентная сумма.

По словам **министра транспорта** и дорожного хозяйства области Анатолия Костылевского, на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт дорог было направлено 18,13 млрд рублей. Для сравнения, в 2019 году – 11,65 млрд рублей. В эксплуатацию было введено 368 км автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения.

Большой объем финансирования направлен на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** – 7,4 млрд рублей.

Запланированный общий объем дорожного фонда Новосибирской области на 2021 год – 15,7 млрд рублей (без учета возможного дополнительного федерального финансирования и перераспределения иных бюджетных средств).

<https://regnum.ru/news/3146275.html>

ТАСС; 2020.12.18; В НИЖНИЙ НОВГОРОД ПОСТУПИЛА ПОСЛЕДНЯЯ В ЭТОМ ГОДУ ПАРТИЯ ИЗ 14 АВТОБУСОВ НА ГАЗЕ

Новые 14 автобусов на газомоторном топливе поступили в автопарк Нижнего Новгорода. Они будут курсировать по двум социальным маршрутам, сообщил журналистам в пятницу губернатор Нижегородской области Глеб Никитин.

«Это последняя партия, которая была закуплена для региона в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году. Сейчас транспорт передан на обслуживание МП «Нижегородпассажиравтотранс», - сказал Никитин.

Новый общественный транспорт будет курсировать по двум социальным маршрутам областного центра: А-72 «Микрорайон Верхние Печеры - Автовокзал «Щербинки» и А-10 «Улица Дубравная - Московское шоссе». Автобусы оборудованы антивандальными креслами и противоскользящим напольным покрытием, а также приспособлены для перевозки маломобильных граждан, пенсионеров и детей.

«Всего в рамках национального проекта в этом году было закуплено 84 автобуса. Перед нами стоит важная задача по обновлению подвижного состава и мы постепенно движемся в данном направлении. В предыдущие три года за счет областного бюджета уже был закуплен 581 автобус. Теперь приобрести транспорт можно и в рамках национального проекта, для региона это большое подспорье», - добавил Никитин.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10298345>

ТАСС; 2020.12.20; НА ЧУКОТКЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГУ К АЭРОПОРТУ В САМОМ СЕВЕРНОМ ГОРОДЕ РОССИИ

Дорогу к аэропорту города Певек на севере Чукотки отремонтируют в 2021 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил ТАСС советник-эксперт отдела информационной политики правительства Чукотского автономного округа Александр Крымов.

«В 2021 году на Чукотке в рамках профильного **нацпроекта** планируется выполнить ремонт трех участков дорог в окружной столице и дороги регионального значения Певек – Апапельгино – Янранай. Эта дорога ведет к аэропорту Певека, в который можно добраться из других регионов России только по воздуху. Протяженность дороги – около шести километров, летом подрядная организация уложит и укатает щебень по всей поверхности автотрассы. В Анадыре же в рамках **нацпроекта** будет заменен асфальт, установлены новые бордюры и отремонтированы съезды в межквартальные проезды», – сказал Крымов.

В 2020 году по **нацпроекту** на Чукотке отремонтировали объездную дорогу в районе Анадырской ТЭЦ, а также три участка трассы регионального значения Эгвекинот – Мыс Шмидта. По этой магистрали в северные села завозят продукты, медикаменты. Всего на строительство дорог в рамках **нацпроекта** Чукотка получила около 200 млн рублей из федерального бюджета.

Портовый город расположен на восточном берегу одноименного пролива, соединяющего Чаунскую губу и Восточно-Сибирское море, в 640 км от Анадыря. Является самым северным городом в России. В нем живут около 4,5 тыс. человек. Аэропорт Певека

находится в пригородном поселке Апапельгино, ежегодно он принимает около 23 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10307405>

ТАСС; 2020.12.18; АЗЕРБАЙДЖАН ЗАКРЫВАЕТ СУХОПУТНУЮ ГРАНИЦУ С РОССИЕЙ ДО 1 МАРТА 2021 ГОДА

Азербайджан закрывает сухопутную границу с Россией для перехода граждан до 1 марта 2021 года из-за роста числа заразившихся коронавирусом в обеих странах. Об этом в пятницу сообщили ТАСС в посольстве республики в Москве.

«В связи с резким ростом числа людей, заразившихся коронавирусом как в России, так и в Азербайджане, а также введением внутри нашей страны строгих карантинных мер, сухопутная государственная граница между Российской Федерацией (Республика Дагестан) и Азербайджанской Республикой для перехода граждан будет закрыта до 1 марта 2021 года», – указали в диппредставительстве.

В посольстве подчеркнули, что «транспортное сообщение между РФ и Азербайджаном продолжается в полном объеме и в обычном режиме». «Из-за сложившейся эпидемиологической ситуации временно приостановлен пешеходный переход граждан», – пояснили в диппредставительстве.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/10298213>

ТАСС; 2020.12.21; САУДОВСКАЯ АРАВИЯ ПРИОСТАНОВИЛА МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

Саудовская Аравия объявила в воскресенье о приостановке международного авиасообщения из-за отмеченной в нескольких странах мутации коронавируса. Об этом сообщил информационный портал Almnatiq со ссылкой на МВД королевства.

«На основании данных Минздрава о распространении в ряде стран нового штамма коронавируса до тех пор, пока не прояснится информация о природе этого вируса, и в целях обеспечения безопасности населения правительство приняло решение приостановить все международные рейсы, за исключением особых случаев, сроком на одну неделю с возможностью пролонгации еще на неделю, – говорится в обнародованном заявлении ведомства. – Рейсы, которые уже прибыли в королевство из-за рубежа, смогут покинуть страну».

Кроме того, временно закрывается въезд в страну через сухопутные переходы и морские порты также сроком на неделю с возможностью продления еще на одну неделю. Возвращающиеся в королевство обязаны уйти на самоизоляцию на две недели и сделать ПЦР-тест с повторением теста через пять дней. Те, кто прибыл в страну в последние три месяца, обязаны сделать тесты на антитела к коронавирусу.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/10306949>

ТАСС; 2020.12.21; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ ОБЯЗАЛИ ПАССАЖИРОВ ПРИЛЕТАТЬ СО СПРАВКАМИ ОБ ОТСУТСТВИИ КОРОНАВИРУСА

Пассажиры, прилетающие на Камчатку из других регионов страны, обязаны предъявлять отрицательный результат тестирования на коронавирус в главном аэропорту Камчатки. Это следует из постановления губернатора от 18 декабря о мерах по профилактике коронавируса, опубликованного на сайте правительства в понедельник.

«Обязать граждан Российской Федерации при прибытии на территорию Камчатского края из других субъектов Российской Федерации предъявлять отрицательный результат лабораторных исследований (тестирования) на COVID-19, датированный не более чем за три календарных дня до прибытия на территорию края. В случае появления любого ухудшения состояния здоровья в течение 14 календарных дней со дня прибытия на

территорию региона незамедлительно обращаться за медицинской помощью по месту жительства или пребывания без посещения медицинских организаций», – говорится в постановлении.

<https://tass.ru/obschestvo/10307487>

ТАСС; 2020.12.18; ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПРИ МИНПРОСВЕЩЕНИЯ РФ ОЦЕНИЛ КАЧЕСТВО ОБРАЗОВАНИЯ В 62 ОРГАНИЗАЦИЯХ

Общественный совет по независимой оценке и качеству (НОКО) при Министерстве просвещения РФ провел независимую оценку качества условий осуществления образовательной деятельности в 62 организациях, осуществляющих образовательную деятельность за счет ассигнований федерального бюджета.

«Оценка была проведена в соответствии с перечнем показателей, определенным по итогам открытого конкурса в соответствии с положениями Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Сбор и обобщение данных были проведены федеральным оператором ООО «Верконт Сервис», – сказано в документе.

Оценка федерального оператора была сформирована на основе анализа информации, размещенной на официальных сайтах и информационных стендах образовательных организаций, по итогам выезда экспертов в образовательные организации и сбора данных на месте, а также на основе онлайн-анкетирования обучающихся.

Участники мониторинга

В мониторинге приняли участие профильные организации федеральной формы собственности, подведомственные Минздраву РФ (8), Минтруда и соцзащиты РФ (4), Минспорта РФ (5), **Федеральному агентству железнодорожного транспорта** (9), Минпросвещения РФ (4), **Федеральному агентству воздушного транспорта** (3), Федеральному агентству по рыболовству (3), Министерству науки и высшего образования РФ (5), Минсельхозу РФ (6), ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» (7), **Федеральному агентству морского и речного транспорта** (7), Федеральному агентству связи (1).

Организации, в отношении которых проводилась независимая оценка, расположены в 35 субъектах Российской Федерации. Деятельность по общему образованию из них осуществляют 7 организаций, среднему профессиональному образованию – 51, дополнительному образованию детей – 4 организации.

Итоги независимой оценки

Итоги исследования НОКО в 2020 году показали достаточно высокое качество условий образовательной деятельности в организациях-участницах. У 61% из них средняя итоговая оценка составляет более 90 баллов. Самая нижняя средняя итоговая оценка качества условий осуществления образовательной деятельности составила 75 баллов.

Средняя итоговая оценка качества по всем организациям – 90,84 балла, при этом по 33 образовательным организациям (53,0% от общего количества) она превышает среднее значение. Наиболее высокие баллы получили организации, расположенные в Ростовской области, Москве, Самарской, Рязанской и Оренбургской областях, Кемеровской области – Кузбассе, Краснодарском крае, Ставропольском крае.

Максимальный средний показатель качества в разрезе главных распорядителей средств федерального бюджета зафиксирован для организаций, подведомственных Минтруда и соцзащиты РФ (97,38 баллов); минимальный – подведомственных **Федеральному агентству воздушного транспорта** (83,5 балла).

Максимальный средний показатель по федеральным округам зафиксирован для организаций в Южном федеральном округе (94,19 балла), минимальный – Дальневосточного федерального округа (85,21).

По субъектам РФ максимальный средний показатель зафиксирован в организациях на территории Кемеровской области – Кузбасса (97,39 балла), минимальный – в Сахалинской области (75,35 балла).

Систематизированные в разрезе субъектов РФ, федеральных округов и главных распорядителей средств федерального бюджета результаты и исследования Общественного совета представлены в таблицах.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/10291477>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.12.21; ПРОДЛИТЬ НЕЛЬЗЯ МЕНЯТЬ: НУЖНО ЛИ ПОЛУЧАТЬ НОВЫЕ ПРАВА ДО НОВОГО ГОДА; ВОДИТЕЛЬСКИЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ С ИСТЕКАЮЩИМ СРОКОМ ДЕЙСТВИЯ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРОДЛИТЬ ДО ЛЕТА

У автовладельцев остается немного времени, чтобы поменять истекшие водительские удостоверения, – с наступлением нового года их действие прекратится. МВД предупреждает о санкциях, а депутаты уже предложили продлить срок замены прав до лета. Нужно ли спешить с заменой и стоит ли менять действующее удостоверение на права нового образца, разбирались «Известия».

Оштрафуют и отстранят

Из-за коронавирусных ограничений срок действия паспортов и водительских удостоверений был продлен указом президента РФ Владимира Путина. Заменить документы, прекратившие действие в период с 1 февраля по 15 июля, разрешалось вплоть до 31 декабря 2020 года.

В ГИБДД предупредили: водителю, у которого права с истекшим сроком действия, грозит привлечение к административной ответственности по части 1 статьи 12.7 КоАП РФ. Санкции данной статьи предусматривают штраф в размере от 5 до 15 тыс. рублей, а также задержание транспортного средства и отстранение водителя от управления.

«Многие до последнего не меняли документы»

Несмотря на строгий режим самоизоляции, за 2020 год в подразделениях ГИБДД заменено более 3,5 млн прав, однако в «Единой России» считают, что не все желающие успели получить новые документы, и предложили продлить срок действия паспортов и водительских удостоверений. Депутаты обратили внимание на то факт, что процедура замены документов связана с личным присутствием людей в МФЦ, ГИБДД, сбором и оформлением различных документов, справок.

«Многие до последнего не меняли документы, оставаясь на самоизоляции. Сейчас образовались очереди из желающих это сделать. Поэтому считаем необходимым продлить срок замены паспортов и водительских удостоверений еще на полгода – до 30 июня 2021 года», – заявил Турчак на социальном онлайн-форуме ЕР.

«Загонять людей в очереди неправильно»

Опрошенные «Известиями» эксперты положительно восприняли идею продления сроков.

– Думаю, что государственные органы должны уже работать в условиях нового времени. И законодатели – тоже. Очевидно, что история с пандемией с нами надолго. Понятно, что невозможно бесконечно продлевать права. Но и загонять людей в очереди неправильно, – прокомментировал ситуацию главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков.

Ведущий юрист Европейской юридической службы Орест Мацала считает такое развитие событий вероятным.

– На фоне предстоящих выборов в сентябре 2021 года необходимо набрать очки. Но смысл продления процедуры замены водительского удостоверения имеет и вполне практическую основу. Наблюдается сохранение напряженности в области обмена водительских удостоверений. Да и растянуть процедуру обмена ВУ в условиях

продолжающегося распространения коронавирусной инфекции вполне логично, чтобы люди элементарно не толпились в очередях.

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов считает, что всё зависит от количества тех, кто еще не успел поменять документы:

– Надо понимать, успели ли заменить ВУ все те, кто должен был или нет. Записаться на госуслугах непросто, но в целом больших очередей нет. Решение о продлении действия прав можно принять на основании фактических данных. Сколько людей еще не успели поменять права? Надо оценить эту цифру.

В МВД рассказали «Известиям», что пока не располагают информацией о продлении сроков водительских удостоверений. Пока крайний срок – 31 декабря 2020 года.

«Права должны быть бессрочными»

Эксперты обратили внимание на тот факт, что в ряде государств водительское удостоверение выдается на гораздо более долгий срок, чем в России.

– Если у человека нет каких-либо противопоказаний, если он не попал в базу данных инвалидов, алкоголиков и наркоманов, думаю, таким можно на законодательном уровне продлить срок действия ВУ. Или сделать так, чтобы человек мог поменять права дистанционно. Или же сразу выдавать права на 15 лет, безопасность от этого не пострадает, – считает Максим Кадаков.

Не видит большого смысла в смене прав раз в 10 лет и руководитель проекта «Пробок.нет» Александр Шумский:

– Вы не пересдадите теорию и практику, не подтвердите квалификацию. Поэтому логичнее либо устроить процедуру обновления, сдачу теста на знание теории, либо права должны быть бессрочными.

Снабдили переводом

Те автовладельцы, кто будет менять водительское удостоверение сейчас, скорее всего, удивятся его новому формату. На самом деле новые права выдают уже несколько месяцев. В верхней части лицевой стороны новых прав расположены в три строки надписи сиреневого цвета: ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ, PERMIS DE CONDUIRE, DRIVING LICENCE.

Эти изменения были нужны, чтобы привести форму водительского удостоверения в соответствие российскому законодательству и нормам международного права. Речь идет в первую очередь о конвенции о дорожном движении, принятой 8 ноября 1968 года в Вене. Жители ратифицировавших ее государств могут путешествовать по этим странам с правами национального образца. В число государств входит и Россия. Специально менять права на новые, если срок годности старых еще не истек, не нужно.

«Не права, а библиотечная карта»

По словам заместителя начальника управления – начальника отдела организации регистрационно-экзаменационной деятельности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения (ГУОБДД РФ) Сергея Фомочкина, конвенция о дорожном движении, участником которой является Россия, не требует обязательного наличия записей на этих языках.

«По многочисленным обращениям наших граждан, которые активно используют водительские удостоверения российские за рубежом, и в целях снятия возможного недопонимания с моими коллегами за рубежом мы приняли решение ввести эти записи, чтобы этот документ однозначно трактовался и дорожными полицейскими как водительское удостоверение», – сказал Фомочкин.

С такой проблемой за границей столкнулся Александр Шумский:

– Выехал за границу, а взять машину напрокат не смог. Мне сказали, что у меня не права, а библиотечная карта. Иностранцы не могут идентифицировать наши права.

Автовладельцам, рассказал Шумский, приходилось оформлять международное водительское удостоверение, которое нужно для стран, подписавших Женевскую конвенцию, а не Венскую.

«Проблема в том, что действуют они всего три года. И, кажется, ограничение это исключительно российское», – рассказал Шумский.

<https://iz.ru/1101794/anastasiia-pisareva/prodlit-nelzia-meniat-nuzhno-li-poluchat-novye-prava-do-novogo-goda>

КОММЕРСАНТЬ ПРИКАМЬЕ; 2020.12.18; ЖЕЛТЫЙ ПРЕСС; В ПРИКАМЬЕ МОГУТ УСТАНОВИТЬ ЕДИНЬЙ ЖЕЛТЫЙ ЦВЕТ ДЛЯ ТАКСИ

Власти региона решили вернуть утвержденное в 2011 году требование к такси – все машины должны быть полностью желтого цвета. Перевозчики выступают против этой инициативы, так как видят в ней ограничение рынка. В краевом парламенте предложение оценили положительно. По мнению депутатов, в сфере таксомоторных перевозок в регионе давно не хватает порядка. Градозащитники считают, что в идентификации такси по цвету сегодня нет необходимости, так как большинство пользователей заказывают такси в приложениях.

Краевые власти направили крупным таксомоторным службам, представленным на территории региона, сводный отчет об оценке законопроекта, которым предлагается утвердить для автомобилей такси единый желтый цвет. Разработчик проекта – **министерство транспорта** Пермского края, отчет утвержден краевым минэкономразвития. Сам документ опубликован на сайте минэка.

Службы такси «Везет» и «Сити-Мобил» уже получили документ. В «Яндекс.Такси» на запрос “Ъ-Прикамье” не ответили.

Ранее в регионе уже была попытка установить единую цветовую гамму для автомобилей такси. В декабре 2011 года был принят закон «О порядке осуществления контроля в сфере деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории Пермского края», согласно которому лицензии на перевозки должны были выдаваться только предпринимателям, имеющим автомобиль желтого цвета. В 2014 году это требование отменили. Действующей редакцией закона допускается окраска кузова такси в любой из трех цветов – желтый, черный или белый, при этом вне зависимости от цвета кузова двери транспортного средства должны быть желтыми.

В региональном **минтрансе** предлагают внести в закон поправки и вернуться к требованиям, утвержденным в 2011 году. В пояснительной записке к законопроекту указано, что уникальная цветовая гамма из трех цветов для автомобилей такси сейчас установлена только в Пермском крае. В **минтрансе** считают, что в настоящее время сложно идентифицировать такси среди других автомобилей. В ведомстве также обосновывают необходимость установить для такси одну цветовую гамму тем, что в связи с предстоящим празднованием 300-летия Перми в Прикамье ожидается большой поток туристов. Предполагается, что единый цвет в данном случае будет способствовать легкой идентификации транспортных средств, а также послужит гарантом обеспечения безопасности пассажиров легкового такси.

Выбор цвета в **минтрансе** Прикамья объяснили тем, что чаще всего для обязательного основного цвета кузова такси оговаривается именно желтый. В частности, такие требования установлены в Москве и Ставропольском крае. В ведомстве посчитали также, во сколько таксопаркам обойдется смена цвета машин – 12 тыс. руб. за один автомобиль.

Если краевое законодательное собрание одобрит изменение в закон, то оно вступит в силу с 1 января 2022 года.

Перевозчики выступили против такой поправки.

Мы считаем данную меру избыточной, так как такое ограничение рынка может повлиять на стоимость поездок и количество автомобилей, занятых в такси. Первое повлияет на

пользователей – пермяки не смогут уехать по своим делам в привычном им формате. Второе может отразиться на заработке водителей», – объясняют в пресс-службе ГК «Везет».

В компании отмечают также, что все затраты на смену цвета кузова лягут на таксопарки и перевозчиков, что может спровоцировать уход многих перевозчиков в серую зону. «Это затормозит легализацию рынка и рост доступности такси для пассажиров», – прогнозируют в «Везет».

Такого же мнения придерживаются в «Сити-Мобил». «Для юрлиц и индивидуальных предпринимателей 12 тыс. руб., обозначенные в сводном отчете, могут стать серьезным препятствием в период постковидного развития экономики. Даже при наличии небольшого автопарка в 50 машин перевозчику придется одновременно инвестировать в оклейку транспортных средств примерно 2,5 млн руб. А перевозчики без разрешений будут выигрывать в конкуренции, так как им не приходится соблюдать нормы данного законопроекта», – отмечают в компании.

В «Сити-Мобил» считают также некорректной отсылку к опыту Москвы и Ставрополья. По информации компании, дума Ставропольского края уже утвердила поправки, которые отменяют обязательный желтый цвет для автомобилей такси. Перекрашивание машин в один цвет не решало проблемы безопасности пассажиров в регионе, при этом предприниматели из-за дополнительных трат предпочитали уходить с рынка легальных перевозок. Что касается Москвы, то там введение требования по цвету связано, прежде всего, с рядом преференций для автомобилей такси – движение по выделенной полосе и бесплатная парковка в центре города, пояснили в «Сити-Мобил». «Кроме того, в столице те, кто заняты в сфере таксомоторных перевозок, получают субсидии по лизингу и по кредитам. Только за 2020 год было выплачено более 300 млн руб. субсидий. Данные субсидии в полной мере компенсируют все затраты, связанные с перекраской автомобиля в желтый цвет», – сообщили в «Сити-Мобил».

Немногочисленные местные перевозчики еще не получили документа. По мнению руководителя пермской службы социального такси «Ангел» Владислава Наумова, единого желтого цвета дверей достаточно для идентификации такси.

Оклейка всего кузова обойдется дороже, чем заявленные 12 тыс. И мне кажется, это лишнее. Но мы были бы согласны на такое требование при условии, что оно будет для всех. А то нас власти контролируют очень жестко, а перевозчики, сотрудничающие с крупными агрегаторами, несмотря ни на что, работают как хотят», – сетует предприниматель.

Депутат краевого парламента Юрий Борисовец поддерживает инициативу властей региона.

Мы неоднократно раньше поднимали этот вопрос. Участники рынка даже установленные требования перестали соблюдать. По городу сейчас ездят автомобили самых разных цветов, и даже двери многие перевозчики не оклеивают. Надо наводить порядок», – говорит господин Борисовец.

Градозащитник Денис Галицкий, как и сами перевозчики, видит в предложении окрасить все такси в городе в один цвет ограничение конкуренции.

Раньше люди ловили такси на улице, и единый цвет автомобилей действительно им в этом помогал. Сейчас так никто не делает, все заказывают машину в приложении, в крайнем случае звонят. Так что идентифицировать автомобиль по цвету пассажирам не требуется. Единственное, к чему это приведет, так это к тому, что кого-то просто выдают с рынка», – считает господин Галицкий.

<https://www.kommersant.ru/doc/4624269>

АВТОРАДИО; 2020.12.20 11:29; ЗА ВРЕМЯ РАБОТЫ ГОССИСТЕМЫ «ПЛАТОН» ДОРОЖНЫЙ ФОНД РОССИИ ПОПОЛНИЛСЯ ПОЧТИ НА 130 МЛРД РУБ

Все поступления от системы «Платон» за два ближайших года **Росавтодор** направит на капитальный ремонт 100 мостовых сооружений и 600 км загруженных федеральных трасс. В том числе в 23-х регионах участки федеральных дорог расширят до 4 полос. В результате общий объем отремонтированных магистралей увеличится до 3 тысяч 300-сот км, количество обновленных переправ превысит 130. В компании отметили, что взимание «покилометровой» платы с российских и иностранных грузоперевозчиков и логистических предприятий улучшило безопасность автодорог, «прозрачность» рынка грузоперевозок. Ежедневно все собранные средства перечисляются в Дорожный фонд России. За время работы госсистемы «Платон» он пополнился почти на 130 млрд руб. Участки для ремонта выбираются с учетом мнения водителей – на сайте «Дорожная инспекция /ОНФ Карта убитых дорог» – [dorogi – onf. ru](http://dorogi-onf.ru).

<https://www.avtoradio.ru/news/uid/178360>

ТАСС; 2020.12.18; МВД ОПРЕДЕЛИТ ПЕРЕЧЕНЬ ДОРОГ, ГДЕ БУДЕТ ПРОВОДИТЬСЯ ПРАКТИЧЕСКИЙ ЭКЗАМЕН НА ПРАВА

МВД России для проведения практической части экзамена на получение водительских прав определит перечень дорог и улиц. Об этом ТАСС сообщили в пресс-центре МВД в ответ на соответствующий запрос.

«В соответствии со вступающими в силу с 1 апреля 2021 года изменениями, маршруты будут представлять собой перечень дорог и улиц, на которых будет проводиться практический экзамен», – сказали в пресс-центре. При этом, как отметили в МВД, экзаменационные маршруты с заранее определенной последовательностью поворотов и разворотов из практического экзамена будут исключены.

Кроме того, в соответствии с новым регламентом практический экзамен не будет содержать проверки первоначальных навыков управления транспортным средством на закрытых территориях.

«В данных целях переработан экзаменационный лист и система штрафных баллов, конкретизированы действия кандидата в водители и экзаменатора при проверке отдельных навыков, а также условия их оценки», – подчеркнули в МВД.

<https://tass.ru/obschestvo/10290531>

РИА НОВОСТИ; СЕРГЕЙ САВЧУК; 2020.12.20; КИТАЙ ОТОМСТИЛ: НА ТОРГОВОЙ ВОЙНЕ ВЫИГРАЛА РОССИЯ

На этой неделе зарубежные СМИ вышли с кричащими заголовками «Китай запретил импорт австралийского угля», что на проверку оказалось чистой правдой. По данному поводу даже выступил премьер-министр Австралии Скотт Моррисон, заявивший, что Пекин проводит дискриминационную политику, нарушающую законы открытого рынка. Западная информационная машина тут же окрестила произошедшее китайской мстостью Канберре за последовательную поддержку США в торговой войне с КНР. Речь идет об умышленном ограничении возможностей IT-гиганта Huawei.

Пекин, привычно уклоняющийся на международной арене от прямой конфронтации, устами своего главного медиаресурса The Global Times сообщил, что никакого запрета нет, а все происходящее – лишь последствия тяжелого года, спада производства и неизменной приверженности политике декарбонизации и постепенного отказа от угля как энергетического ресурса. Впрочем, как ни прячь эмбарго в красивое кружево словесной дипломатии, физического факта это не отменяет. Поставки австралийского угля заморожены на неопределенный срок.

Чтобы разобраться во всем происходящем, нужно обратиться к совсем свежей истории. Австралия была одним из ярких сторонников США на всем протяжении американо-китайского торгового и экономического противостояния. Вашингтон и Дональд Трамп с самого начала пытались выдвинуть с собственного рынка цифровые продукты Huawei и ZTE, но особо не преуспели, а в конце 2019 года стороны ушли на перерыв, подписав первую часть соглашения. А вот Канберра ни на какие уступки не шла, упорно игнорируя все завуалированные и явные сигналы, подаваемые Китаем.

Пекин настойчиво просил оставить в покое его технологических монстров и не препятствовать внедрению на австралийском рынке технологий 5G китайского производства. Но поскольку призывы жить дружно услышаны не были, в качестве предупредительного выстрела еще в апреле 2018 года КНР запретила ввоз из Австралии перерабатываемых отходов, что привело к самому настоящему мусорному кризису.

Канберра в качестве парирующего жеста официально запретила использование телекоммуникационных решений Huawei и ZTE, на что Китай в сентябре того же 2018-го ответил блокировкой вещания главного информационного портала ABC (Australian Broadcasting Corporation).

Ситуация зашла в тупик, и, чтобы сделать австралийцев более сговорчивыми, КНР в феврале 2019-го запустила пробный шар. Именно тогда впервые начались проблемы с приемкой в китайских портах, например Даляне.

Цель была выбрана не случайно. Дело в том, что пока прогрессивные страны понемногу сворачивают угольную генерацию и переходят на экологически чистые источники, для Зеленого континента добыча этого полезного ископаемого является краеугольным камнем экономики. Австралия в год добывает порядка 540 миллионов тонн энергетических и коксующихся углей, 75% которых идет на экспорт. В 2019 году местные угольщики экспортировали топлива на 53 миллиарда долларов, а профильные отчисления в бюджет составили 8,3% ВВП.

Главным покупателем австралийского угля уже много лет выступает Япония, в прошлом году закупившая его на 17 миллиардов долларов (27% всего экспорта). Китай является вторым главным рынком сбыта – 13,7 миллиарда долларов и 21% внешней торговли. Потеря такой площадки может вызвать не просто кризис в профильной отрасли, но и серьезные проблемы в национальной экономике.

Надо сказать, что Китай неоднократно вводил временные ограничения на импорт австралийского угля, но всякий раз снимал их, явно ожидая изменения политической позиции Канберры. Этого не произошло, и потому летом текущего года в ход пошли другие инструменты. Китайское правительство объявило, что рассматривает возможность введения заградительных торговых санкций на ряд австралийских товаров, в частности вино, мясо и морепродукты. Реакции опять не последовало, и в ноябре продукцию виноделов обложили налогом в размере от 107 до 212%.

Чтобы усилить эффект, в этот же период вступил в силу негласный приказ в очередной раз поставить импорт топлива из Австралии на паузу. Как сообщал Bloomberg, в ноябре средний срок ожидания судов с австралийским углем на заход в порт и разгрузку составлял в среднем около месяца, что приносило экспортерам и перевозчикам громадные убытки. Китай никогда прямо не говорил, за что наказывает австралийцев, отделяясь общими фразами о защите экологии и необходимости наращивать собственную добычу. Впрочем, мотивы были весьма прозрачны и понятны.

В случае если текущий запрет затянется, у Канберры начнутся очень серьезные проблемы, потому что заместить китайский рынок просто нечем. Япония и Южная Корея (тоже ключевой рынок сбыта) планируют достичь нулевой отметки выбросов парниковых газов уже к 2050 году, то есть импорт там совершенно точно будет падать. Есть еще Индия с ее амбициозными планами стать главной сталелитейной страной планеты, но Дели покупает кокс в самых разных местах, включая главных конкурентов – Индонезию и Россию.

Кстати, о России.

На фоне весьма дружественных отношений Москвы и Пекина и стремительно остывающей симпатии второго к коллективному Западу было бы логично предположить, что освободившуюся нишу займут российские угольщики. Благо у нас добывается вся сортовая номенклатура, включая антрацит и кокс. Увы, это крайне маловероятно – и причины тут сугубо физического плана.

Во-первых, разом заместить на китайском рынке более 70 миллионов тонн австралийского угля нам просто нечем. За весь 2019 год, по данным Минэнерго, российские горняки выдали на-гора 441 миллион тонн продукции, из которых 206,5 миллиона ушли на экспорт. Если оставить за скобками собственные потребности в секторах производства электроэнергии и металлургии, российский уголь отгружается в 80 других стран. Ни нарастить добычу, ни изъять топливо в таком объеме с других рынков нереально.

Во-вторых, любые планы экспансии упираются в «бутылочное горлышко» – логистику. Круглогодично российские угольщики бодаются с **«Российскими железными дорогами»**. Первые требуют увеличения квот на провоз продукции и больших скидок.

РЖД резонно отвечают, что уголь и так одна из главных позиций перевозок в восточном направлении и только за 2020 год из Кузбасса, который обеспечивает две трети экспортных поставок, вывезено более 55 миллионов тонн этого топлива. В настоящий момент по личной просьбе губернатора Сергея Цивилева рассматривается возможность вывоза еще десяти миллионов тонн. Делается это, чтобы хоть частично покрыть недополученную регионом в этом году прибыль в размере 50 миллиардов рублей.

Но это операция разовая и на общую пропускную способность транспортных магистралей никак не влияет. Наш железнодорожный восточный ход загружен до предела, и впихнуть в него пару десятков миллионов тонн для Китая не смог бы даже волшебник.

Давно назрела необходимость расшивки БАМа и Транссиба, но объекты эти настолько масштабные, что до них на фоне множества других инфраструктурных проектов у правительства просто не доходят руки. На своей пресс-конференции 17 декабря Владимир Путин упомянул выделение 60 миллиардов рублей на переоборудование Транссиба. Деньги громадные для рядового обывателя, но применительно к железнодорожной магистрали протяженностью более девяти тысяч километров – увы, не так много.

Винить правительство в жадности было бы неверно. Российский бюджет просто не способен финансировать одновременное строительство трассы в Надым, замену железнодорожной колеи на Дальнем Востоке, газификацию Амурской области и кучу других проектов, куда требуется вливание государственных денег. А потому российский уголь едет на рынки Юго-Восточной Азии через порт Усть-Луга, делая громадный крюк.

В завершение все же подсластим пиллюлю.

За октябрь поставки российского угля в Китай выросли сразу на 28%, достигнув отметки в 3,5 миллиона тонн. Будем надеяться, что австралийцы продолжат упорствовать и китайское эмбарго станет максимально длительным. Угольщики Кузбасса, Якутии, Хакасии и Дальнего Востока будут этому очень рады.

<https://ria.ru/20201220/kitay-1590051713.html>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2020.12.18; РЖД НЕ ОСТАНОВИЛИ НИ ОДНОГО «ЦИФРОВОГО» ПРОЕКТА ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ КОРОНАВИРУСА

Ассоциация «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) предложила ускорить объединение созданных цифровых систем и платформ

В сети прошла международная онлайн-конференция «PRO//Движение. Digital». Руководители логистических компаний и эксперты оценили влияние пандемии на цифровую трансформацию транспортной отрасли России.

Заместитель генерального директора **РЖД** по вопросам информатизации, член Наблюдательного совета ассоциации ЦТЛ Евгений Чаркин отметил, что ни один из проектов, входящих в стратегию цифровой трансформации компании, не был остановлен из-за пандемии.

– С одной стороны, для нас пандемия стала испытанием: дважды за этот год мы сделали беспрецедентные шаги по переводу наших коллег на удаленный режим работы, а это более чем 100 тысяч сотрудников. С другой стороны, мы увидели возросший интерес к «цифре» со стороны наших клиентов, в том числе новых. И это говорит, что мы выбрали верную стратегию, – отметил Чаркин.

В конце 2019-го совет директоров **РЖД** утвердил стратегию цифровой трансформации компании до 2025 года. Документ определяет концептуальные основы и принципы трансформации компании в условиях цифровой экономики, задает приоритетные направления цифровизации, включая вопросы импортозамещения в области ИТ, а также необходимые для изменений ресурсы и технологии. В основе стратегии: реализация 8 цифровых платформ, на базе которых реализуется 55 сервисов.

– Могу сказать, что на текущий момент с периода начала пандемии уже более 175 тысяч совещаний сотрудники **РЖД** провели с помощью системы мобильной корпоративной телефонии. То есть более чем 2,5 тысяч в сутки сейчас проводится совещаний. Реализованы очень удобные современные средства, которые позволяют сохранить здоровье и не уронить эффективность работы как наших сотрудников, так и наших клиентов, – привел статистику заместитель гендиректора **РЖД**.

По его словам, за 2019 год посчитанный и подтвержденный эффект от цифровизации **РЖД** составил 1,1 млрд рублей, что на 17% выше, чем было запланировано. И сейчас пилотные проекты будут внедряться повсеместно для «масштабирования этого эффекта». Среди перспективных направлений цифровой трансформации Чаркин назвал: интернет вещей, искусственный интеллект, технологии компьютерного зрения и беспилотного ведения поездов «Ласточка», которое успешно тестируется для внедрения на столичном МЖД, речевые сервисы и системы помощников машинистам и диспетчерам, технологии обработки больших данных, программные роботы для цифровизации рутинных операций. Директор ассоциации ЦТЛ, генеральный директор «РТ-Инвест Транспортные Системы» (РТИТС) Антон Замков отметил, что отраслевые компании уже не первый год работают над реализацией масштабных цифровых проектов, которые пока разрозненны, но в совокупности могут стать первыми реальными шагами для грузовой мультимодальности, формирования цифровых транспортных коридоров через территорию России.

– Это электронная торговая площадка **РЖД** «Грузовые перевозки», электронная навигационная пломба, цифровой МАПП (многосторонний автомобильный **пункт пропуска**) с электронной очередью и «одним окном» для прохождения всех контрольных процедур, государственная система «Платон» как один из единственных источников юридически значимой информации о логистике на всех федеральных трассах и готовая цифровая инфраструктура. Недостающее ключевое звено для мультимодальности – электронный документооборот, – подчеркнул Антон Замков.

Директор ассоциации ЦТЛ также указал на то, что в эпоху цифровой трансформации национально и стратегически ориентированный бизнес просто обязан взять на себя новую роль: активной и инициативной разработки проектов нормативных актов, а также их «обкатки» в ходе реализации пилотных проектов и в режиме «регуляторной песочницы».

– Эффективность и скорость трансформации будут зависеть от того, насколько нормы правового и технического регулирования соответствуют темпам развития и возможностям новых цифровых решений, учитывают и парируют новые технологические риски. А никто про это не знает лучше, чем сами разработчики цифровых решений, – пояснил Замков.

Евгений Чаркин также отметил, что цифровой проект «Интертран» позволил наладить электронный документооборот при мультимодальных перевозках контейнеров в экспортно-импортном и транзитном сообщении.

Реализованный в 2019 году пилотный проект перевозки с «Интертран» по маршруту Иокогама (Япония) – Владивосток – станция Силикатная сократил общий путь за счет снижения времени оформления документов более чем на четверо суток. «Мы с большим вниманием следим за развитием проекта «Интертран», – отметил генеральный директор АО ОТЛК ЕРА Алексей Гром. – За такими технологиями будущее».

<https://www.kp.ru/daily/1712102.5/4340751/>

<https://iz.ru/1101583/2020-12-18/eksperty-otcenili-vliianie-pandemii-na-tcifrovizaciiu-transportnoi-otrasli>

ТАСС; 2020.12.19; ПЕРВАЯ «ЛЫЖНАЯ СТРЕЛА» ОТПРАВИЛАСЬ ИЗ МУРМАНСКА ДО ГОРНОЛЫЖНОГО КУРОРТА В ХИБИНАХ

Специальный электропоезд для туристов «Лыжная стрела» начал курсировать между Мурманском и Апатитами, где расположен главный горнолыжный курорт региона. Электричка будет ходить еженедельно по выходным, сообщили ТАСС в правительстве Мурманской области.

«Специальный удобный электропоезд для лыжников и туристов «Лыжная стрела» запустили из Мурманска в Апатиты, откуда пассажиров будет забирать специальный межмуниципальный автобус, маршрут №131, и доставлять в Кировск, где непосредственно расположен горнолыжный курорт, до автовокзала. Стоимость билета на электричку составит всего 281 рубль – дешевле, чем в других поездах, поскольку билет частично субсидируется правительством Мурманской области», – сообщили в правительстве со ссылкой на **замминистра транспорта** региона Виктора Тиховского.

В правительстве отметили, что состав из четырех вагонов сможет вместить 254 пассажира. Отправляться «Лыжная стрела» будет еженедельно в 08:25 в субботу из Мурманска и в 19:55 в воскресенье из Апатитов, время в пути – 3 часа 25 минут. При этом пассажирам обязательно иметь при себе документ, подтверждающий регистрацию на территории Мурманской области.

Ранее сообщалось, что власти Мурманской области из-за пандемии приняли решение с 15 декабря ограничить бронирование отелей на территории региона для приезжих из других регионов на месяц, до 15 января. С тех, кто успел оплатить бронь ранее, будут требовать две медицинские справки: отрицательный тест ПЦР и справку об отсутствии контактов с больными коронавирусом. Анонсировалось также, что прямой поезд из Москвы в мурманские Апатиты до лыжного курорта запустит **РЖД** на новогодние каникулы, с 28 декабря.

<https://tass.ru/v-strane/10302667>

ТАСС; 2020.12.18; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО КОНТЕЙНЕРОВ В РОССИИ

«Трансконтейнер» предлагает выделить государственные субсидии на производство контейнеров в РФ. Об этом ТАСС сообщил официальный представитель группы «Дело» (владеет 100% акций оператора).

«Рассматривается предложение вернуться к идее создания полноценного производства контейнеров на территории России при условии, если государство компенсирует

производителям часть разницы в цене между российским и китайским контейнером», – рассказал собеседник агентства.

По его словам, она составляет 120 тыс. рублей за один наиболее востребованный 40-футовый контейнер (китайский контейнер с уплатой всех таможенных платежей – 230 тыс. рублей, российский – 350 тыс. рублей).

Низкая стоимость китайских контейнеров, продолжил представитель группы, обусловлена, в том числе и государственными субсидиями, которые получают как производители стали, так и производители контейнеров. По расчетам «Дела», при размере субсидии со стороны государства в размере 70 тыс. рублей «Трансконтейнер» сможет покрыть оставшиеся 50 тыс. рублей с учетом долгосрочных интересов развития российской промышленности.

Таким образом, максимальный объем субсидии российским производителям составит 1,4 млрд рублей, при этом объем новых заказов составит 7 млрд рублей.

Кроме того, «Трансконтейнер» заинтересован в развитии парка платформ, предназначенных для развития контейнерных перевозок, что станет дополнительным стимулом для переключения части автомобильных перевозок, прежде всего, на длинном плече, на железнодорожный транспорт. Если идея с субсидированием производства контейнеров на территории России найдет свое воплощение и покажет эффективность, компания готова рассмотреть возможность реализации подобного замысла с контейнерными платформами.

Инвестпрограмма «Трансконтейнера»

«Трансконтейнер» утвердил инвестиционную программу компании на 2021 год в размере 19,8 млрд рублей, сообщил ТАСС официальный представитель группы компаний «Дело».

«ПАО «ТрансКонтейнер» на 2021 год утвердило масштабную инвестиционную программу в размере 19,8 млрд рублей. В процессе ее реализации планируется приобрести 4 тыс. единиц подвижного состава, 14 тыс. единиц контейнеров, обновить парк грузоподъемной техники на ключевых контейнерных хабах. Кроме того, запланирован старт новых проектов строительства и реконструкции терминальных мощностей, а также развитие информационного комплекса, направленное в первую очередь на повышение качества сервиса и оказываемых услуг», – сказал собеседник агентства.

«Трансконтейнер» управляет крупнейшим в России парком контейнеров и фитинговых платформ. 100% акций оператора принадлежит группе компаний «Дело».

В августе 2020 года группа «Дело» консолидировала 100% акций «Трансконтейнера». Ранее группа выиграла аукцион по продаже 50% плюс две акции компании, которые были в собственности у РЖД, и завершила выкуп акций у банка ВТБ и «Енисей капитала» по обязательной оферте.

<https://tass.ru/ekonomika/10291329>

ПРАЙМ; 2020.12.18; РЖД ПОСТРОИЛИ СТАНЦИЮ НА БАМЕ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ДЛЯ ПРИЕМА ВСТРЕЧНЫХ ДЛИННЫХ ПОЕЗДОВ

РЖД построили новую станцию на БАМе в Иркутской области для приема встречных длинных грузовых поездов, сообщила компания.

Новый разъезд Нарьянга в Иркутской области введен в постоянную эксплуатацию на Байкало-Амурской магистрали. Он расположен на перегоне Таковка – Небель (Восточно-Сибирская железная дорога) и включает в себя два главных и два приемоотправочных пути вместимостью по 75 вагонов.

«Его ввод на данном однопутном участке даст возможность одновременно принимать встречные поезда, что обеспечит увеличение пропускной способности участка Таковка – Небель практически в два раза – с 22 до 40 пар грузовых поездов, а также позволит более рационально использовать локомотивы подталкивания, необходимые для продвижения

поездов на участках со сложным профилем пути», – говорится в сообщении компании в пятницу.

В Нарьянге возведено здание станции, установлено новое оборудование диспетчерской централизации, устройства сигнализации и блокировки, дизель-генераторные агрегаты для резервного питания, система пневматической обдувки стрелочных переводов и посадочная пассажирская платформа. В разных концах станции построены пункты обогрева для работников хозяйства пути.

Разъезд построен по программе «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», в рамках реализации которой в ноябре и декабре текущего года уже введены в эксплуатацию разъезды в Иркутской области и Забайкалье. В целом в 2020 году по программе планируется построить более 15 разъездов.

ПРАЙМ; 2020.12.18; РЖД ЛОГИСТИКА» ОТПРАВИЛА ПОЛНОСОСТАВНЫЙ ПОЕЗД С ФЛЕКСИТАНКАМИ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ ЗАБАЙКАЛЬСК

Новосибирский филиал «РЖД Логистики» («дочка» РЖД) в рамках сервиса «агроэкспресс» отправил первый полносоставный контейнерный поезд с рапсовым маслом во флекситанках из Новосибирска в Чунцин через сухопутный погранпереход Забайкальск-Манчжурия, сообщила компания.

Ранее наливные грузы во флекситанках из России в Китай перевозились только через порты с использованием морского транспорта. «Партию объемом 82 двадцатифутовых контейнера с рапсовым маслом производителей из Алтайского края и Новосибирской области получают компании в КНР», – говорится в сообщении в пятницу.

Поезд проследует без сортировки и расформирования не только по Российской Федерации, но и по территории КНР, до конечной станции Туаньцзецунь, что позволяет сократить сроки доставки груза с 2 месяцев до 15 суток, а также транспортные расходы грузоотправителей.

«Организация доставки груза во флекситанках требует тщательного контроля на всех ее этапах. В рамках подготовки отправки полносоставного поезда специалистами «РЖД Логистики» были успешно проведены тестовые доставки двух контейнеров с флекситанками по данному маршруту», – отмечает компания.

Гендиректор «РЖД Логистики» Дмитрий Мурев, слова которого приводятся в сообщении, отметил, что в 2020 году объем российского экспорта продукции АПК достиг 434 тысячи тонн и показывает стабильный рост. «Мы видим серьезные перспективы в развитии агрологистического направления. «РЖД Логистика» отправляет продукцию агропромышленного комплекса в ряд городов КНР, и в планах – масштабирование «агроэкспрессов» на другие провинции Китая, а также на Вьетнам, Южную Корею, Индию, страны Центральной Азии и по МТК «Север-Юг», – цитирует компания слова Мурева.

По его словам, компания постоянно работает над оптимизацией стоимости экспортных отправок и над повышением качества предоставляемых услуг, позволяющих грузоотправителям сократить сроки и снизить стоимость доставки. «Данный маршрут открывает новые возможности для экспортеров, особенно регионов Сибири и Забайкалья», – добавил Мурев.

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ТАТЬЯНА АНТОНОВА; 2020.12.18; РОДНЫЕ ПОГИБШИХ ПРИ КРУШЕНИИ «СУПЕРДЖЕТА» ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ПРЕТЕНЗИЙ К ПИЛОТУ; В СВОИХ ИСКАХ К ПЕРЕВОЗЧИКУ И ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ САМОЛЕТА ОНИ ТРЕБУЮТ ПО 50 ТЫСЯЧ ЕВРО

Родственники погибших в катастрофе SSJ100 в московском аэропорту Шереметьево в мае 2019 года требуют по 50 тысяч евро на каждого пострадавшего. Такие суммы фигурируют в иске, поданном в суд Парижа к компаниям-производителям комплектующих для «Суперджета» и российскому авиаперевозчику. При этом предъявлять иски к обвиняемому по уголовному делу о крушении лайнера – летчику Денису Евдокимову – потерпевшие не намерены.

Защита обвиняемого по делу о крушении самолета Sukhoi Superjet 100 летчика Дениса Евдокимова, надеется, что иск родственников погибших послужит еще одним доказательством невиновности пилота.

Рассмотрение уголовного дела в Химкинском городском суде наконец-то сдвинулось с мертвой точки. 18 декабря состоялось судебное заседание, на котором сторона обвинения начала представлять свои доказательства. Как рассказала «МК» Наталья Митусова, адвокат командира лайнера, разбившегося 5 мая прошлого года, пока прокурор исследует письменные материалы дела. По сути, тома зачитываются заново. Ранее дело было поставлено на длительную паузу из-за болезни судьи. После замены председательствующего слушания начались в новом составе суда с самого начала.

В планах защиты исключить из числа доказательств по делу документы, связанные со следственным экспериментом. Он заключался в том, что на тренажере была воспроизведена картина крушения лайнера. Однако, как пояснила защитник, эксперимент проводился не на том тренажере, на котором проходил подготовку Денис Евдокимов.

– Следствие взяло тренажер на аэродроме Жуковский, на базе концерна «Сухой», и провело эксперимент с участием некоего летчика-испытателя. Мы же провели свой независимый эксперимент на том самом тренажере, на котором занимался Денис Евдокимов, – рассказала Наталья Митусова.

Более того, сам по себе тренажер, на котором пилоты «суперджетов» отрабатывают нештатные ситуации, оказался, мягко говоря, на «троечку». Программа не в состоянии полностью воспроизвести режим реального полета. Например, удар ветра моделировать тренажер умеет, а вот удар молнии или отказ всех систем – нет. Но главное, что оказалось за рамками возможностей тренажера, – воспроизведение так называемого «козления», то есть ударов шасси о взлетно-посадочную полосу.

– На тренажере воспроизвести «козление» невозможно, – пояснила Наталья Митусова. – После первого же удара о взлетно-посадочную полосу программа говорит: «Вы разбились». То есть отработать двойной отскок от поверхности, как это было с «Суперджетом», невозможно.

Ранее в СМИ появилась информация о заявлении авиаперевозчика, что поведение тренажера для пилотов SSJ100 в режиме direct mode (ручной режим) кардинально отличается от пилотирования самолетом в реальном небе. Об этом представители авиакомпаний говорили на совещании в **Ространснадзоре**. Именно поэтому пилоты рейса SU1492 Москва – Мурманск не смогли спрогнозировать развитие аварийной ситуации.

Родственники погибших пассажиров в иске к семи иностранным компаниям-производителям запчастей для самолета ссылаются на конструктивные проблемы лайнера. Главные претензии предъявлены к опорам шасси и системе молниезащиты. Истцы требуют по 50 тысяч евро на каждого.

К самому Денису Евдокимову гражданских исков предъявлено не будет, подчеркнула его адвокат.

<https://www.mk.ru/social/2020/12/18/rodnye-pogibshikh-pri-krushenii-superdzheta-otkazalis-ot-pretenziy-k-pilotu.html>

ТАСС; 2020.12.21; ВОПРОС ПО АВИАСООБЩЕНИЮ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ НАХОДИТСЯ НА КОНТРОЛЕ

Вопрос авиасообщения с Великобританией, где обнаружили новую мутацию коронавируса, находится на контроле. О решениях будет сообщено дополнительно, сообщили ТАСС в оперштабе по борьбе с коронавирусной инфекцией.

«Ситуация находится на контроле оперативного штаба по недопущению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции. Обо всех принятых решениях будет сообщено дополнительно», – сказали ТАСС в оперштабе.

Авиасообщение между Россией и Великобританией возобновили с 1 августа. Регулярные рейсы между Москвой и Лондоном выполняет «Аэрофлот», а также British Airways.

https://tass.ru/obschestvo/10306079?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

ТАСС; 2020.12.20; «АЭРОФЛОТ» НЕ ОБЛАДАЕТ ИНФОРМАЦИЕЙ О ПРИОСТАНОВКЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ

Авиакомпания «Аэрофлот», единственный российский перевозчик, выполняющий сейчас регулярные рейсы из Москвы в Лондон, не обладает информацией о приостановке авиасообщения с Великобританией. Об этом ТАСС сообщил представитель перевозчика Михаил Демин.

«Решение о приостановке и возобновлении авиасообщения принимает правительственный штаб. У нас на данный момент нет информации о таком решении», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/10306429>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.19; «ПОБЕДА» ЗАНЯЛАСЬ «ПОЛЕТАМИ В НИКУДА»

Лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») занялся «полетами в никуда», сообщила РИА Новости представитель перевозчика.

«Не мы придумали выполнять такие полеты. Это общемировой тренд, который «Победа» решила поддержать. Есть авиапутешественники, которые готовы летать ради полета: им это доставляет удовольствие, как и нам. Пока в качестве эксперимента мы выполним два специальных рейса по маршруту Москва – Москва», – сказала представитель «Победы».

Первый рейс состоится в субботу, 19 декабря. За штурвалом самолета будет пилот Алексей Кочемасов. Он проведет авторскую экскурсию над городами Золотого Кольца в течение полутора часов.

Представитель «Победы» также отметила, что билеты на первый рейс были полностью выкуплены за восемь минут, на второй – за шесть.

«Сейчас мы рассматриваем запросы разных российских регионов, многие захотели и в своих городах организовать подобные полеты. Безусловно, главное условие – безопасность, поэтому на борту все будут строго в масках, как и на остальных наших рейсах», – также отметила собеседница агентства.

<https://ria.ru/20201219/pobeda-1589999428.html>

ОТР; 2020.12.19; В КУЗБАСС ОТКРЫЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ДО ПОПУЛЯРНОГО КУОРТА «ШЕРЕГЕШ»

До популярного курорта «Шерегеш» в Кузбассе теперь можно долететь на дополнительных рейсах. Их **Аэрофлот**, «Северный ветер» и S7 запустили из Москвы и Санкт-Петербурга, передает ОТР.

Уже сейчас ежедневно в аэропорт Новокузнецка прибывают девять рейсов. А ближе к Новому году и в январе их количество еще вырастет. Рейсы, как правило, выполняются на Боинге 737 вместимостью 168 пассажиров. Цена билета в одном направлении – от 4 тысяч рублей. Пассажиры довольны и стоимостью, и тем, что билеты можно взять буквально перед самой поездкой.

«Я так понимаю, дополнительные рейсы появились, и они повлияли на цену. А цена нас привлекла, и мы здесь», – рассказал житель Москвы Роман Смирнов.

«Приемлемая стоимость, учитывая, что я брала буквально за полтора месяца. А ребята брали, мои друзья, заранее. То есть у нас разница оказалась небольшой. Чем больше рейсов, тем выгодней билеты и проще добраться. Это большой плюс», – считает жительница Москвы Алена Владимировна.

Сезон в «Шерегеше» начался 14 ноября. Для гостей там доступны 26 трасс общей протяженностью 56 км и 18 подъемников. Работают больше 80 гостиниц.

<https://otr-online.ru/news/v-kuzbass-otkryli-dopolnitelnye-reysy-do-populyarnogo-kurorta-sheregesh-169659.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.18; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ НАМЕРЕНА ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

Омский аэропорт нуждается в поддержке **Росавиации** в вопросах модернизации действующего терминала и зэ-начала полетов за рубеж из Омска, сообщили в облправительстве.

Состоялась встреча первого **замминистра транспорта РФ, руководителя Росавиации Александра Нерадько** с губернатором Омской области Бурковым.

«На встрече обсудили вопрос возобновления международного авиасообщения. Губернатор Омской области обратил внимание руководителя **Росавиации** на то, что в условиях распространения новой коронавирусной инфекции возможности развития региона ограничены, а отсутствие прямого международного авиасообщения существенно влияет на экономику Омской области», – говорится в сообщении.

«Аэропорт «Омск (Центральный)» наряду с другими аэропортами обеспечивает выполнение всех санитарно-эпидемиологических требований при организации обслуживания населения. В связи с этим Александр Бурков предложил поддержать предложение региона об открытии прямого международного сообщения из города Омска», – отмечает **Росавиация**.

Сейчас полеты за рубеж возможны только из Москвы, Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Казани, Калининграда, Новосибирска, Самары, Владивостока, Грозного и Красноярска.

«Александр Бурков обратился к главе **Росавиации** за содействием и поддержкой – через два года в Омске планируется проведение Молодежного чемпионата мира по хоккею (декабрь 2022 – январь 2023 года). Обеспечение сборных команд, болельщиков и гостей мероприятия потребует обновления имеющегося терминала омского аэропорта и увеличения мест стоянок на перроне аэродрома», – добавили в пресс-службе правительства Омской области.

Как отметили в правительстве региона, **Нерадько** порекомендовал губернатору Омской области проработать логистическую карту, которая позволит более точно определить потребности региона по провозным емкостям аэропорта и в дальнейшем оценить фактические объемы, необходимые для модернизации аэровокзала. Кроме того, руководитель **Росавиации** предложил рассмотреть возможность обновления терминальной части аэропорта с помощью легковозводимых конструкций.

<https://ria.ru/20201218/aviasoobschenie-1589916200.html>

На ту же тему:

<https://vesti-omsk.ru/news/gosudarstvo/aleksandr-burkov-obsudil-v-rosaviacii-modernizaciju-ajeroporta-omsk-centralnyj/>

<https://bk55.ru/news/article/178336/>

ТАСС; 2020.12.18; «АЭРОФЛОТ» ПЕРЕДАСТ 42 SSJ 100 АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ»

Совет директоров авиакомпании «Аэрофлот» принял решение о передаче 42 самолетов Sukhoi Superjet 100 дочерней авиакомпании «Россия», следует из сообщения компании.

Уточняется, что 17 судов будут переданы «России» в сублизинг. Кроме того, в сублизинг будут переданы 20 самолетов, «являющихся предметом лизинга по договорам финансовой аренды (лизинга), заключенным между «Аэрофлот» и «ВЭБ-лизинг». Еще пять лайнеров будет передано по договорам лизинга, заключенным с «Авиапрофлизингом».

Ранее издание РБК сообщало, что «Аэрофлот» планирует передать дочерней авиакомпании «Россия» самолеты SSJ 100 из своего парка до конца 2022 года. На данный момент у «Аэрофлота» есть 54 SSJ 100.

<https://tass.ru/ekonomika/10288045>

ТАСС; 2020.12.18; В UTAIR СООБЩИЛИ, ЧТО ПРОДОЛЖАТ РАЗВИВАТЬ В 2021 ГОДУ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ИЗ ЮГРЫ

Авиакомпания Utair продолжит развивать в 2021 году межрегиональные перевозки из ключевых городов Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО), они показали хорошую динамику роста пассажиропотока. Об этом сообщил в пятницу президент «Utair – Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков в ходе прямого эфира с участием губернатора Югры о доступности и безопасности транспортных услуг в ХМАО.

Власти Югры владеют 38,8% акций Utair. Ранее губернатор Югры Наталья Комарова поставила перед авиакомпанией задачу радикального улучшения транспортной доступности в регионе. Выполняя поручение губернатора, перевозчик связал небольшие города автономного округа с административными центрами – Ханты-Мансийском, Нижневартовском и Сургутом. В 2019 году были открыты пять новых межмуниципальных внутриокружных маршрутов и 14 субсидируемых маршрутов за пределы региона, в результате пассажиропоток на внутриокружных авиамаршрутах увеличился на 45%, а на межрегиональных – на 32%.

«Сегмент межрегиональных перевозок из ключевых городов Югры – Ханты-Мансийска, Сургута и Нижневартовска показал очень хорошую динамику. Поэтому мы будем продолжать его развивать [в 2021 году]», – сказал Пермяков в ходе прямого эфира.

По его словам, в первом квартале 2020 года пассажиропоток за пределы региона увеличился на 60%. «Появились новые маршруты – например, из Ханты-Мансийска в Екатеринбург, Уфу и Омск, из Нижневартовска в Самару и Уфу, из Сургута в Пермь. Также рейсы из Ханты-Мансийска, Сургута и Нижневартовска в Санкт-Петербург стали круглогодичными», – добавил Пермяков.

<https://tass.ru/ural-news/10291827>

«ГАЗПРОМ» ПЕРЕДАЛ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ АКЦИЙ АЭРОПОРТА В БЕЛОЯРСКОМ В ПОЛЬЗОВАНИЕ ХМАО

Совет директоров ПАО «Газпром» безвозмездно передал Ханты-Мансийскому автономному округу (ХМАО) контрольный пакет акций аэропорта, находящегося в городе Белоярском. Сейчас ХМАО владеет 96,16% акций, сообщила губернатор региона Наталья

Комарова в ходе прямого эфира на тему «Доступность и безопасность транспортных услуг» в пятницу.

«Безвозмездно правительству автономного округа по договоренности с председателем правления ПАО «Газпром» передана доля «Газпром» данной организации (аэропорт Белоярский). Сейчас правительство автономного округа будет владеть 96,16% от общего объема акций. Остальные акции - 3,94% - принадлежат Utair, - сказала она.

Глава региона отметила, что планов закрыть аэропорт для пассажиров нет, «учитывая географическое расположение этого района и поселений, входящих в его состав». «Авиаперевозки в определенные периоды года являются единственным способом того, чтобы люди добрались по месту жительства или по работе, делам, для отдыха за пределы муниципалитета», - уточнила Комарова.

<https://tass.ru/ural-news/10299209>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.18; КИТАЙ ПРОДЛИЛ ЗАПРЕТ «АЭРОФЛОТУ» ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙС МОСКВА-ШАНХАЙ

Управление гражданской авиации КНР продлило еще на четыре недели запрет **авиакомпания «Аэрофлот»** выполнять рейс Москва-Шанхай из-за новых случаев COVID-19, выявленных у пассажиров, в дополнение к ранее вынесенному четырехнедельному запрету, следует из заявления ведомства.

«18 декабря Управление гражданской авиации КНР вновь опубликовало указ о приостановке рейса SU208 **авиакомпания «Аэрофлот»**, приостановка этого рейса в общей сложности составит 8 недель», – говорится в сообщении.

Ранее ведомство запретило «**Аэрофлоту»** на четыре недели с 21 декабря выполнять рейс Москва-Шанхай из-за 11 пассажиров с COVID-19, прибывших в Шанхай рейсом SU208 4 декабря.

В новом сообщении указывается, что на рейсе Москва-Шанхай от 11 декабря было выявлено 14 пассажиров с COVID-19.

В марте в рамках мер по борьбе с распространением эпидемии ведомство потребовало от иностранных авиакомпаний оставить лишь одно направление сообщения с Китаем и выполнять один рейс в неделю, а от китайских авиаперевозчиков потребовали оставить лишь один маршрут с каждым государством и также выполнять не более одного рейса в неделю. Кроме того, в рамках предотвращения завоза COVID-19 в страну власти запретили въезд всем иностранцам по действующим визам, за исключением дипломатов и лиц некоторых других категорий.

Авиакомпаниям необходимо строго соблюдать меры по профилактике распространения эпидемии, в случае если на протяжении трех недель подряд на рейсах по выбранному авиакомпанией международному маршруту не будет выявлено ни одного случая коронавирусной инфекции, тогда такой авиакомпании разрешат выполнять по этому направлению до двух рейсов в неделю.

Согласно обновленным правилам, если на прибывшем рейсе выявляют 5 больных, то выполнение рейса приостанавливается на две недели, если число достигает 10, то рейс прерывают на 4 недели.

<https://ria.ru/20201218/zapret-1589873008.html>

[Вернуться в оглавление](#)