



Ежедневный мониторинг СМИ

4 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

REGNUM; 2021.03.03; МИШУСТИН ВЫДВИНУЛ КАНДИДАТОВ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА»	3
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2021.03.04; ЖЕСТКАЯ ПОСАДКА; ЭКИПАЖИ САМОЛЕТОВ ПОЛУЧАТ ПРАВО ПРИМЕНЯТЬ СИЛУ К ДЕБОШИРАМ НА БОРТУ	3
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АНДРЕЙ БОРИСОВ; 2021.03.04; УГОЛЬЩИКИ ГОТОВЫ ВКЛАДЫВАТЬСЯ В РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ	5
РБК; МИХАИЛ КОТЛЯР, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.03.03; «АЭРОФЛОТ» ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ О ПРЕКРАЩЕНИИ ПОЛЕТОВ В 26 ГОРОДОВ РОССИИ	7
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.03.04; ЦЕНЫ УЛЕТЕЛИ; ПУТЕШЕСТВОВАТЬ САМОЛЕТОМ СТАЛО ДОРОГО, ПОТОМУ ЧТО НЕКУДА	7
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА ШЕРУНКОВА; 2021.03.04; «ЮТЭЙР» ПОЛУЧИТ НОВОГО ПАССАЖИРА; ГК «РЕГИОН» ВЫКУПИТ ДОЛГ АВИАКОМПАНИИ ПЕРЕД ВЭБ.РФ	9
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2021.03.04; НЕЛЕТНАЯ ПРИРОДА: КАК АЛТАЙ МОЖЕТ СТАТЬ ДОСТУПНЕЕ ДЛЯ ТУРИСТОВ; В 2020 ГОДУ БЫЛО ПРОСУБСИДИРОВАНО БОЛЕЕ 1,5 ТЫС. РЕЙСОВ, ОДНАКО ЦЕНЫ ОСТАЮТСЯ СЛИШКОМ ВЫСОКИМИ	10
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; СЕРГЕЙ ТОЛМАЧЕВ; 2021.03.04; СТРЕЛЯЮТ БЕЗ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ; В МОСКВЕ УБЕРУТ ТАБЛИЧКИ «ФОТОВИДЕОФИКСАЦИЯ»	12
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ ИЛЬИНА; 2021.03.04; ПЕРЕВОЗ ВЫПЛАТ: РОССИЯН НАЧАЛИ ИЗБАВЛЯТЬ ОТ «ЗАРПЛАТНОГО РАБСТВА»; ПЕРВЫМ ШАГОМ СТАЛО НАЧИСЛЕНИЕ ГОНОРАРОВ ЗА УСЛУГИ ТАКСИСТАМ ПО НОМЕРУ ТЕЛЕФОНА	13
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ КОЛОБОВА; 2021.03.04; БОЙ СИСТЕМЫ: АВТОМОБИЛИСТЫ НЕ МОГУТ ОФОРМИТЬ ОСАГО; ОБНОВЛЕННЫЙ 1 МАРТА СЕРВИС ЕАИСТО РАБОТАЕТ С ОШИБКАМИ И НЕ ПОЗВОЛЯЕТ КУПИТЬ СТРАХОВКУ	15
ПРАЙМ; 2021.03.03; РЖД УВЕЛИЧИЛИ ПРОВОЗНУЮ СПОСОБНОСТЬ БАМА-ТРАНССИБА ДО 144 МЛН ТОНН, ВЫПОЛНИВ ПАРАМЕТР КПМИ	16
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.03; В БУРЯТИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 107 КМ ДОРОГ	17
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.03; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 220 КМ ДОРОГ	18
SM NEWS; 2021.03.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИЛО ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ 1,64 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ	18
REGNUM; 2021.03.03; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НА РЕМОНТ ДОРОГ СОТНИ МЛН РУБЛЕЙ	19
ТАСС; 2021.03.03; СОСТАВ СОВЕТА ПО ПОДДЕРЖКЕ НАУЧНЫХ ЦЕНТРОВ МИРОВОГО УРОВНЯ ИЗМЕНИЛСЯ	19

ТАСС; 2021.03.03; В ТАСС ОБСУДИЛИ РЕЗУЛЬТАТЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ДЕЛОВОЙ РОССИИ И ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРЫ.....	20
ВЕСТИ КУРСК; 2021.03.03; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ РЕГИОНАЛЬНУЮ ТРАССУ ПЕРЕДАЛИ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ	21
КОММЕРСАНТЪ ПРИКАМЬЕ; ЕКАТЕРИНА АРТЕМОВА; 2021.03.03; ОБСТАНОВКА ПО ТРЕБОВАНИЮ; БЫВШИЙ АРЕНДАТОР АВТОВОКЗАЛОВ РЕГИОНА ХОЧЕТ ЗАНЯТЬСЯ ИХ РЕКОНСТРУКЦИЕЙ	22
ТАСС; 2021.03.03; В СОВФЕДЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ВОПРОС ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ НЕ РЕШЕН.....	23
ТАСС; 2021.03.03; «АЭРОФЛОТ» ПЕРЕЙДЕТ НА ЭЛЕКТРОННЫЕ НАКЛАДНЫЕ ДЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО РОССИИ.....	24
ТАСС; 2021.03.03; UTAIR ОТКРОЕТ РЕЙСЫ В ЭЛИСТУ ИЗ СОЧИ.....	24
КОММЕРСАНТЪ СИБИРЬ; ДАРЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2021.03.03; ЛЫЖИ ПОШЛИ В ГОРУ; ИНТЕРЕС ТУРИСТОВ К РОССИЙСКИМ КУОРТАМ ПОЗВОЛИЛ ТРЕМ СИБИРСКИМ АЭРОПОРТАМ СУЩЕСТВЕННО УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК В ЯНВАРЕ	25
КОММЕРСАНТЪ; 2021.03.03; «ГАЗПРОМНЕФТЬ-АЭРО», SMARTAVIA И РАЙФФАЙЗЕНБАНК ЗАПРАВЛЯЮТ САМОЛЕТЫ С ПОМОЩЬЮ БЛОКЧЕЙНА.....	26
КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2021.03.04; В QATAR AIRWAYS НАШЛОСЬ МЕСТО РУССКОЙ АФЕРЕ; МЕНЕДЖЕР АВИАКОМПАНИИ НА КОРПОРАТИВНОМ БИЗНЕСЕ СДЕЛАЛ И СВОЙ	27
ТАСС; 2021.03.03; РУКОВОДСТВО ЧЕЛЯБИНСКОГО АЭРОПОРТА ПОДОЗРЕВАЮТ В МОШЕННИЧЕСТВЕ	29
ТАСС; 2021.03.03; МЕЖДУ НАЛЬЧИКОМ И НОВОРОССИЙСКОМ С МАЯ НАЧНУТ ХОДИТЬ ПОЕЗДА.....	29
ТАСС; 2021.03.03; ВИНОВНИКОВ ИНЦИДЕНТА С ВЫСАДКОЙ ПАССАЖИРОВ В СУГРОБЫ НА АЛТАЕ ПРИВЛЕКЛИ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ.....	30
КОММЕРСАНТЪ ЧЕРНОЗЕМЬЕ; АЛЕКСАНДР ПРЫТКОВ; 2021.03.03; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПРИЕХАЛИ В АРБИТРАЖ; НАЧАЛОСЬ БАНКРОТСТВО БЕЛГОРОДСКИХ СТРУКТУР КРУПНОГО ПОДРЯДЧИКА РЖД.....	30
РИА НОВОСТИ; 2021.03.03; ГЛАВОЙ «РОСМОРПОРТА» СТАЛ И.О. ГЕНДИРЕКТОРА СМИРНОВ	32

ПУБЛИКАЦИИ

REGNUM; 2021.03.03; МИШУСТИН ВЫДВИНУЛ КАНДИДАТОВ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ «АЭРОФЛОТА»

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин выдвинул кандидатов для избрания в состав совета директоров ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии». Документ опубликован 3 марта на портале правовой информации.

Глава правительства предлагает включить в совет директоров ПАО в качестве представителей России министров **Виталия Савельева** и Максута Шадаева, **замминистра** финансов Тимура Максимова, главу Ростеха Сергея Чемезова, главу ОАК Юрия Слюсаря, а также вице-мэра Москвы Максима Ликсутова, спецпредставителя президента Дмитрия Пескова и гендиректора «Аэрофлота» Михаила Полубояринова.

Кандидатами в независимые директора стали Игорь Каменской (управляющий директор ООО «Ренессанс Брокер») и Ярослав Кузьминов (ректор ВШЭ).

Как сообщало ИА REGNUM, экс-министр иностранных дел Австрии Карин Кнайсль выдвинута в совет директоров ПАО «Нефтяная компания «Роснефть» в качестве независимого директора. Ее коллегой может стать бывший канцлер Германии Герхард Шредер, также включенный в список.

<https://regnum.ru/news/3205824.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/10826941>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2021.03.04; ЖЕСТКАЯ ПОСАДКА; ЭКИПАЖИ САМОЛЕТОВ ПОЛУЧАТ ПРАВО ПРИМЕНЯТЬ СИЛУ К ДЕБОШИРАМ НА БОРТУ

Правительственная комиссия по законопроектной деятельности одобрила документ, который расширяет права экипажей судов, а также сотрудников служб безопасности авиакомпаний. К человеку, раскачивающему обстановку на борту самолета и тем самым в каком-то смысле раскачивающему сам самолет, будет разрешено применять самые строгие меры. Говоря проще: буяна можно будет успокоить силой.

Председатель правления Ассоциации юристов России Владимир Груздев рассказал, что документ предлагает ратифицировать Монреальский протокол 2014 года, который внес коррективы в Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов.

«Протокол содержит положения, предоставляющие юридическую основу для борьбы с недисциплинированными пассажирами. В нем детально прописываются виды запрещенного поведения на борту. Это физическое нападение на члена экипажа или угроза совершить такое нападение, отказ выполнять законные указания, данные командиром воздушного судна или от его имени в целях обеспечения безопасности воздушного судна. Важно, что протокол вносит в конвенцию нормы о полномочиях сотрудников служб безопасности на борту самолета. Они будут вправе принять разумные превентивные меры без разрешения командира экипажа для предотвращения преступлений», – пояснил Владимир Груздев.

Он отметил, что в некоторых странах существуют службы воздушных маршалов, входящих в государственную систему правоохранительных органов. Среди их задач – обеспечение безопасности на пассажирских авиарейсах. В России подобной службы нет.

В свою очередь, член Ассоциации юристов России Артем Коростелев уверен, что после ратификации протокола как минимум будут внесены изменения в Воздушный кодекс РФ, а также в Кодекс об административных правонарушениях.

Кстати, Госдума уже подготовила ко второму чтению законопроект, разрешающий экипажам самолетов использовать для дебоширов на борту средства сдерживания. Их перечень будет утвержден правительством.

Член Ассоциации юристов России Артем Коростелев рассказывает, что рассматриваемый в Госдуме проект поправок в Воздушный кодекс предусматривает следующее. Члены экипажа и сотрудники службы авиабезопасности на основании распоряжения командира будут иметь право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении дебоширов. В том числе использовать специальные средства сдерживания, размещенные на борту воздушного судна.

«Порядок действий членов экипажа и сотрудников службы безопасности и правила применения специальных средств сдерживания будет установлен правительством Российской Федерации», – говорит эксперт.

По его мнению, принятие данного законопроекта позволит членам экипажа воздушного судна и сотрудникам службы авиационной безопасности авиакомпании незамедлительно и эффективно реагировать на случаи агрессивного поведения пассажиров на борту воздушного судна.

Может возникнуть вопрос: если поправки в Воздушный кодекс давно готовятся, зачем понадобился Монреальский протокол, что он дает? Прежде всего он вводит международные стандарты, на которые в случае ратификации документа будет ориентироваться и Россия.

«Если ранее вопрос применения силы на авиалайнере со стороны сотрудников имел дискуссионный характер, то ратификация Монреальского протокола должна решить эту проблему, – подчеркивает адвокат Дмитрий Семенников. – Интересно, что и рядовые пассажиры исходя из протокола также имеют полномочия по воспрепятствованию преступному поведению и помощи сотрудникам авиакомпании по пресечению такого поведения».

Но здесь надо понимать: пассажиру лишнюю инициативу проявлять не стоит, иначе есть риск самому быть записанным в дебоширы. Но действовать по команде членов экипажа можно. Допустим, если крепкий мужчина-пассажир поможет стюардессе скрутить хулигана и в процессе наведения порядка у последнего появятся несколько дополнительных синяков, честному пассажиру ничего не будет.

Что же касается сотрудников в штатском на борту самолета – это отдельный и очень интересный вопрос. В ряде стран существуют службы воздушных маршалов: это правоохранительные органы, их сотрудники являются государственными служащими с официальными корочками или жетонами. Кроме того, у авиакомпаний есть свои службы безопасности, и их представители также могут летать инкогнито, чтобы в случае чего схватить за руку преступника.

Конвенция разрешает и обычным пассажирам приходить на помощь экипажу, чтобы утихомирить буяна. Но лезть в драку без просьбы стюардессы не стоит

Скорее всего, в некоторых случаях люди в штатском могут оказаться и на борту российских самолетов. Но специализированной службы воздушных маршалов – ни отдельной, ни в рамках какой-либо из силовых структур – у нас нет.

«На сегодняшний день в России выработан механизм взаимодействия между сотрудниками транспортной полиции и экипажем. Этим оправдывается отсутствие «воздушных маршалов» на бортах российских самолетов, – рассказывает Дмитрий Семенников. – **Росавиация и Минтранс России** рассматривали предложение о введении на рейсах российских авиакомпаний новых должностных лиц из числа службы безопасности авиаперевозчика или работников транспортной полиции, но до настоящего

момента соответствующие нормы не нашли законодательного закрепления. Но в то же время в международных рейсах в ряд стран воздушные маршалы направляются. Например, при рейсах в Турцию в самолете находится два сотрудника в штатском».

По его словам, многие авиакомпании доверяют безопасность пассажиров в воздухе специально обученным бортпроводникам. «Не случайно на каждом рейсе есть 1-2 стюарда, прошедших авиационную подготовку, готовых в любой момент привязать дебоширов ремнями к сиденью», – говорит адвокат.

Мнение

Борт воздушного судна является территорией страны его регистрации, но при этом члены экипажа могут быть гражданами другой страны, чаще всего страны-эксплуатанта. Расширение полномочий страны-эксплуатанта создает юридические полномочия у экипажа принять меры по отношению к нарушителю во время полета, поясняет замдиректора Института инженерной экономики и гуманитарных наук Даниил Квон.

Также необходимо было классифицировать нарушения на борту. Одно дело, если пассажир нелестно высказался о своих соседях, а другое – высказал угрозу в сторону экипажа. Теперь будет понимание, за какие действия может наступить ответственность, отметил эксперт.

<https://rg.ru/2021/03/03/ekipazhi-samoletov-poluchat-pravo-primeniat-silu-k-deboshiram-na-bortu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АНДРЕЙ БОРИСОВ; 2021.03.04; УГОЛЬЩИКИ ГОТОВЫ ВКЛАДЫВАТЬСЯ В РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Вчера Владимир Путин в режиме видеоконференции провел совещание по вопросам развития угольной отрасли. Для угольщиков это событие станет определяющим на многие годы, если не десятилетия, уверены эксперты рынка. Дело в том, что президент по сути поставил перед правительством задачу кардинального масштабирования российского экспорта угля в восточном направлении. И в этом контексте интересы государства и частного бизнеса безусловно совпадают. Более того, крупнейшие угледобывающие предприятия готовы вкладывать собственные деньги в развитие необходимой, прежде всего транспортной, инфраструктуры. Это подтвердил и министр энергетики Александр Новак, и сами руководители компаний, присутствовавшие на совещании.

БАМу и Транссибу добавят мощности

Первое и главное поручение президента по итогам совещания посвящено расширению пропускной способности двух основных железнодорожных артерий Сибири и Дальнего Востока – БАМа и Транссиба. Правительству поручено зафиксировать этапы строительства и параметры расширения этих магистралей поквартально, до 2024 года включительно. Предельно детализированный проект, с указанием пропускной способности каждого участка «до и после», должен быть в ближайшее время закреплён соответствующим постановлением.

Увеличение объемов перевозки угля на восточном направлении президент справедливо связал с улучшением социально-экономической ситуации в угледобывающих регионах. «Это, подчеркну, означает новые рабочие места, рост доходов людей, занятых в этой отрасли и транспортном комплексе России», – сказал Владимир Путин, обязав правительство, в числе прочего, постоянно контролировать занятость.

Особое значение этот мегапроект имеет для Якутии – региона, обладающего огромными запасами высококачественных металлургических углей, но при этом «загнанного» в крайне тесные логистические рамки. Расширение восточного участка БАМа, которое позволит многократно увеличить объемы вывоза угля из Якутии к морским терминалам тихоокеанского побережья, можно назвать самым амбициозным и дорогим этапом проекта.

Тем интереснее выглядят инициативы, идущие от бизнеса. Говоря о восточном участке БАМа, глава государства попросил правительство особо проработать механизмы финансирования этого этапа, включая возможности Фонда национального благосостояния (ФНБ), с оговоркой – «если это будет, конечно, необходимо». Это существенное примечание в устах президента обусловлено тем фактом, что угольщики не выступают перед государством в позиции просителей, а напротив, предлагают свое финансовое участие в реализации столь важного для них и для страны проекта. В частности, компания «ЭльгаУголь», разрабатывающая в Якутии перспективное Эльгинское месторождение, выступает за создание некоей концессии предприятий, готовых стать соинвесторами. Финансовые возможности этих компаний столь внушительны, что деньги ФНБ действительно могут и не понадобиться.

Инвестиции в обмен на преференции

«На сегодняшний день основной сбыт угля приходится на Азиатско-Тихоокеанский регион. В прошлом году на этом направлении было поставлено 122 миллиона тонн российского угля. При этом в АТР есть и дополнительная потребность, которую могли бы покрыть российские компании. И важно не упустить этот момент», – подчеркнул Владимир Путин на прошедшем во вторник совещании. Надо ли говорить, что бизнесмены понимают важность момента?

Однако добыть уголь – полдела, его ведь нужно как-то вывезти с месторождения, доставить покупателям, в том числе зарубежным. О ключевом для развития экономики значении транспортной инфраструктуры высказывался президент также в ходе совещания о параметрах инвестиционной программы **ОАО «РЖД»** 8 декабря 2020 года.

Социальный «локомотив» на железнодорожных путях

Для той же Якутии, о которой упоминал президент страны, развитие угольной отрасли – это мощный драйвер роста для экономики и отличная возможность расширения социальных программ на всей ее огромной территории. Это новые школы, детские сады, медицинские учреждения. При Эльгинском планируется создать «образцовый жилой поселок». По сути, речь идет о создании нового города, население которого в перспективе достигнет 20 000 человек. И для этих людей создается принципиально новый формат городской жизни: с энергоэффективным и долговечным жильем, как индивидуальным, так и арендным, а также офисными зданиями, библиотеками, спортивными и оздоровительными центрами.

Понятно, что такими проектами работающие здесь компании демонстрируют свое желание закрепиться в регионе всерьез и надолго. А для этого им необходимо расширять горизонты основного бизнеса: наращивать не только добычу, но и продажу, экспорт угля. Что невозможно без интенсивного развития транспортной инфраструктуры.

Российская экономика все активнее осваивает мировые прогрессивные тренды. Одной из таких тенденций можно назвать уже сформировавшуюся политику предоставления максимально комфортных условий для ведения бизнеса тем компаниям, которые вкладывают деньги в крупные, социально значимые и инфраструктурные проекты.

И получается, мы действительно пришли к какому-то принципиально новому для российской экономики явлению, когда частный капитал готов вкладывать деньги в развитие федеральной транспортной сети, чтобы получать возможности для собственного роста, увеличения своей прибыли. Но при этом значительную часть прибыли вкладывать в «социалку», которой вроде как, по прежним представлениям, должно заниматься в первую очередь государство.

Но сегодня эти представления меняются явно в лучшую и для государства, и для его рядовых граждан сторону.

<https://rg.ru/2021/03/03/ugolshchiki-gotovy-vkladyvatsia-v-razvitie-infrastrukturnyh-proektov.html>

РБК; МИХАИЛ КОТЛЯР, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.03.03; «АЭРОФЛОТ» ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ О ПРЕКРАЩЕНИИ ПОЛЕТОВ В 26 ГОРОДОВ РОССИИ

Сегодня об отмене написали «Известия» со ссылкой на анализ системы бронирования. В авиакомпании ответили, что делать подобные выводы, исходя из анализа системы несерьезно

Информация о прекращении полетов «Аэрофлота» в 26 российских городов не соответствует действительности. Об этом РБК сообщили в пресс-службе авиакомпании.

Ранее 3 марта «Известия» сообщили, что перевозчик уже ушел из девяти городов – Челябинска, Магнитогорска, Белгорода, Нижнего Новгорода, Астрахани, Воронежа, Нижнекамска (расположен рядом с Набережными Челнами), Тюмени и Архангельска. А в период с мая по август прекратит полеты еще в 17. Издание ссылалось на собственное исследование системы бронирования авиабилетов.

«Делать такие выводы по данным собственного анализа системы бронирования несерьезно», – отметили в «Аэрофлоте». Как пишет «Коммерсантъ», в авиакомпании пока нет данных об изменениях в маршрутной сети на 2021 год, а решение насчет каждого направления будет приниматься отдельно.

«Известия» связали уход «Аэрофлота» из 26 городов со стремлением снизить стоимость авиабилетов: к 2028-му цена на перелеты в эконом-классе должна сократиться на 30% по сравнению с ценами 2019 года.

В феврале глава «Аэрофлота» Михаил Полубояринов в интервью РБК заявил, что стратегию развития до 2028 года, в том числе снижения расценок и сокращения расходов, будет реализовывать за счет сегментации рынка.

Сам «Аэрофлот» займет сегмент премиум-класса – наиболее доходные дальнемагистральные и среднемагистральные перелеты. «Победа» благодаря код-шеринговому соглашению с материнской компанией будет развивать бюджетный класс. А входящая в группу авиакомпания «Россия» займет нишу региональных перевозок и социально важных маршрутов.

Снижение цены на билеты благодаря код-шеринговому предложению (договор между авиакомпаниями о совместной эксплуатации рейсов на одном маршруте: каждый партнер продает билеты на полет, который фактически выполняется одним из них, по своим ценам и под своим кодом и номером рейса. – РБК) пассажиры, по прогнозам Полубояринова, смогут ощутить уже в мае этого года.

<https://www.rbc.ru/business/03/03/2021/603f816b9a7947bc0e05645c>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.03.04; ЦЕНЫ УЛЕТЕЛИ; ПУТЕШЕСТВОВАТЬ САМОЛЕТОМ СТАЛО ДОРОГО, ПОТОМУ ЧТО НЕКУДА

Ограниченное число доступных для россиян зарубежных стран и авиарейсов привело к резкому росту стоимости полетов. В марте на билеты за рубеж граждане в среднем тратят почти на 40% больше, чем в докризисном 2019 году, а по некоторым направлениям цены выше более чем вдвое. Медленнее, но дорожают и полеты внутри страны. Эксперты ждут, что такая динамика сохранится фактически до полного возобновления авиасообщения между странами: перевозчикам нужно компенсировать потери.

Средняя стоимость забронированного авиаперелета за рубеж в начале марта 2021 года составила 15,7 тыс. руб., что больше на 55% год к году и на 39,5%, чем за тот же период 2019 года. Такие данные приводят Viletix и Aviasales.

По расчетам Aviasales, средняя стоимость забронированного на март билета в ОАЭ сейчас составляет 23,7 тыс. руб., это почти вдвое выше значения 2019 года (12,3 тыс. руб.). Полеты в Грузию выросли в цене почти в 2,5 раза, с 6,5 тыс. руб. в марте 2019 года до 15,7

тыс. руб. сейчас. Билет на Мальдивы подорожал на 36%, до 40,1 тыс. руб., в Египет – на 29%, до 16,4 тыс. руб.

Значительно увеличились средние цены и на более привычных направлениях. Например, на полет из Москвы в Минск и обратно клиенты Biletix сейчас тратят в среднем 13,6 тыс. руб. против 6,5 тыс. руб. в 2019 году.

Представитель OneTwoTrip Елена Шелехова связывает резкий рост цен с падением курса рубля и ограниченным предложением.

Вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин уточняет, что принимать россиян готовы около 40 стран, из которых прямое авиасообщение открыто с незначительным числом. В итоге туристы активно используют доступные транспортные хабы – Стамбул, Дубай и Минск. «Квотирование международных перелетов и ограниченный объем доступных рейсов вместе с высоким спросом позволяют перевозчикам отказываться от низких тарифов, повышая стоимость за счет динамической системы ценообразования», – поясняет эксперт.

Этот тезис подтверждают цифры Aviasales. Так, средняя стоимость перелета в Турцию в марте составила 9,2 тыс. руб. – это выше на 7%, чем в 2019 году. Высокие тарифы на перевозку на международных направлениях отмечают и участники рынка организованного туризма. Представитель OnlineTur.ru Игорь Блинов поясняет, что если в допандемийный период авиаперелет мог составлять в среднем 60% от стоимости путешествия на Мальдивы, то теперь – 80–85%.

На внутреннем рынке стоимость перелетов растет не столь быстро, но также активно восстанавливается. По расчетам Aviasales, стоимость забронированного авиаперелета на март в России в одну сторону составляет 4,83 тыс. руб., это фактически соответствует значению докризисного 2019 года (4,89 тыс. руб.), в то время как летать по стране в 2020 году было на 5,3% дешевле. По многим популярным направлениям за два года стоимость даже выросла. Так, полет в одну сторону в Сочи в марте стоит 5,2 тыс. руб., что на 8% дороже, чем в начале весны 2019 года. Билет из Москвы в Симферополь и обратно, по данным Biletix, стоит 7,8 тыс. руб., что на 13,2% выше значения прошлого года.

Спрос на перелеты внутри страны продолжает расти. При общем падении объема перевозок российских авиакомпаний в январе (последние актуальные данные **Росавиации**) на 38% пассажиропоток на внутренних рейсах снизился только на 5%, до 5 млн пассажиров. Это подтверждают и данные сервиса «Тинькофф Путешествия»: в феврале траты россиян на перелеты выросли на 7% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. В то же время авиаторы пока праздновать победу не готовы: так, в S7 подчеркивают, что спрос все еще слабее докризисного и «говорить о восстановлении тарифов не приходится».

Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий объясняет «сравнительно высокие цены» на внутренние перевозки все тем же ограниченным предложением на международных рейсах.

В Европе, утверждает эксперт, ситуация с ценами гораздо хуже, средняя стоимость авиабилета сейчас выше докризисной примерно на 50–100%.

Елена Сахнова из «ВТБ Капитала» поясняет, что помимо традиционных затрат авиакомпаний, в том числе на авиакеросин, цены на который почти достигли уровня 2019 года, перевозчики должны закрывать платежи по лизингу, хотя часть флота до сих пор простаивает. Она предполагает, что такая ситуация сохранится до тех пор, пока не будет открыто 85–90% направлений.

<https://www.kommersant.ru/doc/4712788>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА ШЕРУНКОВА; 2021.03.04; «ЮТЭЙР» ПОЛУЧИТ НОВОГО ПАССАЖИРА; ГК «РЕГИОН» ВЫКУПИТ ДОЛГ АВИАКОМПАНИИ ПЕРЕД ВЭБ.РФ

В структуре кредиторов авиакомпании «Ютэйр» должен появиться новый игрок. ГК «Регион» менее чем за полцены собирается выкупить долг авиакомпании перед ВЭБ.РФ, преследуя «коммерческий интерес». Ранее долги «Ютэйр» выкупал банк «Россия» за четверть цены. Получить коммерческую выгоду с небольшой части долга – задача не самая легкая, отмечают аналитики, тем более при хронической убыточности «Ютэйр». Однако эксперты не исключают перехода контроля над авиакомпанией к ГК «Регион» и попытке реорганизации деятельности авиаперевозчика.

Госкорпорация ВЭБ.РФ поздно ночью 2 марта опубликовала итоги проведенного открытого аукциона по продаже прав требований к авиакомпании «Ютэйр». Задолженность в 1,5 млрд руб. представляла часть двух выданных в 2015 году консорциумом кредиторов синдицированных займов. Так как этим долгом заинтересовался лишь один участник, то аукцион был признан несостоявшимся. Однако договор цессии будет заключен с ИК «Регион» (как единственным участником аукциона; входит в одноименную ГК) по начальной цене – 671,4 млн руб., то есть с дисконтом в 55%.

В 2015 году «Ютэйр» привлекла два синдицированных кредита на 42,6 млрд руб. Как следует из квартального отчета «Ютэйр», по первому договору остаток долга компании со сроком погашения в ноябре 2022 года составляет 13,3 млрд руб., по второму, со сроком погашения в 2027 году, – 22,8 млрд руб. В этих синдикатах участвовал большой пул кредиторов, в частности, Сбербанк, «Открытие», МКБ, Юникредитбанк, Связь-банк (долг перешел к ВЭБу), банк «Русь», МТС-банк, Сургутнефтегазбанк, НИКО-банк, «Уралсиб». В настоящее время основным кредитором авиакомпании является банк «Россия», который приобрел задолженность у большинства участников пула за 25% от ее стоимости. Помимо этого, у «Ютэйр» остается крупный долг перед Сургутнефтегазбанком (3,6 млрд руб.). Долг перед Сбербанком (17,4 млрд руб.) в 2020 году был реструктурирован и переоформлен на баланс «Ютэйр – Вертолетные услуги».

Как отметили в ВЭБе, «все, кто был заинтересован в этом лоте, заявку подали». Там пояснили, что залоговым обеспечением по проданным правам требований является движимое и недвижимое имущество, а также акции «Ютэйр» и ее дочерней компании «Ютэйр – Вертолетные услуги». В «Регионе» заявили, что компания «выкупает долг в коммерческих интересах». «Ютэйр» и АБ «Россия» не ответили на запросы “Ъ”.

У группы компаний «Регион» вряд ли есть интерес к получению контроля над действующей авиакомпанией с такой эффективностью и убытками, какие в настоящее время демонстрирует «Ютэйр», говорит “Ъ” один из источников в отрасли, знакомый с ситуацией. Авиабизнес очень тяжелый, и вытягивать его из убытков вряд ли возьмется бизнес-структура, такая как ГК «Регион», полагает аналитик «ВТБ Капитал» Елена Сахнова. В частности, за 2019 год компания получила убыток по МСФО в 5,8 млрд руб., годом ранее – 21,9 млрд руб. За полугодие 2020 года убыток «Ютэйр» составил 5,8 млрд руб. Годовой консолидированной отчетности еще нет. «Авиакомпания – это не тот бизнес, который может вернуться потенциальному покупателю с прибылью, которая бы в разы перекрыла расходы на приобретение прав требований», – говорит она. По словам партнера компании «Юков и партнеры» Светланы Тарнопольской, коммерческая выгода при покупке долга, как правило, заложена в сам дисконт сделки. «Обычно права требования выкупаются за тело долга, а часто и значительно меньше, что зависит от того, каков риск невозврата долга, а также от качества обеспечения. Заведомо невозвратные долги практически не привлекают покупателей, в то же время интересы нового кредитора могут быть связаны и с возможным банкротством компании», – говорит она.

Приобретение ИК «Регион» долга «Ютэйр» перед ВЭБом за 45% от номинала – заключительный этап формирования консорциума инвесторов, заинтересованных в создании авиаперевозчика на базе авиакомпании, обладающей компетенциями в ближне- и среднемагистральных авиаперевозках, полагает партнер консалтинговой компании GRM Сергей Новиков: «Не следует ожидать разновекторных стратегий по работе с долгом авиакомпании у банка «Россия» и ГК «Регион», 670 млн руб.– слишком серьезная сумма, чтобы рисковать ею в корпоративных войнах»,– отмечает он. «В дальнейшем следует ожидать постепенного перехода контроля над авиакомпанией к ГК, так как авиабизнес не является для банка профильным активом, а вот «Региону», возможно, удастся реорганизовать нынешнюю деятельность авиаперевозчика»,– считает господин Новиков. В начале 2014 года ИК «Регион» уже рассматривала возможность участия в капитале «Ютэйр» через дочернюю компанию «РЕ-Авиа», однако сделка не была завершена.

<https://www.kommersant.ru/doc/4712866>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/03/03/2021/603fc3ee9a7947d55ac9dbbe>

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2021.03.04; НЕЛЕТНАЯ ПРИРОДА: КАК АЛТАЙ МОЖЕТ СТАТЬ ДОСТУПНЕЕ ДЛЯ ТУРИСТОВ; В 2020 ГОДУ БЫЛО ПРОСУБСИДИРОВАНО БОЛЕЕ 1,5 ТЫС. РЕЙСОВ, ОДНАКО ЦЕНЫ ОСТАЮТСЯ СЛИШКОМ ВЫСОКИМИ

Авиаперевозки в Республику Алтай ежемесячно субсидируются, в 2020 году было осуществлено более 1,5 тыс. таких перелетов со 150 тыс. пассажиров, сообщили «Известиям» в пресс-службе Минэка по итогам визита премьера Михаила Мишустина в регион. Также уже началась разработка плана развития местных туристических территорий. А пока, как пояснили «Известиям» политики и эксперты, развитию отрасли мешают всё же дорогие авиабилеты и плохие региональные трассы.

Дорога́ дорога

В свой день рождения, 3 марта, премьер посетил второй отстающий регион Сибири – Республику Алтай. По индивидуальной программе развития (ИПР), утвержденной в 2020-м, этот и другие проблемные субъекты должны получить 5 млрд до 2024 года. Сейчас план, по расчетам Минэка, реализуется без задержек.

Несмотря на огромное количество интересных объектов – например, Телецкое озеро, внесенное в список всемирного природного наследия ЮНЕСКО, и гора Белуха, самая высокая точка Сибири, – туристический потенциал региона реализован слабо. Поэтому председатель правительства первым делом решил обсудить эти проблемы с местными бизнесменами.

– Мы сегодня готовим новый национальный проект по поручению президента в сфере туризма и уже до начала апреля мы должны все основные его параметры рассмотреть, – заявил Михаил Мишустин на встрече, признав, что пока инфраструктуры в субъекте недостаточно.

Во время беседы ее участники обратили внимание на строгие правила размещения гостиниц в индивидуальных строениях и гостевых домах. Михаил Мишустин допустил, что требования и запреты надо еще раз внимательно изучить, при этом нельзя сделать так, чтобы чье-либо личное пространство было нарушено.

Помимо россиян, увидеть природу горного Алтая хотят и иностранцы, особенно жители соседнего Казахстана. Поэтому премьер-министр намерен поручить МИДу и Ростуризму проработать вопрос доступа путешественников в район горы Белухи, находящейся на границе.

Развитие турбизнеса Алтая и в целом Сибири затрудняется из-за высокой стоимости авиабилетов, несмотря на субсидирование перелетов, заявила «Известиям» член комитета Госдумы по физической культуре, спорту, туризму и делам молодежи Рима Баталова.

Причем дороги тоже оставляют желать лучшего. По сути, даже при большом желании до региона очень сложно добраться. А это желание есть у многих, особенно в зимний период, когда можно заняться горнолыжным спортом, считает депутат. Слова политика подтверждают и соцопросы, согласно которым в 2020 году Алтай стал главным регионом, который хотят посетить россияне.

Хотя субъект попал под правительственную программу кешбэка, цена билетов сильно не изменилась. По оценкам экспертов отрасли, осенью слетать из Горно-Алтайска в Москву и обратно стоило 265 тыс. рублей. К слову, это лишь второе место в рейтинге, список возглавил Красноярский край с суммой в 298,8 тыс.

В ходе визита премьер также проверил состояние экономики региона, посетив строящийся агропромышленный парк «Амза» и завод «Нарине». Правительство продолжит помогать сельхозпредприятиям и пищевым производствам, заверил Михаил Мишустин, призвав бизнесменов не беспокоиться по этому поводу.

Не осталась без внимания и социальная сфера. В Республиканском классическом лицее глава кабмина пообщался с учащимися и пообещал помочь со строительством спортзала и общежития. На 55-летний юбилей педагоги и ученики решили подарить премьеру роман «Арина» местного писателя Лазаря Кокышева.

Накануне, 2 марта, глава кабмина съездил в Барнаул, еще один экономически отстающий регион, где посетил Алтайский завод прецизионных изделий (АЗПИ) и среднюю общеобразовательную школу.

Первая пятилетка

Чтобы сделать Алтай более доступным для посещения, ежемесячно субсидируются авиаперевозки. В прошлом году было осуществлено более 1,5 тыс. перелетов со 150 тыс. пассажиров, сообщили «Известиям» в пресс-службе Минэкономразвития.

Хотя в последние годы аэропорт Горно-Алтайска принимает большее количество рейсов, всё же география полетов очень ограничена, рассказала «Известиям» руководитель группы региональных рейтингов АКРА Елена Анисимова. Мешает субъекту и плохое качество дорог вкупе с отсутствием железнодорожного сообщения.

По мнению эксперта, немного облегчить ситуацию может передача в федеральную собственность автодороги Горно-Алтайск–Артыбаш, которая ведет к Телецкому озеру. Участок уже стал частью трассы Р-256 «Чуйский тракт». Это означает смену источников финансирования на содержание и капитальный ремонт полотна. Теперь эти средства будет выделять федеральный бюджет, а его возможности, безусловно, выше ресурсов республиканского. Высвободившиеся деньги местные власти должны перенаправить на финансирование обслуживания других дорог регионального значения, считает аналитик. Также по ИПР предполагается увеличение капитала региональной гарантийной организации, создание промышленных парков и стимулирование жилищного строительства.

Для Алтая, впрочем, как и для других отстающих регионов, характерен высокий уровень безработицы. В сентябре–ноябре прошлого года показатель достиг 16,3% (против 6,3% в среднем по РФ по методологии МОТ), подчеркнула Елена Анисимова. И конечно, это приводит к бедности населения, низкому качеству жизни и высокой преступности. В целом социальная сфера далека от идеальной: в субъекте даже не хватает школ.

– В Республике Алтай к 2024 году по итогам реализации индивидуальной программы планируется создание более 2,5 тыс. рабочих мест и привлечение порядка 4,2 млрд рублей инвестиций, – рассказали в пресс-службе Минэка.

В 2020 году по ИПР уже создан фонд развития промышленности республики, а также введен специальный налоговый режим для самозанятых, отметили в министерстве.

В кризисный период пандемии, когда необходимо было восстанавливать экономику России в целом, больше всего, по словам эксперта АКРА, было сделано для развития транспорта и жилищной сферы. Авиаперевозчикам помогали как одной из пострадавших

отраслей, жилищное строительство поддерживалось посредством субсидирования ипотеки.

<https://iz.ru/1131868/liubov-lezhneva/neletnaia-priroda-kak-altai-mozhet-stat-dostupnee-dlia-turistov>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; СЕРГЕЙ ТОЛМАЧЕВ; 2021.03.04; СТРЕЛЯЮТ БЕЗ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ; В МОСКВЕ УБЕРУТ ТАБЛИЧКИ «ФОТОВИДЕОФИКСАЦИЯ»

С 1 марта, следует из новой редакции ПДД, местные власти могут не предупреждать водителей о каждой дорожной камере: достаточно одной таблички «Фотовидеофиксация» на въезде в населенный пункт. Власти Москвы уже заявили, что демонтируют все указатели в черте города – в мэрии уверены, что данных о камерах в навигаторах для информирования водителей достаточно. В Татарстане, Курской и Московской областях таблички пока оставляют на своих местах. На федеральных дорогах **Росавтодора** также изменений не ожидается.

Согласно вступившим с 1 марта изменениям в ПДД, если на территории населенного пункта установлено много камер, предупреждать о каждой не нужно – достаточно одной таблички «Фотовидеофиксация» на въезде. Московские власти (в столице более 2,6 тыс. комплексов) этой опцией воспользуются в числе первых: в столичном ЦОДД заявили, что до 1 сентября лишние знаки из города уберут, оставив только таблички на въезде.

Местоположение камер известно, они есть в навигаторе, также они размещены на едином транспортном портале и сайте ЦОДД, – пояснили в центре. – Информация регулярно обновляется».

Отметим, позиция столичных властей на этот счет несколько раз менялась. Так, в ноябре 2019 года вице-мэр Москвы Максим Ликсутов заявил “Ъ”, что табличка «Фотовидеофиксация» – «лишняя вещь, особенно в таких мегаполисах, как Москва». А в феврале 2021 года в ЦОДД говорили, что «прорабатывают возможность» сохранения знаков.

В минтрансе Подмосковья вчера не смогли уточнить, что будет с установленными табличками. Власти Татарстана и Курской области, по данным “Ъ”, пока знаки оставляют. **В Росавтодоре заявили “Ъ”, что демонтировать знаки на федеральных дорогах (в черте населенных пунктов) не будут.**

Напомним, в 2019 году Владимир Путин заявил, что нельзя «камеры специально скрывать и прятать», поручив правительству разработать требования по обозначению камер и разработать систему по отмене штрафов, вынесенных с помощью комплексов, установленных с нарушениями. МВД подготовило предложения в новый процессуальный КоАП (с 2020 года разрабатывается Минюстом, в Госдуме еще не внесен): предлагается упрощенный порядок отмены постановления – без протеста прокурора или жалобы, а по решению инспектора, если в месте и в момент фиксации выявлено «несоответствия организации дорожного движения проектам и схемам» (иными словам, в тех местах, где знак должен быть, но его не было).

Теперь, когда таблички из населенных пунктов исчезнут, непонятно, как водитель сможет понять законность установки камеры после получения штрафа, рассуждает эксперт по системам фиксации нарушений Григорий Шухман.

Если для этого будет использоваться информация в навигаторах или в сети, которая может измениться в любой момент, потребуются придумывать сложную доказательную базу, которая позволит автовладельцам добиваться отмены постановлений, говорит он. Эксперт также обратил внимание на новые формулировки правил и ГОСТ, которые и за городом по-прежнему не обязывают ставить предупреждающие знаки перед камерами.

В Европе используется как скрытый (без знаков), так и «видимый» контроль нарушений, рассказали “Ъ” в пресс-службе ассоциации ОКО (объединяет операторов и разработчиков

камер). «Видимая фиксация эффективна, когда необходимо, чтобы участники движения снижали скорость на определенном участке дороги, например, перед школой, перекрестком, – поясняют в ОКО. – Знак в данном случае является инструментом понуждения к соблюдению правил». При этом в России, отмечают в ассоциации, большинство водителей снижают скорость, увидев знак, а проехав камеру, снова движутся с превышением. «Это увеличивает опасность возникновения ДТП и нивелирует принцип неотвратимости наказания, – говорят в ОКО. – С этой точки зрения наиболее эффективной будет скрытая фотовидеофиксация. Водители знают, что есть вероятность быть обнаруженным, но не знают точно, где и когда». В ассоциации считают, что важно «обеспечить единообразие подхода во всех регионах», поскольку разные правила установки знаков «будут вводить водителей в заблуждение».

<https://www.kommersant.ru/doc/4712877>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ ИЛЬИНА; 2021.03.04; ПЕРЕВОЗ ВЫПЛАТ: РОССИЯН НАЧАЛИ ИЗБАВЛЯТЬ ОТ «ЗАРПЛАТНОГО РАБСТВА»; ПЕРВЫМ ШАГОМ СТАЛО НАЧИСЛЕНИЕ ГОНОРАРОВ ЗА УСЛУГИ ТАКСИСТАМ ПО НОМЕРУ ТЕЛЕФОНА

Россиян начали избавлять от «зарплатного рабства»: появился сервис для начисления гонораров водителям такси по номеру телефона. Первым такую услугу предоставил «Тинькофф», рассказали «Известиям» в кредитной организации. Функционал перевода денег от компаний гражданам через систему быстрых платежей (СБП) уже есть в ВТБ, банке «Дом.РФ», Делобанке, но пока он не используется для начисления зарплат. Кредитные организации видят хорошие перспективы этой услуги. По словам экспертов, СБП – удобный вариант для зачисления разовых выплат, но для перевода полноценных зарплатных проектов пока требуются доработки системы.

Абонентская зарплата

В начале марта три таксопарка – в Екатеринбурге, Ленинградской области и Ямало-Ненецком АО – подключились к сервису начисления зарплат водителям по номеру телефона, который запустил «Тинькофф» через систему быстрых платежей. Об этом «Известиям» рассказал директор «Тинькофф Бизнес» Федор Бухаров. По его словам, переводы частным лицам через СБП упростят расчеты с сотрудниками, а также ускорят процесс начисления денег.

Работодателю не придется вбивать платёжные реквизиты получателя: по номеру телефона деньги поступят в тот банк, который сотрудник укажет в качестве основного в СБП, уточнил Федор Бухаров. При этом банк должен реализовать перечисления от компаний физлицам.

Сейчас функционал В2С-переводов (Business-To-Customer) уже запущен в 40 банках, заявили «Известиям» в Национальной системе платежных карт (выступает клиринговым центром СБП). В том числе – в ВТБ, банке «Дом.РФ», «Тинькофф», Делобанке (группа СКБ Банка) и «Русском Стандарте». В марте 2021-го функция будет реализована в «Райффайзене» и МТС Банке, в течение этого года – в ПСБ и «Открытии». Рассматривает возможность запустить сервисы «Хоум Кредит» и крымский РНКБ, рассказали «Известиям» их представители.

Системно значимые банки должны реализовать сервис В2С-переводов (помимо перечислений заработной платы) к 1 октября 2021 года, а кредитные организации с универсальной лицензией – к 1 апреля 2022-го, следует из нормативных документов ЦБ. В регуляторе заявили «Известиям», что централизованный сервис по переводу зарплат через СБП требует тщательного изучения, в том числе в части претензионной работы в случае изменения номера телефона. При заинтересованности участников рынка проведение пилота возможно в I квартале 2022 года, заявили в Банке России.

– В перспективе помимо таксистов к сервису планируется подключить курьеров, работников различных маркетплейсов, фрилансеров, а также других сотрудников сферы gig economy (свободная и краткосрочная форма занятости), которая переживает период бурного роста. Использовать номер телефона для отправки платежей физлицам смогут также приемщики металлолома – для выплат за сданный металл, автодилеры – при выкупе автомобилей с пробегом, – отметил Федор Бухаров.

Функционал В2С-переводов в Делобанке используется для любых целевых переводов от компаний физлицам, например для перечисления денежных призов за участие в конкурсах и акциях, средств за возврат товаров или дохода от инвестиций, рассказал представитель кредитной организации, не уточнив, начисляются ли уже кому-то гонорары через сервис. Услугу по выплате зарплат через СБП только для своих клиентов-юрлиц и их сотрудников также запустил банк «Русский Стандарт», однако неизвестно, воспользовался ли ею кто-то.

Пилотные проекты по автоматическим выплатам также проводит Райффайзенбанк в разных индустриях, от самозанятых и страховых компаний до авансирования заработной платы, рассказал «Известиям» руководитель направления по развитию электронной коммерции кредитной организации Георгий Коннов. По его словам, в 2021 году должна появиться спецификация для банков по начислению зарплаты с использованием СБП – тогда можно будет говорить о масштабных изменениях на рынке.

– Этот проект перспективен, так как система обеспечит мгновенное зачисление в любой банк с низкой себестоимостью транзакции. Это легко заменит классические платежные поручения для массовых операций между банками. Изменения будут актуальны для всех сотрудников компаний. Пилотные проекты будут в индустриях с большой текучкой кадров. Например, в логистических компаниях и такси, – уверен Георгий Коннов.

Первый шаг

«Известиям» направили запрос в Национальный совет такси. В России действует более 10 тыс. таксопарков: для них каждый водитель – ценный сотрудник, поскольку он может легко сменить работодателя, знает сооснователь сервиса для автоматизации взаимодействия таксопарков и водителей Jump Taxi Михаил Кириченко. Он пояснил: поэтому таксопарки всё больше заинтересованы предлагать выгодные и комфортные условия работы своим водителям.

– Переводы через СБП – преимущество для таксопарка. Начислять деньги по номеру телефона удобнее, не нужно привязываться к банку, вспоминать номер карты. Более сотни наших партнёров-таксопарков уже проявили интерес к технологии, – рассказал Михаил Кириченко.

В то же время, пока начисление зарплаты по номеру телефона в качестве единственного идентификатора физлица выглядит небезопасным, считают в ВТБ: мобильный может быть изменен мошенниками или ошибочно заведен в систему. В этом случае сотрудник не получит свою зарплату, а вернуть ошибочно переведенные деньги будет крайне затруднительно, добавили в банке.

Начисление зарплат по номеру телефона водителям такси – первый шаг к решению проблемы так называемого зарплатного рабства. Она актуальна в России не с точки зрения правовых оснований или технической возможности, а с позиции поведенческой модели как работодателей, так и самих работников, считает управляющий партнер юридической компании AVG Legal Алексей Гавришев. Он пояснил: в условиях концентрации работодателей в госсекторе, а также монополизации финансовой отрасли госбанками у работников фактически нет выбора.

– Формально ни один работодатель не заставляет сотрудников оформлять карту в каком-то конкретном банке, однако на практике в 99% случаев работник оформляет карту в той кредитной организации, в которой удобно компании, по причинам скорее понятийным, нежели правовым или техническим, – отметил Алексей Гавришев.

По словам управляющего директора рейтингового агентства НКР Станислава Волкова, выплаты через СБП, очевидно, удобны для оплаты разовых работ, когда сложные реквизиты заменяются номером телефона.

<https://iz.ru/1132151/natalia-ilina/perevoz-vyplat-rossiian-nachali-izbavliat-ot-zarplatnogo-rabstva>

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ КОЛОБОВА; 2021.03.04; БОЙ СИСТЕМЫ: АВТОМОБИЛИСТЫ НЕ МОГУТ ОФОРМИТЬ ОСАГО; ОБНОВЛЕННЫЙ 1 МАРТА СЕРВИС ЕАИСТО РАБОТАЕТ С ОШИБКАМИ И НЕ ПОЗВОЛЯЕТ КУПИТЬ СТРАХОВКУ

Единая автоматизированная система технического осмотра (ЕАИСТО), обновленная 1 марта для проверки диагностических карт у автомобилистов перед продажей ОСАГО, работает со сбоями и не позволяет им оформить страховку. Об этом «Известиям» рассказали в маркетплейсе «Сравни.ру», информацию подтвердили крупнейшие игроки рынка – страховщики не могут получить из ЕАИСТО данные о диагностических картах водителей, что теперь необходимо для продажи полиса. В Российском союзе автостраховщиков (РСА) не фиксируют жалоб на систему. Тем не менее участники рынка и эксперты считают необходимым отменить зависимость ОСАГО от диагностических карт.

Система в действии

ЕАИСТО, призванная с 1 марта изменить систему техосмотра, дала сбой и не позволила ни проверить актуальность диагностических карт, ни оформить новые, рассказал «Известиям» директор по развитию страхового бизнеса маркетплейса «Сравни.ру» Александр Крайник (площадка позволяет оформить ОСАГО более чем у 20 компаний). Многие операторы ТО не сумели даже войти в этот сервис. Клиенты же не могли получить ответы с сайтов страховых компаний и агрегаторов. В конце концов информационная система не справилась с нагрузкой из-за количества отклоненных обращений, посетовал он.

Премьер-министр Михаил Мишустин ранее распорядился отложить реформу пунктов ТО до 1 октября из-за коронавируса и на 6 месяцев продлил действие диагностических карт для тех, у кого они заканчиваются с февраля этого года. Тем, у кого машине в 2021-м исполнилось четыре года, нужно получить диагностическую карту и пройти процедуру техосмотра. И тем, у кого карты закончились ранее 1 февраля, так же нужно получать диагностическую карту, чтобы оформить ОСАГО.

В страховых компаниях «Известиям» подтвердили факт сбоев в обновленной системе. Весь рынок столкнулся с этой проблемой: ЕАИСТО до сих пор не дает ответы о наличии или отсутствии диагностических карт, пожаловались в пресс-службе компании «Югория». Там считают, что сервис был не готов к запуску с 1 марта. Управляющий директор по автострахованию «Ренессанс страхование» Сергей Демидов подтвердил, что компания и клиенты столкнулись со сложностями из-за сбоев в новой системе.

Возложенная на страховщиков функция проверки диагностических карт не позволяет им выполнять их основную задачу – обеспечивать граждан договорами ОСАГО, считает директор по информационным технологиям СК МАКС Александр Горяинов. За первые два дня марта в «Югории» отметили снижение продаж полисов. Клиенты, которые не смогли пройти ТО и не имеют отсрочки, не заключили договоры страхования. Если до конца недели система не стабилизируется, в компании ожидают получить большое число жалоб от пользователей.

В «Ингосстрахе» и ВСК также отметили проблемы с новой системой. При заключении договора ОСАГО сейчас невозможно проверить наличие диагностической карты у клиентов. По продленным приходится вводить данные вручную, из-за чего серьезно

выросла операционная нагрузка, сообщил директор дирекции розничного бизнеса «Ингосстраха» Виталий Княгиничев. После нововведений продажи полисов снизились.

В компанию ВСК потребители также обращались с жалобами на новую систему. Граждане приходили на пункты ТО и им отказывали в проведении осмотра из-за неработоспособности ЕАИСТО, рассказала руководитель центра управления страховым портфелем по моторным видам Страхового Дома ВСК Татьяна Кудрявцева.

Временный выход

В ближайшие одну-две недели система должна восстановиться, считает Александр Крайник из «Сравни.ру». Однако, по его мнению, зависимость покупки ОСАГО от наличия диагностической карты нужно отменять – клиент, не имеющий полиса из-за сбоя ЕАИСТО, не должен самостоятельно платить за ДТП.

Система РСА за 2 марта обновлялась дважды, после чего проблем стало меньше, однако ряд станций техосмотра по-прежнему получают ошибки при работе с сайтом, отметил эксперт. В пресс-службе РСА «Известиям» сообщили, что не фиксируют роста жалоб на систему и отмечают только небольшую задержку с получением данных.

«Известия» направили запрос в МВД. Ранее ведомство сообщало, что только 69 регионов России обеспечены пунктами техосмотра в необходимом количестве, кроме того, нигде нет системы электронных очередей.

Общественный деятель, координатор движения «Синие Ведерки» Петр Шкуматов уверен, что следует отменить зависимость покупки ОСАГО от наличия диагностической карты, так как они абсолютно не связаны друг с другом. Однако, по его мнению, это решит только проблемы, возникшие у страховых компаний, так как новая система техосмотра гарантирует, что большинство автомобилей вообще его не пройдет. Список контролируемых параметров сильно расширили. По новой системе водитель не сможет получить одобрение по ТО с перегоревшей лампочкой в салоне, держателем для телефона на лобовом стекле, небольшой трещиной на нем или «неправильным» светом фар. По мнению Петра Шкуматова, новая система будет способствовать росту коррупционных взаимоотношений между частными операторами ТО и водителями.

Главный редактор издания «За рулём» Максим Кадаков согласен, что зависимость покупки ОСАГО от наличия диагностической карты стоит отменить. Он также считает, что с реформой ТО состояние автомобилей не станет лучше и вопрос допуска будет, скорее всего, решаться с помощью взяток. По его мнению, эти нововведения в целом были не нужны. Аварии из-за плохого состояния автомобиля – это только 4% от всех ДТП, а главные причины в этом списке – нарушение правил дорожного движения и плохое состояние полотна.

<https://iz.ru/1132128/mariia-kolobova/boi-sistemy-avtomobilisty-ne-mogut-oformit-osago>

ПРАЙМ; 2021.03.03; РЖД УВЕЛИЧИЛИ ПРОВОЗНУЮ СПОСОБНОСТЬ БАМА-ТРАНССИБА ДО 144 МЛН ТОНН, ВЫПОЛНИВ ПАРАМЕТР КПМИ

РЖД в 2020 году увеличили провозную способность Байкало-Амурской (БАМа) и Транссибирской (Транссиба) магистралей до 144 миллионов тонн в год, выполнив установленные правительством показатели **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**, сообщила компания.

«Провозная способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в 2020 году достигла 144 миллионов тонн. Таким образом, ОАО «РЖД» выполнило ключевой параметр, закрепленный в **комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. Рост обеспечен благодаря системному развитию Восточного полигона железных дорог», – говорится в сообщении.

Это позволило в прошедшем году увеличить перевозку грузов в адрес дальневосточных портов на 8,6% – до 110,4 миллиона тонн. Экспорт угля на восток вырос почти на 5% – до

100,9 миллиона тонн и впервые превысил объемы перевозок в западном и южном направлениях (суммарно 98,8 миллиона тонн). При этом компанией полностью выполнены обязательства по вывозу угольной продукции из Кузбасса.

В ходе реализации проекта модернизации БАМа и Транссиба завершены основные работы, обеспечивающие движение поездов на более чем 100 инфраструктурных объектах, в том числе в рамках реконструкции станций Волочаевка, Новая Чара, Икура.

Было введено в эксплуатацию свыше 100 километров дополнительных главных путей, в том числе вторых путей на ряде перегонов. Двухпутные вставки открыты для движения на перегонах Новая Чара – Кемен, Холодный – Кичера, Тья – Северобайкальск, Сюльбан – Наледный, Киренга – Окунайский. Уложено более 20 километров станционных путей на 7 станциях и двух разъездах. Реконструировано 15 железнодорожных мостов. Сданы объекты локомотивного хозяйства. Введены в эксплуатацию 4 тяговые подстанции. Электрифицировано более 140 километров линий.

«Наряду с эффектами от развития инфраструктуры рост провозной способности обеспечен за счет технологических решений. В частности – роста маршрутизации перевозок, повышения веса поезда, организации вождения соединенных поездов с применением современных мощных локомотивов», – добавляется в сообщении.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.03; В БУРЯТИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 107 КМ ДОРОГ

В Республике Бурятия утвержден план работ по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на 2021 год. В перечень объектов вошли 56 участков общей протяженностью 107 км, сообщает пресс-служба **Росавтодора**.

В нормативное состояние приведут 64 км региональных трасс и 43 км дорог, входящих в улично-дорожную сеть Улан-Удэнской агломерации. Продолжится строительство третьего моста через реку Уда.

«Большая часть договоров с подрядными организациями уже заключена, часть в процессе подписания. Тем временем подрядчики начали подготовку к строительному сезону. Основные работы на объектах стартуют в апреле-мае», – сообщил заместитель руководителя регионального отраслевого министерства Сергей Белоколов.

В Улан-Удэ отремонтируют участки улиц Чертенкова, Юного Коммунара, Николая Петрова, Добролюбова, Королева, Камова, Амагаева, Комсомольской, Ботанической, Бабушкина, Павлова, Шумяцкого, Кольцова, Спартака, Красногвардейской, Строителей и других.

По просьбе жителей микрорайона Аршан в нормативное состояние приведут улицу Дарвина. Дорога располагается в густонаселенном жилом секторе, сегодня на ней большое количество трещин и ям. Специалисты восстановят асфальтобетонное покрытие, полностью заменят бортовой камень и построят тротуары. Появится здесь и новая посадочная площадка на конечном пункте остановки маршрутного автобуса № 95.

На автодорогах регионального значения работы пройдут на 14 участках. В частности, в Еравнинском районе к нормативу приведут два отрезка республиканской трассы Улан-Удэ – Романовка – Чита, общая протяженность которых составляет 21,8 км. Дорога пересекает села Поперечное, Можайка и Комсомольское.

Первый участок дорожники начали ремонтировать еще в 2020 году. В текущем сезоне подрядная организация завершит работы на оставшейся части – обустроит автобусные остановки, тротуары, пешеходные ограждения, знаки, нанесет разметку. Кроме того, при въезде в село установят шумовые полосы. Все мероприятия планируют завершить до ноября.

Кроме того, начнется ремонт соседнего участка дороги. В этом году специалисты заменят асфальтобетонное полотно протяженностью 6,8 км, обустроят автобусные остановки, сигнальные столбики, знаки, нанесут разметку. Полностью объект сдадут через три года.

В 2020 году в Республике Бурятия благодаря **нацпроекту** были выполнены работы на 70 объектах общей протяженностью 132 км, из них 90 км на региональных трассах и 42 км на автодорогах местного значения.

<https://национальныепроекты.пф/news/v-buryatii-otremontiruyut-107-km-dorog>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.03; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 220 КМ ДОРОГ

В 2021 году в Иркутской области по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** приведут в нормативное состояние 221,8 км автодорог, из них 171,5 км – регионального значения и 50,3 км – местного.

«Все контракты должны быть заключены до 1 апреля. Сейчас активно идет процесс заключения контрактов с подрядчиками. На данный момент эта работа выполнена на 67%. Таким образом, как только сойдет снег, специалисты смогут приступить к работам», – сообщил министр строительства, дорожного хозяйства региона Павел Писарев на заседании правительства Иркутской области.

Всего в 2021 году в нормативное состояние приведут 100 участков автодорог. В Иркутске отремонтируют 19 участков, в Усолье-Сибирском – 12, в Ангарске – семь, в Шелехове – пять, в Братске – шесть, в Черемхово – два.

Еще 27 объектов расположено на региональных автомобильных дорогах. Среди них есть и объекты капитального ремонта: автодорога Усть-Кут – Уоян, Хребтовая – Рудногорск – Новоилимск, Братск – Усть-Илимск, Киренск – Казачинское, Кузнецовка – Вихоревка, строительство мостового перехода через реку Макаровка в Киренском районе.

В 2020 году благодаря «дорожному» **нацпроекту** в Иркутской области в нормативное состояние были приведены 89 дорожных участков общей протяженностью 323 км.

Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» призван сделать дороги страны более комфортными и безопасными. Проект предусматривает двукратный рост доли дорог, соответствующих нормативам качества, и двукратное снижение числа аварийно-опасных участков.

<https://национальныепроекты.пф/news/v-irkutskoy-oblasti-otremontiruyut-bolee-220-km-dorog>

SM NEWS; 2021.03.03; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИЛО ТОМСКОЙ ОБЛАСТИ 1,64 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

По распоряжению кабинета министров, которое подписал председатель правительства РФ Михаил Мишустин, Томская область получит от федерального центра дополнительно 1,64 млрд рублей на строительство, реконструкцию дорог и реализацию национального **проекта «Безопасные и качественные дороги»** в 2021-2022 годах.

Дополнительное финансирование в объеме 340 млн рублей выделено на ускоренное выполнение работ по национальному **проекту «Безопасные и качественные дороги»**. Также в 2021 и 2022 годах в дорожный фонд Томской области поступит по 650 млн рублей на реконструкцию автомобильной дороги Камаевка - Асино - Первомайское.

«В прошлом году мы продолжили реконструкцию трассы Камаевка – Асино – Первомайское благодаря поддержке правительства, которое выделило на этот проект полмиллиарда рублей. Новые дополнительные федеральные средства помогут нам полностью завершить реконструкцию дороги уже в 2022 году. Речь идет об одной из

ключевых региональных трасс, которая связывает Томск с нашими восточными районами», – подчеркнул губернатор Томской области Сергей Жвачкин.

Как уточнил заместитель главы региона по промышленной политике Игорь Шатурный, реконструкция трассы идет параллельно в два этапа. На участке первого этапа в 2020 году выполнены все запланированные работы по переустройству линий связи и электропередачи, устройству земляного полотна, трех временных объездов и 12 железобетонных труб.

На участке второго этапа дорожники проводят переустройство инженерных коммуникаций, устройство водопропускных труб и временных дорог. Параллельно идут заготовка необходимых инертных материалов, поставка железобетонных конструкций и элементов металлических гофрированных труб.

Напомним, реконструкция автодороги Камаевка – Асино – Первомайское началась в Томской области 2017 году. Тогда дорожники реконструировали участок автотрассы с 40-го по 52-й км и построили мост через реку Итатка. Стоимость выполненных работ составила почти 1 млрд рублей. Ранее, в 2012-2014 годах были заменены аварийные мостовые переходы через реки Куль и Латат.

<https://tomsk.sm.news/pravitelstvo-rf-vydelilo-tomskoj-oblasti-164-mlrd-rublej-na-dorozhnye-proekty-42561/>

REGNUM; 2021.03.03; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НА РЕМОНТ ДОРОГ СОТНИ МЛН РУБЛЕЙ

Хабаровский край на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2021 году дополнительно получит 565 млн рублей – распоряжение об этом подписал премьер-министр РФ Михаил Мишустин. Помимо этих средств, на ремонт дорог предусмотрено еще 2 млрд рублей, сообщили корреспонденту ИА REGNUM в пресс-службе регионального правительства.

Планируется привести в нормативное состояние 125 км дорог: работы будут проходить в Хабаровской и Комсомольской городских агломерациях – 65 и 30 км соответственно, а также 30 км дорог регионального и межмуниципального значения.

В 2020 году в регионе было отремонтировано 200 км дорог при плане в 150 км.

Как сообщало ИА REGNUM, свыше одного миллиарда рублей на ремонт автодорог получит Белгородская область из федерального бюджета. Средства направят в 12 муниципалитетов, сообщил 2 марта на своей странице в социальной сети врио губернатора Вячеслав Гладков. Распоряжение о выделении дополнительных 1,067 млрд рублей подписано по результатам встречи врио губернатора с зампреда правительства РФ Маратом Хуснуллиным.

<https://regnum.ru/news/3206128.html>

ТАСС; 2021.03.03; СОСТАВ СОВЕТА ПО ПОДДЕРЖКЕ НАУЧНЫХ ЦЕНТРОВ МИРОВОГО УРОВНЯ ИЗМЕНИЛСЯ

Первые заместители **министра транспорта** и **министра природных ресурсов и экологии** вошли в состав Совета по государственной поддержке создания и развития научных центров мирового уровня (НЦМУ), которые выполняют исследования и разработки по приоритетам научно-технологического развития. Соответствующее распоряжение правительства опубликовал официальный интернет-портал правовой информации.

«Включить в состав Совета следующих лиц: **первый заместитель министра транспорта РФ Андрей Костюк**, **первый заместитель министра природных ресурсов и экологии РФ Денис Храмов**», – говорится в документе.

Этим же распоряжением из состава совета исключены бывший первый **замминистра транспорта** Иннокентий Алафинов, экс-**замминистра** науки и высшего образования Сергей Люлин, а также бывший **заместитель министра** природных ресурсов и экологии Елена Панова.

НЦМУ – центры, создаваемые по **нацпроекту** «Наука» на базе научных организаций, вузов или их объединений в форме консорциума для выполнения научных исследований и разработок по приоритетным направлениям научно-технологического развития России. В 2019 году было создано три центра геномных исследований и четыре международных математических центра. В 2020 году было отобрано еще 10 центров по шести направлениям, среди которых цифровые технологии, персонализированная медицина, энергетика и другие.

Нацпроект «Наука» разработан в соответствии с майским указом президента Владимира Путина. Срок реализации: с октября 2018 года по 2024 год включительно. Согласно целям **нацпроекта**, в 2024 году Россия должна войти в пятерку ведущих стран, осуществляющих научные исследования и разработки в областях, определяемых приоритетами научно-технологического развития.

<https://tass.ru/nauka/10826783>

ТАСС; 2021.03.03; В ТАСС ОБСУДИЛИ РЕЗУЛЬТАТЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ДЕЛОВОЙ РОССИИ И ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРЫ

Системную работу по защите прав предпринимателей при ведении бизнеса на транспорте выстроили Московская межрегиональная транспортная прокуратура и «Деловая Россия» Москвы. Ключевыми направлениями этой работы стали восстановление законности в части регулирования таможенной деятельности и работы водного транспорта, а также просветительская работа среди предпринимательского сообщества.

«Соглашение о сотрудничестве с московской «Деловой Россией» позволило транспортной прокуратуре по-новому взглянуть на многие вопросы ведения предпринимательской деятельности в московском транспортном регионе и осуществления контроля. В результате не только были устранены нарушения прав конкретных предпринимателей, но и началась совместная работа в целях выявления системных проблем и последующего внесения изменения в нормативные и локальные акты», – отметил заместитель Московского межрегионального транспортного прокуратура Олег Опеньшев.

«Для Московской межрегиональной транспортной прокуратуры первоочередная задача – пресечь необоснованное вмешательство в работу предпринимателей, максимально помочь бизнесу пережить непростой период пандемийных и постпандемийных ограничений», – заявил Опеньшев.

Как сообщил Опеньшев в 2020 году ММТП было отклонено 35% заявок органов КНД на внеплановые проверки бизнеса. «Поскольку в прошлом году были ограничены плановые проверки, то в текущем году мы наблюдаем стремление органов КНД наверстать «упущенное» в результате чего сильно выросло число заявок на плановые проверки. И большинство из них необоснованные», – отметил он. 62% заявок на плановые проверки в 2021 году также были отклонены ММТП.

83 миллиона показов просветительских роликов на 260 экранах – такого впечатляющего результата удалось добиться в части информирования предпринимателей о возможностях защиты их прав и законных интересов с помощью транспортной прокуратуры, сообщил адвокат, руководитель Центра правовой поддержки бизнеса московской «Деловой России» Алексей Мишин. Разъяснительные материалы размещались на всех объектах транспортной инфраструктуры – аэропортах, поездах **РЖД** и вокзалах, на водном транспорте.

«Важнейшим моментом сотрудничества стало проведение нескольких практических вебинаров по проблематике защиты прав предпринимателей. Тот факт, что соорганизатором выступала Московская межрегиональная транспортная прокуратура обеспечил участие в этих мероприятиях ключевых органов контроля и надзора», – отметил Мишин.

Так, например, в вебинаре по таможенному регулированию участвовали представители Центральной акцизной таможни, Московской областной таможни, Центрального таможенного управления, а также Шереметьевская, Домодедовская и Внуковская таможни. Поднимались вопросы таможенных проверок и деятельности складов временного хранения.

Такие вопросы, как порядок распределения причального времени, отсутствие пунктов отстоя судов, отсутствие камер видеонаблюдения на причалах, нарушения отдельными судовладельцами правил управления судами обсудили совместно с Федеральной службой в сфере транспорта, управлением МВД на транспорте, Департаментом транспорта Москвы, Государственной инспекцией по маломерным судам МЧС России, ГБУ «Гормост», ФГБУ «Канал имени Москвы».

Обращения от членов общественной организации, предпринимателей поступают консолидировано через единую точку входа – Центр правовой поддержки бизнеса московской «Деловой России».

Вопросы задержек при сдаче электронных таможенных деклараций и сложности при присвоении им степени риска затронула в своем выступлении Руководитель международного консалтингового центра «Бизнес Логистика», член московской «Деловой России» Анна Фомичева. «Электронное декларирование – безусловное благо для предпринимателей, но поскольку мы находимся в переходном периоде, то существуют проблемы со сдачей электронных ТД и их классификацией», – отметила она.

Тему избыточных проверок со стороны правоохранительных органов поднял член московской «Деловой России» генеральный директор компании «Речфлот» Александр Землянский. Также он обратил внимание, что на недавно отреставрированном и введенном в эксплуатацию Северном речном вокзале г. Москвы отсутствуют информационные стенды о маршрутах речного транспорта и их расписании, что нарушает Постановление Правительства и также нарушает не только права предпринимателей, но и права потребителей. Также по словам А. Землянского на Северном речном вокзале г. Москвы отсутствуют пункты продажи билетов, а распределение торговых площадей в здании вокзала произошло без проведения аукциона. Со своей стороны, Олег Опенышев пообещал взять данную ситуацию на контроль Московской межрегиональной транспортной прокуратуры, организовать проведение соответствующей проверки и при наличии оснований принять меры прокурорского реагирования.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/10826603>

ВЕСТИ КУРСК; 2021.03.03; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ РЕГИОНАЛЬНУЮ ТРАССУ ПЕРЕДАЛИ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Теперь отвечать за состояние трассы Короча – Губкин – Горшечное – «Курск – Борисоглебск» будет управление подведомственного **Росавтодору** ФКУ Упрдор Москва-Харьков.

Протяженность дороги – 18 километров, магистраль соответствует параметрам II категории: имеет асфальтобетонное покрытие и две полосы движения. В составе трассы несколько искусственных сооружений: мост через ручей Герасим, путепровод через местную автодорогу и 18 водопропускных труб, сообщили в пресс-службе ФКУ Упрдор Москва-Харьков.

В скором времени здесь будет проведена паспортизация и разработан проект организации дорожного движения.

<https://gtrkursk.ru/news/10767-kurskoy-oblasti-regionalnuyu-trassu-peredali-federalnuyu-sobstvennost>

КОММЕРСАНТЪ ПРИКАМЬЕ; ЕКАТЕРИНА АРТЕМОВА; 2021.03.03; ОБСТАНОВКА ПО ТРЕБОВАНИЮ; БЫВШИЙ АРЕНДАТОР АВТОВОКЗАЛОВ РЕГИОНА ХОЧЕТ ЗАНЯТЬСЯ ИХ РЕКОНСТРУКЦИЕЙ

Краевые власти нашли инвестора для реконструкции автовокзалов и автостанций на территории региона. Вложиться в их модернизацию готово ООО «Автовокзалы Прикамья», несколько лет назад арендовавшее эти объекты. В настоящий момент речь идет о реконструкции 18 вокзалов и станций. Предполагаемая сумма инвестиций в проект – 160 млн руб. В правительстве региона готовы подписать концессионное соглашение с «Автовокзалами Прикамья», но отмечают, что необходимо устранить ряд замечаний, которые возникли при рассмотрении заявки компании, и согласовать ключевые параметры объектов. Депутаты краевого парламента поддерживают реконструкцию этой инфраструктуры за счет частных средств, отмечая, что перевозки сами по себе – бизнесовое направление. Эксперты считают, что сумма инвестиций значительная, но «подъемная» для инвестора.

В региональном минэкономразвития находится на рассмотрении предложение о заключении концессионного соглашения на реконструкцию автовокзалов, автостанций и кассовых пунктов на территории Пермского края. Как рассказал вчера на заседании краевого правительства глава ведомства Эдуард Соснин, инвестором готово выступить ООО «Автовокзалы Прикамья». Компания подала 2 февраля заявку в порядке частной концессионной инициативы.

Планируется, что соглашение будет заключено на 20 лет. Оно предполагает реконструкцию 18 объектов: автовокзала и автостанции «Южная» в Перми, а также автовокзалов и автостанций в Добрянке, Нытве, Кудымкаре, Барде, Осе, Чернушке, Лысьве, Очере, Сиве, Суксуне, Уинском, Верещагино, Ильинском, Орде, Усть-Качке и Карагае. Предварительная сумма инвестиций – 160 млн руб.

По словам господина Соснина, заявка компании была рассмотрена на заседании межведомственной комиссии по ГЧП 25 февраля. По итогам обсуждения принято решение о возможности заключить с ООО «Автовокзалы Прикамья» соглашение на других условиях. Министр пояснил, что в дальнейшем в ходе переговоров и совместных совещаний с инвестором будет проведена работа по устранению замечаний и согласованию ключевых параметров объектов.

«Передача автовокзалов в концессию позволит создать комфортную инфраструктуру для пассажиров, обеспечить бесперебойное и безопасное функционирование автостанций, повысит транспортную безопасность и качество услуг», – отметил Эдуард Соснин.

По данным краевого **министерства транспорта**, сегодня в Пермском крае действует семь автовокзалов, 17 автостанций и 28 кассовых пунктов. Из них в собственности региона находится 18 объектов, ими управляет ПКГУП «Автовокзал». Ранее **глава минтранса** Прикамья Андрей Алякринский заявлял, что краевые власти планируют привлечь частных инвесторов для ремонта автовокзалов и автостанций на территории региона. Тогда министр сообщил, что поступило две заявки на заключение концессионного соглашения.

ООО «Автовокзалы Прикамья» принадлежит предпринимателю Роману Биджакову. Возглавляет компанию Андрей Отинов. По данным «СПАРК-Интерфакс», выручка компании в 2019 году составила 14,8 млн руб., чистая прибыль – 932 тыс. руб.

Ранее «Автовокзалы Прикамья» выступали арендатором автовокзалов и автостанций в Пермском крае. В 2011 году практически все имущество ПКГУП «Автовокзал» было

отдано в аренду на пять лет. Арендаторами выступили структуры, входившие в ООО. В 2012 году власти края объявили о намерении вернуться к старой схеме управления активами предприятия и расторгнуть договоры аренды с предпринимателями. Были инициированы различные судебные споры, однако расторгнуть договоры с арендаторами так и не удалось. Когда сроки аренды истекли, компания добровольно отдала имущество предприятию.

Стоит отметить, что в конце декабря 2020 года ООО «Автовокзалы Прикамья» подало заявку на регистрацию товарного знака avperm.ru. Сейчас под этой торговой маркой функционирует одноименный сайт, где можно посмотреть расписание всех автостанций региона и найти билет.

Председатель комитета краевого заксобрания по развитию инфраструктуры Виктор Плюснин считает, что вопрос реконструкции автовокзалов и автостанций в Прикамье назрел давно. «Сегодня эта отрасль живет на багаже советского времени. Совершенно очевидно, что объекты нужно приводить в порядок. Наша основная цель – сделать так, чтобы жители получали качественную услугу. Очень хорошо, что появились частные инвесторы, готовые это обеспечить без привлечения бюджетных средств. Тем более сами по себе перевозки – все-таки больше бизнесовое направление», – говорит депутат.

Председатель Ассоциации перевозчиков Пермского края Олег Сасунов предполагает, что в первую очередь в рамках реконструкции будут решаться вопросы безопасности. «В этой части для автовокзалов и автостанций есть определенный перечень требований: система видеонаблюдения, рамки на входе, разграничение потоков пассажиров и транспорта и так далее. Думаю, главная задача сейчас – сделать так, чтобы автовокзалы в регионе соответствовали всем необходимым законодательным нормам», – поясняет господин Сасунов.

По мнению главы Ассоциации перевозчиков, частной компании по силам реализовать проект. «Конечно, сумма большая, но ведь инвестор будет вкладывать ее не одномоментно, реконструкция будет происходить поэтапно. Так что план вполне реальный», – полагает Олег Сасунов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4712842>

ТАСС; 2021.03.03; В СОВФЕДЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ВОПРОС ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ГРУЗИЕЙ НЕ РЕШЕН

Вопрос возобновления прямого авиасообщения между Россией и Грузией остается нерешенным, в том числе из-за эпидемиологической ситуации. Об этом заявил в среду в беседе с корреспондентом ТАСС сенатор Российской Федерации Григорий Карасин.

«Для того, чтобы вопрос возобновления авиасообщения реально сдвинулся с той точки, на которой он находится, нужно, чтобы мы отошли в сторону от этой заразы, от ковида, потому что иначе это все носит чисто теоретический характер», – сказал он.

Комментируя решение властей Грузии с 1 марта включить россиян в список тех, кто может прибывать в республику при наличии отрицательного результата теста на коронавирус, Карасин отметил, что в целом грузинская сторона всегда была готова принимать российских граждан. «Но для этого [возобновления авиасообщения] нужно создать необходимые условия, чтобы наши граждане, которые туда едут, чувствовали себя в безопасности, а теперь к этому еще и добавилась безопасность медицинская, безопасность здоровья. Это сложная тема, одним махом ее не побиваем», – заключил сенатор.

Прямое авиасообщение между странами приостановили еще до пандемии. По указу президента России, российским авиакомпаниям с 8 июля 2019 года временно запрещено осуществлять воздушные перевозки в Грузию. С этой же даты вступило в силу решение **Минтранса РФ** о приостановке полетов грузинских авиакомпаний в Россию. Российские

власти пошли на этот шаг после того, как 20 июня того же года несколько тысяч человек устроили в Тбилиси у здания парламента антироссийский митинг. Поводом для массовой акции стало участие депутата Госдумы Сергея Гаврилова и других делегатов из России в работе Межпарламентской ассамблеи православия, которую организовала принимающая сторона в стенах грузинского парламента.

<https://tass.ru/obschestvo/10827445>

ТАСС; 2021.03.03; «АЭРОФЛОТ» ПЕРЕЙДЕТ НА ЭЛЕКТРОННЫЕ НАКЛАДНЫЕ ДЛЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО РОССИИ

Крупнейший российский авиаперевозчик «Аэрофлот» первым в стране начал переход к электронным накладным для грузоперевозок на внутренних линиях, система уже начала действовать на маршруте из московского аэропорта Шереметьево во Владивосток. Об этом сообщает в среду пресс-служба компании.

«Электронная накладная e-AWB введена при перевозках грузов из Москвы во Владивосток, впервые в стране на внутренних маршрутах», – сказали в пресс-службе.

В «Аэрофлоте» отметили, что первые доставки, оформленные при помощи e-AWB и без использования классической бумажной документации были отправлены 1 марта и выполнены успешно. В пресс-службе подчеркнули, что внедрение системы стало еще одним шагом по внедрению цифровых технологий в сегменте доставки грузов.

Нововведение позволяет отказаться от физического перемещения бумажных документов и перейти от последовательной цепочки операций при наземном обслуживании к параллельной. «То есть несколько производственных участков выполняют операции с грузовыми документами одновременно, что существенно снижает стоимость наземного обслуживания и сокращает необходимое для него время», – подчеркнули в пресс-службе.

С мая 2016 «Аэрофлот» уже ввел электронное предварительное информирование таможенных органов о грузах, перемещаемых через границу России международными рейсами. «Одновременно с этим осуществлен полный переход с «бумаги» на «цифру» при подаче сводных таможенных деклараций на воздушное судно, двигатели, коммерческую загрузку, включающую в себя пассажиров, груз и почту, а также припасы, топливо, предметы торговли на борту», – пояснили в пресс-службе. Как ожидается, в перспективе перевозчик расширит перечень маршрутов, на которых будет поэтапно внедрена система e-AWB.

Электронные накладные начали внедряться Международной ассоциацией воздушного транспорта в 2010 году, с 2019 года e-AWB стал основной формой договора международных грузоперевозок.

<https://tass.ru/ekonomika/10826935>

ТАСС; 2021.03.03; UTAIR ОТКРОЕТ РЕЙСЫ В ЭЛИСТУ ИЗ СОЧИ

Авиакомпания Utair в марте дважды в неделю начнет выполнять рейсы в Элисту из Сочи с короткими пересадками в Минеральных Водах и Ростове-на-Дону, сообщает в среду пресс-служба перевозчика. Это позволит сократить время в пути до 3,5 часов, а стоимость – до 2,7 тыс. рублей.

По данным на сайтах аэропортов Минеральных Вод и Ростова-на-Дону, в настоящее время прямых рейсов в Элисту авиакомпании не выполняют. Также нет прямых рейсов из Сочи в Элисту.

«В марте Utair свяжет Калмыкию и Юг России удобными трансферными рейсами. Долететь из Сочи в Элисту и обратно можно будет с короткими пересадками в Минеральных Водах и Ростове-на-Дону», – сказано в сообщении.

По данным пресс-службы, рейс в Сочи со стыковкой в Минеральных Водах авиакомпания начнет выполнять с 8 марта по понедельникам и пятницам, а со стыковкой в Ростове-на-Дону – с 21 марта по средам и воскресеньям. Время в пути составит около 3,5 часов. Стоимость билетов – от 2,7 тыс. рублей. «Мы продолжаем расширять программу полетов на Юг, чтобы наши пассажиры могли летать на курорты прямыми рейсами и с удобными стыковками. Сейчас Utair летает на курорты из 11 российских городов. В 2021 году число маршрутов планируется увеличить в два раза», – приводят в сообщении слова президента «Utair – пассажирские авиалинии» Олега Семенова.

Сейчас добраться из Элисты в Ростов-на-Дону с пересадкой в Москве можно авиакомпанией «Азимут». Самый быстрый и дешевый вариант – за пять часов при стоимости билетов от 12,7 тыс. рублей. Из Минвод в Элисту можно долететь также «Азимутом» – почти за 15 часов при стоимости билетов от 9,2 тыс. рублей. Долететь из Элисты в Сочи можно «Азимутом» за 6,5 часов при стоимости билетов от 8,5 тыс. рублей. Utair – четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний». В 2019 году она перевезла более 7,7 млн человек. Крупнейшие акционеры: созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

<https://tass.ru/ekonomika/10822285>

КОММЕРСАНТЪ СИБИРЬ; ДАРЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2021.03.03; ЛЫЖИ ПОШЛИ В ГОРУ; ИНТЕРЕС ТУРИСТОВ К РОССИЙСКИМ КУРОРТАМ ПОЗВОЛИЛ ТРЕМ СИБИРСКИМ АЭРОПОРТАМ СУЩЕСТВЕННО УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК В ЯНВАРЕ

Возросший в пандемию спрос на внутренний туризм, по данным **Росавиации**, почти вдвое увеличил январский пассажиропоток аэропортов Горно-Алтайска и Новокузнецка. Положительную динамику показал также привлекательный для зимнего отдыха Абакан. Остальные аэропорты Сибири обслужили значительно меньше пассажиров, чем в первом месяце 2020 года: снижение составило от 13% в Кемерово до двукратного падения в Иркутске. Эксперты не ждут восстановления авиарынка раньше 2022 года, а внутренний туризм не всем авиапредприятиям поможет улучшить показатели.

В крупнейших сибирских аэропортах, по данным **Росавиации**, в январе 2021 года продолжилось вызванное пандемией снижение пассажиропотока. По сравнению с первым месяцем 2020 года Новосибирск (Толмачево) потерял 24,2% пассажиров, Красноярск (Емельяново) – 33,8%, Омск – 16,1% пассажиров. Они обслужили соответственно 391,3 тыс., 129,8 тыс. и 85,4 тыс. человек. С наибольшим падением столкнулся аэропорт Иркутска, сокративший пассажиропоток вдвое (до 100 тыс. человек). Как пояснили “Ъ-Сибирь” в пресс-службе авиапредприятия, в Иркутске остается закрытым международное направление, снижена частота рейсов, но загруженность бортов составляет около 80%.

Наименьшее снижение пассажиропотока среди аэропортов в Сибири, по данным **Росавиации**, отмечено в аэропорту Кемерово – на 12,9%, до 32,4 тыс. человек.

На общем фоне выделяются три туристических направления, где объемы перевозок, вопреки общему тренду, выросли в январе. Так, ближайший к горнолыжному курорту Шерегеш аэропорт Новокузнецка обслужил 39,5 тыс. пассажиров – в 1,8 раза больше, чем в январе 2020 года. Авиазел Горно-Алтайска, через который туристы со всей России добираются до мест отдыха в Республике Алтай, увеличил пассажиропоток в 1,9 раза (до 12,8 тыс. человек). Рост пассажиропотока на 5,5% показал аэропорт Абакана. Его директор Вячеслав Рожнов предположил, что увеличение связано со смягчением противоэпидемических мер. «Жители Хакасии поехали в январе отдыхать по России, из-за пандемии люди не смогли никуда съездить, а желание осталось», – считает он.

По информации администрации Таштагольского района Кузбасса, в январе 2021 года Шерегеш посетили 438 тыс. туристов, что на 28,5% больше, чем в январе 2020 года. Как сообщалось, в связи с популярностью курорта в декабре–январе дополнительные регулярные и чартерные авиарейсы из Москвы и Санкт-Петербурга в Новокузнецк запустили авиакомпания «Аэрофлот» и туроператоры TUI, «Пегас туристик» и Anex Tour. В конце февраля министерство природных ресурсов, экологии и туризма Республики Алтай также сообщало, что проводит работу по привлечению в регион федеральных туроператоров. В зимнем сезоне 2020/21 республика рассчитывала увеличить турпоток на 30% по сравнению с тем же периодом прошлого года – ожидалось, что в декабре–феврале Горный Алтай посетят до 350 тыс. туристов. Реализованы ли эти планы, в правительстве региона на момент подготовки публикации, не уточнили.

Исполнительный директор отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев в беседе с «Ъ-Сибирь» отметил, что закрытие международных направлений привело к тому, что туристический поток переориентировался на внутренний рынок: «Поэтому на фоне относительно низкой базы предыдущих лет ключевые туристические направления в России смогли даже подрасти».

Олег Пантелеев предположил, что в феврале – в сезон посещения замерзшего озера Байкал – «хорошие результаты» должны показать также Иркутск и Улан-Удэ.

Значительное снижение иркутского пассажиропотока в январе господин Пантелеев объяснил тем, что этот город традиционно очень зависим от международного направления, которое сейчас закрыто. «Я думаю, что Иркутск значительно снизит темпы падения, похожая и даже более благоприятная ситуация будет в Улан-Удэ. Внутренний туризм, к сожалению, не может для Байкальского региона заменить туризм въездной, но в значительной степени компенсирует недополученный трафик», – отметил эксперт.

По его оценке, пассажиропоток российских аэропортов восстановится не раньше 2022 года. «Пока нет оснований считать, что на протяжении нынешнего года удастся выйти на показатели докризисного 2019 года, хотя отдельные аэропорты, я думаю, это продемонстрируют», – сказал он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4712071>

КОММЕРСАНТЪ; 2021.03.03; «ГАЗПРОМНЕФТЬ-АЭРО», SMARTAVIA И РАЙФФАЙЗЕНБАНК ЗАПРАВЯТ САМОЛЕТЫ С ПОМОЩЬЮ БЛОКЧЕЙНА

«Газпромнефть-Аэро», Smartavia и Райффайзенбанк впервые в промышленном масштабе автоматизировали процесс авиазаправок с расчетами на основе технологии блокчейн. В проекте используется сервисная платформа обмена и учета данных в гражданской авиации по заправке топлива Smart Fuel «Газпромнефть-Аэро». В результате авиакомпания получила возможность сократить время обслуживания воздушных судов и более гибко управлять собственными оборотными средствами, а оператор авиатопливного бизнеса «Газпром нефти» снизил риски возникновения дебиторской задолженности и повысил прозрачность и эффективность взаиморасчетов с клиентами. Райффайзенбанк обеспечивает полную автоматизацию расчетов через платформу между оператором и авиакомпанией в режиме реального времени 24x7. Опытно-промышленная эксплуатация платформы началась 3 сентября, обеспечив с момента запуска в полностью автоматизированном режиме процесс заправки и расчетов более 100 рейсов Smartavia.

Зачем самолетам и их заправщикам блокчейн

В авиазаправке участвуют несколько контрагентов – авиакомпания, банки и оператор авиатопливного бизнеса. Всем им приходится учитывать такие факторы неопределенности, как динамическое ценообразование и непрогнозируемые объемы реальных расходов топлива. Зачастую поставщик авиатоплива работает по предоплате, которая рассчитывается на основе среднестатистического показателя заправки. Однако необходимый самолету объем топлива может быть больше или меньше суммы

предоплаты. Это приводит к финансовым рискам и для авиакомпании, и для поставщика топлива. Поэтому «Газпромнефть-Аэро» поставила перед собой задачу полной автоматизации и повышения прозрачности оплаты авиазаправки. В качестве технологии распределенных реестров для цифровизации бизнес-процессов был выбран Hyperledger Fabric. Блокчейн-платформа, разработанная «Газпромнефть-Аэро», была интегрирована с платежными сервисами Райффайзенбанка и ERP-системой авиакомпании.

«Цифровые сервисы Райффайзенбанка дают корпоративному бизнесу действительно простой и быстрый доступ к финансированию, – отметил Дмитрий Средин, руководитель управления по работе с крупными компаниями Райффайзенбанка. – Крупные клиенты в ежедневном режиме проводят большое количество расчетных операций, поэтому эффективная автоматизация значительно упростит их бизнес-процессы. Мы считаем, что спрос крупного бизнеса на интеграционные решения, которые облегчают финансовую сторону жизни клиента, будет только расти».

Мгновенно и четко

Теперь резервирование необходимого объема топлива происходит на основе актуальных данных от пилота непосредственно перед заправкой. Нужная сумма мгновенно списывается со счета авиакомпании, и только после этого происходит заправка. Если фактический объем топлива меньше зарезервированной суммы, возврат происходит автоматически. Все процессы взаимодействия между участниками реализованы на блокчейн-платформе «Газпромнефть-Аэро», в результате общий цикл с момента прилета самолета до полного расчета сократился до 20–30 минут, при этом сама оплата происходит за 15 секунд.

«Мы гордимся возможностью быть одним из первых банков, которые помогли лидеру рынка авиазаправок “Газпромнефть-Аэро” автоматизировать расчеты за авиационное топливо с использованием технологии распределенных реестров, – прокомментировала Евгения Овчинникова, директор центра технологических исследований и разработок Райффайзенбанка. – Мы предоставляем интеграционные решения под любые бизнес-процессы, связанные с взаимодействием с банком на технологии блокчейн. При этом сотрудники компании-клиента могут продолжать работать в привычном интерфейсе 1С, “Галактики”, SAP или любой другой ERP-системы, им не придется осваивать новые программные решения».

В перспективах развития проекта – подключение других авиакомпаний, что позволит им снизить операционные издержки в непростой для отрасли период.

<https://www.kommersant.ru/doc/4712376>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2021.03.04; В QATAR AIRWAYS НАШЛОСЬ МЕСТО РУССКОЙ АФЕРЕ; МЕНЕДЖЕР АВИАКОМПАНИИ НА КОРПОРАТИВНОМ БИЗНЕСЕ СДЕЛАЛ И СВОЙ

“Ъ” стали известны подробности уголовного преследования бывшего начальника отдела продаж авиакомпании Qatar Airways в России Ростислава Петрова. Он, злоупотребляя полномочиями, нанес компании многомиллионный ущерб, предоставляя турагентствам из числа своих партнеров не согласованные с руководством скидки на авиабилеты. В отношении господина Петрова вынесены два обвинительных приговора, а сейчас расследуется третье дело.

Пресненский райсуд Москвы подвел итог расследования одного из эпизодов преступной деятельности бывшего начальника отдела продаж Qatar Airways Ростислава Петрова, касающегося махинаций с кодами Международной ассоциации воздушного транспорта IATA. Как было установлено Московским межрегиональным следственным управлением СКР на транспорте (ММСУТ), в 2017 году господин Петров, отвечающий в компании за привлечение к сотрудничеству особо крупных клиентов и партнеров из России, подал в центральный офис Qatar Airways список из 34 крупных турагентств, претендующих на

повышенные, так называемые корпоративные комиссионные от продажи авиабилетов в размере 6–10% от цены. При этом в своей заявке автор привел лишь названия известных и уважаемых туроператоров и агентов, давно сотрудничавших с Qatar Airways, не указав их коды IATA, используемые для идентификации всех участников системы международных авиаперевозок при проведении расчетов между ними. Руководители господина Петрова в Дохе одобрили предоставленный список ВИП-клиентов, напомнив своему представителю о необходимости идентифицировать партнеров по международным правилам.

Таким образом, российский представитель, по сути, получил возможность «добавить» в утвержденный перечень десятков кодов IATA более мелких фирм, аффилированных уже не с авиакомпанией, а близких ему лично.

Учитывая, что крупные туроператоры имели по два, три и даже более кодов, используемых в разных системах расчетов, совершить эту аферу оказалось несложно: «персональные» клиенты начальника отдела затерялись в общем списке и стали получать солидные бонусы за проданные билеты, положенные лишь гигантам туристической индустрии.

По итогам проведенного в ММСУТ расследования господину Петрову было предъявлено обвинение в злоупотреблении полномочиями (ст. 201 УК РФ), с которым согласился Пресненский райсуд, приговоривший коммерсанта к двум годам лишения свободы условно и обязавший его в полном объеме возместить пострадавшей стороне нанесенный ущерб в 94 млн руб. В пресс-службе Qatar Airways сообщили “Ъ”, что осужденный «грубо нарушил внутренние правила и нормы компании, злоупотребил ее доверием и нанес бизнесу значительный ущерб», поэтому вынесенным решением в авиакомпании удовлетворены.

Стоит отметить, что деятельность господина Петрова ММСУТ поэтапно расследует уже не первый год. С его первой аферой, квалифицированной по той же ст. 201 УК РФ, Пресненский райсуд разобрался еще в декабре 2019 года.

Тогда удалось установить, что коммерсант фактически замкнул на себя корпоративный договор с едва ли не крупнейшим среди российских компаний клиентом Qatar Airways – НК «Роснефть».

В конце 2017 года представители госкорпорации часто пользовались услугами Qatar Airways и на этом основании запросили у ее российских представителей особые, корпоративные условия обслуживания. При этом «Роснефть» была готова заключать договор только напрямую с Qatar Airways, без участия посредников, и господин Петров вместе с руководившим в то время российским офисом авиакомпании Назиром Абдувахидовым сумели выполнить это условие.

Минуя центральный офис в Дохе, они заключили с госкорпорацией договор от имени Qatar Airways, а чтобы убедить партнера в своих полномочиях, создали в интернете сайт QatarRN.ru. По данным следствия, он был оформлен «с использованием фирменного стиля авиакомпании», однако при этом зарегистрирован на некую даму преклонного возраста, не имевшую к Qatar Airways никакого отношения. На этой электронной площадке злоумышленники открыли личные кабинеты для представителей «Роснефти», уполномоченных бронировать и оплачивать авиабилеты для своих сотрудников. В дальнейшем следствие установило, что «партнерский» сайт был устроен таким образом, что на последнем этапе бронирования система отправляла вносящего платеж к расчетному счету связанного с обвиняемыми турагентства, открытому в ПАО «Ак Барс Банк». Однако это обстоятельство не смущало заказчика. «У клиента была абсолютная уверенность в его непосредственном сотрудничестве с Qatar Airways, – пояснил “Ъ” близкий к расследованию источник. – При этом в самой авиакомпании об этом даже не подозревали».

С учетом количества и статуса заказываемых российскими нефтяниками авиабилетов организованная махинация сулила ее участникам впечатляющие доходы, однако их бизнес просуществовал недолго. После того как группа представителей «Роснефти» по

неизвестной причине отказалась от запланированного перелета, ее руководитель обратился в центральный офис Qatar Airways с просьбой урегулировать финансовый вопрос в корпоративном режиме. Тогда и выяснилось, что никаких особых отношений с «Роснефтью» у Qatar Airways нет, а нефтяники в последнее время пользовались скидкой железнодорожников. Следствие установило, что в организованной господами Абдувахидовым и Петровым схеме продажи авиабилетов сотрудникам «Роснефти» был задействован корпоративный код реального партнера авиакомпании – ОАО РЖД.

Поскольку на афере с «Роснефтью» злоумышленники успели нанести авиакомпании относительно небольшой ущерб – 1,5 млн руб., который они сразу же и компенсировали, Пресненский райсуд проявил снисхождение к аферистам.

Господа Абдувахидов и Петров были признаны виновными, однако в их отношении были применены только меры уголовно-правового воздействия: суд выписал коммерсантам штрафы соответственно на 100 тыс. и 90 тыс. руб.

Наконец, еще одно, третье по счету уголовное дело о финансовых аферах в российском офисе Qatar Airways сейчас находится в стадии расследования. Оно возбуждено уже в связи с предполагаемым мошенничеством в особо крупном размере (ч. 4 ст. 159 УК).

<https://www.kommersant.ru/doc/4712879>

ТАСС; 2021.03.03; РУКОВОДСТВО ЧЕЛЯБИНСКОГО АЭРОПОРТА ПОДОЗРЕВАЮТ В МОШЕННИЧЕСТВЕ

Сотрудники управления ФСБ России по Челябинской области проводят в аэропорту Челябинска следственно-оперативные действия по делу о мошенничестве, сообщили ТАСС в среду в пресс-службе управления.

«Сотрудниками УФСБ в международном аэропорту Челябинска проводятся следственно-оперативные действия», – сказали в пресс-службе.

В УФСБ добавили, что руководство аэропорта подозревается в причастности к совершению преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 159 УК РФ («Мошенничество»). Более подробной информацией в пресс-службе не располагают.

Международный аэропорт Челябинска им. И. В. Курчатова – один из наиболее интенсивно развивающихся аэропортов федерального значения, крупнейший на Южном Урале транзитный узел на маршрутах, соединяющих Европу и Азию. В настоящее время идет реконструкция аэропортового комплекса по **государственной программе «Развитие транспортной системы» и комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**, на нее было направлено более 10 млрд рублей.

<https://tass.ru/ural-news/10823551>

ТАСС; 2021.03.03; МЕЖДУ НАЛЬЧИКОМ И НОВОРОССИЙСКОМ С МАЯ НАЧНУТ ХОДИТЬ ПОЕЗДА

Новый железнодорожный маршрут свяжет с 4 мая Нальчик (Кабардино-Балкария) и города Краснодарского края, в том числе Новороссийск, Армавир и Краснодар. Об этом сообщили ТАСС в среду в пресс-службе Министерства транспорта и дорожного хозяйства КБР.

«В связи с многочисленными обращениями граждан по вопросу организации железнодорожного сообщения Кавказа с городами черноморского побережья с 4 мая 2021 года начинает курсирование поезд № 661С по маршруту Нальчик – Новороссийск. До станции «Новороссийск» поезд из Нальчика будет запущен впервые», – рассказали в министерстве.

Состав будет следовать с остановками в наиболее востребованных городах Северо-Кавказского и Южного федеральных округов: Минеральные Воды, Армавир, Краснодар.

Поезд будет следовать по маршруту через день. Время отправления из Нальчика – 14:09 мск, время прибытия в конечный пункт назначения, в Новороссийск, – 07:45 мск.

«За последний год мы получили очень много обращений с просьбами организовать прямой железнодорожный маршрут, который будет доезжать до Краснодара. Например, состав, следующий в Москву, в Краснодаре не останавливается. И жителям республики приходится доезжать либо на автобусах, либо на машинах», – пояснили в министерстве.

Подробную информацию о расписании движения можно получить в кассах железнодорожных вокзалов или на **официальном сайте РЖД**.

<https://tass.ru/ekonomika/10823545>

ТАСС; 2021.03.03; ВИНОВНИКОВ ИНЦИДЕНТА С ВЫСАДКОЙ ПассажиРОВ В СУГРОБЫ НА АЛТАЕ ПРИВЛЕКЛИ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Сотрудников Алтайского управления Западно-Сибирской железной дороги привлекли к дисциплинарной ответственности после высадки пассажиров поезда, следующего из Адлера в Барнаул, в сугробы. Об этом сообщает в среду **РЖД** в своем официальном Telegram-канале.

«1 марта на станции Алтайская нескольким пассажирам пришлось выбираться из поезда через сугробы. Эта платформа рассчитана на 11 вагонов, а поезд №139 Адлер – Барнаул состоял из 15 вагонов. В подобных ситуациях проводники открывают для пассажиров двери только тех вагонов, которые выходят на платформу, о чем своевременно информируют путешественников и помогают им пройти в соседние вагоны. В данном случае этого не было сделано. Провели служебную проверку, виновники инцидента привлечены к дисциплинарной ответственности. Для исключения подобных случаев работники поездных бригад дополнительно проинструктированы», – говорится в сообщении.

Отмечается, что компания принесла извинения всем четырем пассажирам поезда, которые были вынуждены пробираться от поезда с чемоданами по сугробам. В качестве компенсации им будут начислены по 7 тыс. баллов программы лояльности «**РЖД Бонус**». Накануне сообщалось, что Алтайское управление Западно-Сибирской железной дороги инициировало проверку после появления в соцсетях видеоролика, на котором видно, что пассажиров на алтайской станции высаживают в сугробы. Инцидентом заинтересовалась Западно-Сибирская транспортная прокуратура, которая также организовала проверку информации.

В Алтайском крае 1 и 2 марта сохранялась сложная обстановка на дорогах из-за метелей. В регионе за сутки выпало почти 80% месячной нормы осадков. Проезд был затруднен почти к 150 муниципалитетам.

<https://tass.ru/sibir-news/10828341>

КОММЕРСАНТЬ ЧЕРНОЗЕМЬЕ; АЛЕКСАНДР ПРЫТКОВ; 2021.03.03; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПРИЕХАЛИ В АРБИТРАЖ; НАЧАЛОСЬ БАНКРОТСТВО БЕЛГОРОДСКИХ СТРУКТУР КРУПНОГО ПОДРЯДЧИКА РЖД

Под наблюдение попало ООО «Трансюзстрой-Механизированная колонна-105» (ТЮС-МК-105) – первая из трех белгородских структур компании «Спецтрансстрой», в отношении которых поданы иски о банкротстве. До 2019 года принадлежавший бывшему замглавы Минстроя РФ Юрию Рейльяну «Спецтрансстрой» получал подряды от «Российских железных дорог» на десятки миллиардов рублей, с прошлого года компания таких подрядов не имеет. ТЮС-МК-105 является поручителем по кредитам на 852 млн руб., которые ВТБ предоставлял вологодской «дочке» «Спецтрансстрой», а на нее уже открыто конкурсное производство.

Арбитражный суд Белгородской области в феврале ввел наблюдение в ООО ТЮС-МК-105. Временным управляющим назначен Михаил Ахматгалиев из СРО «Ассоциация арбитражных управляющих «Паритет». Суд также включил в третью очередь кредиторов ВТБ, который и потребовал банкротства компании из-за 971,3 млн руб. долга – 850 млн основного долга и 121,3 млн процентов. Как следует из судебной документации, задолженность образовалась по кредиту, который от банка получило вологодское ООО «Спецтрансстрой – мобильные строительные конструкции», входящее вместе с ТЮС-МК-105 в холдинг «Спецтрансстрой».

Вологодская «дочка» в марте 2019 года открывала кредитную линию на 852 млн руб. под 9,48% годовых. Долг должен быть погашен до марта 2026 года. ТЮС-МК-105 и еще четыре компании выступили поручителями. В ноябре 2019 года банкротства вологодской «дочки» «Спецтрансстрой» потребовала местная инспекция Федеральной налоговой службы из-за долга в 7 млн руб. При этом ВТБ, следует из судебной документации, был против банкротства. Однако в ноябре 2020 года апелляционная инстанция все-таки признала компанию банкротом. Задолженность перед банком оказалась не погашена. Во время этого разбирательства в мае 2020 года ВТБ потребовал банкротства поручителей.

По данным «СПАРК-Интерфакс», ООО «ТЮС-МК-105» зарегистрировано в Белгородской области в апреле 2014 года для строительства автомобильных дорог и магистралей. Уставный капитал – 10 тыс. руб. По итогам 2019 года выручка компании составила 1,3 млрд руб., чистый убыток – 340,2 млн руб. Гендиректором указан Александр Козловский. Единственный учредитель – белгородское ООО УК «ТЮС», в свою очередь полностью принадлежащее московскому ООО «Спецтрансстрой» Романа Шленчака. Господин Шленчак стал владельцем компании в сентябре 2019 года. До этого «Спецтрансстрой» принадлежал Юрию Рейльяну, в 2009–2016 годах занимавшему посты заместителя главы Минрегиона и Минстроя РФ.

«Спецтрансстрой» являлся крупным подрядчиком РЖД. По данным «СПАРК-Интерфакс», в 2016–2019 годах подконтрольное монополии АО «РЖДстрой» заключило с подрядчиком контрактов на 43,8 млрд руб., само ОАО «РЖД» заказывало услуг на 1,1 млрд руб. Кроме того, **Росавтодор** через ФКУ «Центравтомагистраль» выдал подряды на 1,3 млрд руб. «Трансжострой» в целом заключил с головным юрлицом контрактов более чем на 86 млрд руб., а с «РЖДстроем» – на 4 млрд руб. ТЮС получал подряды и от подконтрольного **Минтрансу РФ** ФКУ «Ространсмодернизация» на 22 млрд руб.

Непосредственно УК «ТЮС» с 2016 по 2019 год получила от ОАО «РЖД» контрактов на 18,4 млрд руб., от «РЖДстроя» – на 13,9 млрд руб., а также от белгородского правительства и мэрии облцентра – на 522,5 и 382,7 млн руб. Сведений о контрактах ТЮС-МК-105 нет. При этом уже после смены собственника «Спецтрансстрой» в РЖД в 2019 году не исключали сокращения инвестпрограммы из-за невыполнения обязательств различными подрядчиками. Как следует из данных «СПАРК-Интерфакс», в 2020 году монополия контрактов с компанией не заключала. При этом только «РЖДстрой» провел в прошлом году закупок на 83,1 млрд руб.

ТЮС-МК-105 не единственная банкротящаяся структура «Спецтрансстрой». В феврале арбитражный суд Москвы ввел конкурсное производство в самом ООО «Спецтрансстрой», у которого образовался долг в 471,4 тыс. руб. перед столичным ООО «А-А инвест». Иск был подан в ноябре 2020 года, банкротство проходит по упрощенной процедуре. Также суд рассматривает несколько заявлений о включении в его реестр кредиторов: ООО «Натс» требует 200,5 млн руб., ООО «Диал-сервис» – 50,2 млн руб., ООО «Альтитуда» – 25,1 млн руб., ООО ТД «СКК» – 15,2 млн руб. Еще 15,5 млн руб. просит включить сам «Спецтрансстрой». Кроме того, заявление отправил основной партнер компании – «РЖДстрой», сумма требований в документации не раскрывается. В 2019 году убыток «Спецтрансстрой» составил 4,9 млрд руб. при выручке 4,8 млрд руб.

В процедуре банкротства находится и УК «ТЮС». Иск в ноябре 2020 года из-за долга в 126,9 млн руб. подало санкт-петербургское ООО «ИТЦ специальных работ». В дело также намерено вступить белгородское ООО «Строй-контракт», сумма его требований не раскрывается. Следующее заседание ожидается в марте. В 2019 году выручка компании составила 4,5 млрд руб., чистый убыток – 1,8 млрд руб.

УК «ТЮС» на 100% принадлежат восемь компаний в разных регионах страны, в том числе пять в Белгородской области, еще в четырех у нее контролирующая доля, в одной она миноритарный акционер. Восемь предприятий, включая два белгородских, проходят через банкротства. Кроме заявления на ТЮС-МК-105, в Белгороде в конце февраля принят к рассмотрению поданный в декабре иск к ООО «ТЮС-СМП-608» от московского ООО «Профессиональное управление активами» из-за 808,7 тыс. руб. долга. В 2019 году компания показала прибыль в размере 31 тыс. руб. при выручке в 609,1 млн руб. Также банкротить белгородскую компанию пыталось краснодарское ООО СПК «Феникс» с требованием 2,9 млн руб. Заявление было оставлено без рассмотрения, так как этот долг ТЮС-СМП-608 оспаривает в кассации.

Еще три принадлежащие УК «ТЮС» компании, согласно судебной документации, пока исков о банкротстве не получали. ООО «ТЮС-путь» занимается строительством дорог, ООО «ТЮС-транс» – перевозками, а ООО «ТЮС-сервис» работает в сфере общепита. Кроме того, непосредственно «Спецтрансстрой» принадлежит белгородское ООО «Трансстройразработка», которое оказывает финансовые услуги, кроме страхования и пенсионного обеспечения. Эта компания отчетность не раскрывает, «ТЮС-сервис» и «ТЮС-транс» закончили 2019 год с прибылью, «ТЮС-путь» – с убытком.

В белгородских структурах «Спецтрансстрой» не ответили на звонки “Ъ-Черноземье”. В самом холдинге публично судебные разбирательства не комментируют. Источники “Ъ-Черноземье” на профильном рынке подтвердили отсутствие подрядов у ТЮСов от монополии с начала пандемии. «Компании оказались не нужны ни собственникам, ни их партнерам. Они свою функцию, очевидно, уже выполнили», – предположил один из собеседников “Ъ-Черноземье”.

<https://www.kommersant.ru/doc/4712830>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.03; ГЛАВОЙ «РОСМОРПОРТА» СТАЛ И.О. ГЕНДИРЕКТОРА СМИРНОВ

Главой ФГУП «Росморпорт» назначен ранее исполнявший обязанности гендиректора Александр Смирнов, сообщает предприятие.

«Соответствующее распоряжение **Росморречфлота №100/к-мрф** от 02.03.2021 года подписано главой агентства Андреем Лаврищевым. Решение согласовано аппаратом правительства Российской Федерации и **министерством транспорта РФ**», – говорится в сообщении.

«Решение о назначении Александра Смирнова принято, исходя из его значительного опыта управленческой деятельности и знания специфики морской отрасли РФ», – сказали в пресс-службе предприятия.

Новый гендиректор обозначил основные задачи предприятия. «Ключевой задачей вижу завершение подготовки «Росморпорта» к предстоящему акционированию. Нам также предстоит успешно реализовать и не допустить срыва сроков по важнейшим проектам в рамках **комплексного плана развития магистральной инфраструктуры**», – приводятся в релизе слова Смирнова.

В январе премьер-министр РФ Михаил Мишустин назначил тогдашнего гендиректора «Росморпорта» Андрея Лаврищева главой **Федерального агентства морского и речного транспорта РФ (Росморречфлот)**.

Министерство транспорта РФ

Временно исполняющим обязанности генерального директора ФГУП «Росморпорт» стал заместитель гендиректора предприятия Смирнов.

Смирнов с 2010 по 2014 год занимал должности заместителя министра, первого заместителя министра юстиции РФ, а с 2014 по 2017 год – заместителя директора административного департамента правительства РФ. В структуру «Росморпорта» Смирнов пришел в декабре 2017 года, когда и был назначен на должность заместителя гендиректора по работе с органами исполнительной власти.

<https://ria.ru/20210303/rosmorport-1599705636.html>