



Ежедневный мониторинг СМИ

29 АПРЕЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ 24; 2021.04.28; «ЕДИНАЯ РОССИЯ» ПРЕДЛОЖИЛА РАСШИРИТЬ ПРОГРАММУ ОБНОВЛЕНИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА.....	5
РОССИЯ 1; АННА СЕМЕНОВА; 2021.04.28; ЛЮДИ ДОЛЖНЫ ЧУВСТВОВАТЬ СЕБЯ ОДИНАКОВО: ИТОГИ СОВЕЩАНИЯ МИШУСТИНА С ПАРЛАМЕНТСКИМИ ФРАКЦИЯМИ. ВЕСТИ В 20:00.....	5
ПЕРВЫЙ; 2021.04.28 НОВОСТИ В 21:00; МИХАИЛ МИШУСТИН ВСТРЕТИЛСЯ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ПАРЛАМЕНТСКИХ ФРАКЦИЙ ПЕРЕД ОТЧЕТОМ ПРАВИТЕЛЬСТВА В ГОСДУМЕ.....	6
РОССИЯ 1; АННА БАЛАН; 2021.04.28; МВД И МИНТРАНС ОПРЕДЕЛЯТ СТАТУС ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОВЕЛОСИПЕДОВ И ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ. ВЕСТИ В 20:00	7
РОССИЯ 1; АЛЕКСЕЙ КНОР; 2021.04.28; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ СУДОХОДСТВА: НА ОКЕ РЕКОНСТРУИРОВАЛИ ШЛЮЗ. ВЕСТИ В 20:00.....	7
РОССИЯ 1; 2021.04.29; ВНИМАНИЕ: ПЕРЕЕЗД! УТРО РОССИИ.....	7
РОССИЯ 24; 2021.04.28; ИЗРАИЛЬ СУБСИДИРУЕТ РЕЙСЫ ИЗ РОССИИ В ЭЙЛАТ. С 1 СЕНТЯБРЯ	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.29; ТЕХОСМОТР ПОПАЛ В КАДР; ТОРГОВЦЕВ ДИАГНОСТИЧЕСКИМИ КАРТАМИ НАЧАЛИ ПРИВЛЕКАТЬ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ.....	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.28; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ СМЯГЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХОСМОТРУ.....	13
ТАСС; 2021.04.28; ДОЛЮ ПРИВЕДЕННЫХ В ПОРЯДОК ДОРОГ УВЕЛИЧАТ ПОЧТИ ВДВОЕ В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ К 2035 ГОДУ	15

ТАСС; 2021.04.28; МИШУСТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО КАБМИН ПРОДОЛЖИТ РАБОТУ ПО ВЫРАВНИВАНИЮ УСЛОВИЙ ЖИЗНИ В РЕГИОНАХ.....	16
ТАСС; 2021.04.28; БЕЛОУСОВ ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ С УЧАСТИЕМ МЕТАЛЛУРГОВ ПО ВОПРОСУ РОСТА ЦЕН НА МЕТАЛЛОПРОДУКЦИЮ	17
ТАСС; 2021.04.28; ВОЛОДИН ПРЕДЛОЖИЛ КАБМИНУ СОЗДАТЬ ГРУППУ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ ПОДДЕРЖКИ ДОТАЦИОННЫХ РЕГИОНОВ.....	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2021.04.29; СОВЕТ ДА КАЗАНЬ; ПРЕМЬЕР РФ ВСТРЕЧАЕТ В ТАТАРСТАНЕ КОЛЛЕГ ПО ЕВРАЗИЙСКОМУ СОЮЗУ	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2021.04.29; ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРИНЯТЫ; МИХАИЛ МИШУСТИН ВСТРЕТИЛСЯ С ДЕПУТАТАМИ ПЕРЕД ОТЧЕТОМ В ГОСДУМЕ.....	20
КОММЕРСАНТЪ; КСЕНИЯ ВЕРЕТЕННИКОВА; 2021.04.29; ДЕПУТАТЫ ОТЧИТАЛИСЬ ПЕРЕД ПРЕМЬЕРОМ; МИХАИЛ МИШУСТИН ВЫСЛУШАЛ ИЗБРАННИКОВ ПЕРЕД СВОИМ ОТЧЕТОМ В ДУМЕ	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА БЕЛОВА, ЕЛЕНА МАЦИОНГ, АНДРЕЙ ЧУГУНОВ, АННА ШЕПЕЛЕВА; 2021.04.29; ЧЕМ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫ ЗАЙМЫ; РЕГИОНЫ ЖДУТ ЛЬГОТНЫХ КРЕДИТОВ	23
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.04.29; ВЛАСТИ ОБСУДЯТ «МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ» ИНТЕРВЕНЦИИ ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕН	26
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.04.29; ГЛАВА ВНУКОВО – РБК: «АВИАКОМПАНИЯМ НУЖНО ЗАКРЫВАТЬСЯ ИЛИ ПОВЫШАТЬ ЦЕНЫ»	28
КОММЕРСАНТЪ; АРИНА БАРАБАНОВА, НИКИТА КОРОЛЕВ; 2021.04.29; КОНСУЛ СОРИЕНТИРУЕТСЯ НА МЕСТНОСТИ; АО ГЛОНАСС ВЛОЖИТ 800 МЛН РУБ. В НОВУЮ СИСТЕМУ НАВИГАЦИИ.....	42
ВЕДОМОСТИ; АННА ПОДЛИНОВА; 2021.04.29; «НОВАТЭК» ЗАКОНТРАКТОВАЛ ВСЬ ГАЗ «АРКТИК СПГ 2» НА 20 ЛЕТ ВПЕРЕД; ТАКОЙ КОНТРАКТ СНИЖАЕТ РИСКИ ПРОЕКТА.....	43

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ ИЛЬИНА; 2021.04.29; МАЙСКАЯ УГРОЗА: КИБЕРМОШЕННИКИ УСТРОИЛИ АТАКУ НА РЕШИВШИХ УЕХАТЬ В ПРАЗДНИК; В ПРЕДДВЕРИИ ДОЛГИХ КАНИКУЛ ЧИСЛО ФЕЙКОВЫХ АГРЕГАТОРОВ АВИАБИЛЕТОВ ВЫРОСЛО В ДЕСЯТКИ РАЗ.....	46
ТАСС; 2021.04.28; РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА ПЕТЕРБУРГА ПОТРЕБУЕТ БОЛЕЕ 400 МЛРД РУБЛЕЙ ДО 2030 ГОДА.....	48
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.28; ПОСАДКА ОСОБЫМ ОБРАЗОМ; БИОМЕТРИЮ ПРОТЕСТИРУЮТ В ШЕРЕМЕТЬЕВО.....	49
ТАСС; 2021.04.29; АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ В МАРТЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 1,3%.....	49
ТАСС; 2021.04.28; ПРИЛЕТАЮЩИХ В РОССИЮ ИЗ ИНДИИ БУДУТ ТЕСТИРОВАТЬ НА КОРОНАВИРУС В АЭРОПОРТУ.....	50
ТАСС; 2021.04.29; СЕВЕРО-ВОСТОК САХАЛИНА И МАТЕРИК СВЯЖУТ ПРЯМЫМ АВИАРЕЙСОМ.....	50
ТАСС; 2021.04.28; МЕЖДУ КРЫМОМ И КУРГАНОМ ПОСЛЕ ЧЕТЫРЕХЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА ВОЗОБНОВИЛИ ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ.....	51
ТАСС; 2021.04.28; UTAIR С 3 ИЮНЯ ЗАПУСТИТ НОВЫЙ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В АНАПУ.....	52
ТАСС; 2021.04.28; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВОЗОБНОВИЛИ РЕЙСЫ В ЛАРНАКУ И ЕРЕВАН ИЗ ПЕРМИ.....	53
ТАСС; 2021.04.28; AIR ARABIA С 1 МАЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙСЫ В МОСКВУ.....	53
ТАСС; 2021.04.28; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПРИЗЫВАЕТ РОДИТЕЛЕЙ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДЕТЕЙ НА ДОРОГАХ.....	53
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.29; ПРАВО НА БЕСПРАВИЕ; КС ПОДТВЕРДИЛ ВОЗМОЖНОСТЬ СУММИРОВАТЬ СРОКИ ЛИШЕНИЯ ВОДИТЕЛЬСКИХ УДОСТОВЕРЕНИЙ ДО БЕСКОНЕЧНОСТИ.....	56
ТАСС; 2021.04.28; ВЛАСТИ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ПОСЕЛКОВ У БАМА.....	57
ТАСС; 2021.04.28; РЖД РАСШИРИЛИ СПИСОК ПОЕЗДОВ, БИЛЕТЫ НА КОТОРЫЕ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ЗА 120 СУТОК.....	58

ТАСС; 2021.04.28; ВОДНАЯ НАВИГАЦИЯ ОТКРОЕТСЯ В
ПОДМОСКОВЬЕ 1 МАЯ..... 59

ТАСС; 2021.04.28; ПРОФСОЮЗ ПРОСИТ СЛЕДСТВИЕ ПОМОЧЬ
МОРЯКАМ СУДНА НА КАМЧАТКЕ ПОЛУЧИТЬ РАСЧЕТ ПОСЛЕ
СПИСАНИЯ..... 60

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЯ 24; 2021.04.28; «ЕДИНАЯ РОССИЯ» ПРЕДЛОЖИЛА РАСШИРИТЬ ПРОГРАММУ ОБНОВЛЕНИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Фракция «Единой России» в Госдуме предложила правительству расширить программу обновления городского транспорта и включить в нее города в дотационных регионах. Ежегодное финансирование программы предложено увеличить в десять раз, заявил глава фракции Сергей Неверов на встрече депутатов с премьер-министром Михаилом Мишустиним.

Госдума приняла постановление, в котором предусмотрено увеличение финансирования ряда программ в 2021 г.

«Федеральный бюджет выделяет субсидии в размере 60% стоимости транспортных средств, перевозчики финансируют 40%. В 2020 г. в программу включили 14 регионов, в 2021 г. – 13», – отметил Неверов.

Между тем количество участников программы уменьшается, заявки на участие подали 70 регионов.

«Парк городского наземного транспорта в большинстве муниципалитетов находится в плачевном состоянии, износ высокий. Особенно трамваев, троллейбусов и автобусов», – заявил Неверов.

Расширение программы «окажет серьезную поддержку нашему автопрому. Сегодня промышленность производит трамваи, троллейбусы и автобусы мирового уровня. А главное – начнется решаться проблема, которую я обозначил», отметил Неверов.

Обновление транспорта поможет достижению национальных целей и выполнению стратегических задач развития страны, обозначенных президентом Владимиром Путиным, заключил Неверов.

<https://www.vesti.ru/auto/article/2556389>

РОССИЯ 1; АННА СЕМЕНОВА; 2021.04.28; ЛЮДИ ДОЛЖНЫ ЧУВСТВОВАТЬ СЕБЯ ОДИНАКОВО: ИТОГИ СОВЕЩАНИЯ МИШУСТИНА С ПАРЛАМЕНТСКИМИ ФРАКЦИЯМИ. ВЕСТИ В 20:00

Масштабная вакцинация завершится в России в ближайшем будущем, когда будет сформирован коллективный иммунитет. Надежду на это выразил премьер Михаил Мишустин, обсуждая с парламентариями законы, которые позволили стране значительно улучшить ситуацию с коронавирусом. В

рамках подготовки к ежегодному отчету правительства в Госдуме, глава кабмина встретился с руководителями всех парламентских фракций.

<https://www.vesti.ru/video/2293139>

ПЕРВЫЙ; 2021.04.28 НОВОСТИ В 21:00; МИХАИЛ МИШУСТИН ВСТРЕТИЛСЯ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ПАРЛАМЕНТСКИХ ФРАКЦИЙ ПЕРЕД ОТЧЕТОМ ПРАВИТЕЛЬСТВА В ГОСДУМЕ

Премьер-министр встретился с представителями парламентских фракций. Через две недели – отчет правительства в Государственной думе. В таком формате подготовка к нему идет впервые. В центре внимания темы, которые волнуют миллионы людей по всей стране, – развитие регионов, сельское хозяйство, медицина, образование, общественный транспорт.

Пожалуй, впервые подготовка к отчету премьера перед Госдумой проходит так обстоятельно. В марте и апреле министры встречались с профильными комитетами нижней палаты, а сегодня с парламентскими фракциями общался уже сам глава правительства.

Фракцию единороссов, у которой в Думе конституционное большинство, **Михаил Мишустин** поблагодарил за оперативную работу по реализации послания президента Федеральному собранию. Для превращения инициатив **Путина** в проекты федеральных законов понадобилось всего три дня.

«Задача главная – реализовать послание президента. Она у нас не вызывает вопросов, кто и как сделает, вопросы в том, как сделать быстрее и качественнее. Надеюсь, что мы справимся очень быстро и эффективно», – сказал **Михаил Мишустин**.

Традиционный приоритет для партии власти – бюджетная обеспеченность. Спикер Вячеслав Володин предложил создать группу для обсуждения поддержки дотационных регионов. **Мишустин** эту идею поддержал.

«Это вопросы, связанные с бюджетной обеспеченностью регионов. У нас страна имеет федеративное устройство. Разная ситуация в регионах, но мы должны сделать все для того, чтобы независимо от того, где человек живет – в Москве, на Камчатке, в Кургане, в Адыгее, – он чувствовал себя комфортно, чтобы качество медицинских услуг было одинаковым, качество образования, общественный транспорт был эффективным и многие другие вопросы решались», – отметил спикер Госдумы.

«Мы продолжим эту работу системно, для того чтобы регионы формировали свою налоговую базу. Абсолютно очевидно, что все регионы для нас равны. И, о чем Вы сказали, развивать там медицинские услуги, инфраструктуру, возможности транспорта, возможности социальных услуг нужно, конечно, одинаково. Мы именно так подходим, из этого исходим», – подчеркнул премьер.

Еще одна идея единороссов – выделить на программу развития села минимум шесть миллиардов рублей, включая два миллиарда на сельскую ипотеку. А другая инициатива актуальна не только для села. Речь об увеличении в 10 раз средств, выделенных на обновление парка автобусов, троллейбусов и трамваев.

«Это позволит и загрузить наш отечественный автопром на выпуск необходимых трамваев, троллейбусов, автобусов, которые сегодня соответствуют мировому качеству, и, конечно, поддержит наши регионы, наши муниципалитеты в обновлении общественного городского наземного транспорта», – сказал Сергей Неверов.

https://www.1tv.ru/news/2021-04-28/405717-mihail_mishustin_vstretilsya_s_predstaviteliymi_parlamentskih_fraktsiy_pered_otchetom_pravitelstva_v_gosdume

РОССИЯ 1; АННА БАЛАН; 2021.04.28; МВД И МИНТРАНС ОПРЕДЕЛЯТ СТАТУС ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭЛЕКТРОВЕЛОСИПЕДОВ И ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ. ВЕСТИ В 20:00

В Мосгордуме готовят законопроект о правилах для владельцев электровелосипедов и электросамокатов. Документ, разработанный вместе с МВД и Минтрансом, должен определить статус таких участников движения. Сейчас они ездят по дорогам и тротуарам, развивая скорость, сравнимую с автомобильной. На опасную езду жалуются и водители, и прохожие.

<https://www.vesti.ru/video/2293180>

РОССИЯ 1; АЛЕКСЕЙ КНОР; 2021.04.28; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ СУДОХОДСТВА: НА ОКЕ РЕКОНСТРУИРОВАЛИ ШЛЮЗ. ВЕСТИ В 20:00

На Оке возобновилось большое судоходство. Вернуть реке полноценный статус одной из важнейших водных артерий позволила реконструкция старого шлюза, который прослужил более ста лет. Плотины существенно расширили, а все управление теперь осуществляется практически одной кнопкой. Как провозжат сухогрузы?

<https://www.vesti.ru/video/2293168>

РОССИЯ 1; 2021.04.29; ВНИМАНИЕ: ПЕРЕЕЗД! УТРО РОССИИ

В России ужесточат наказание за нарушение правил проезда железнодорожных путей. С 1 мая в силу вступают поправки в административный кодекс, увеличивающие штраф для автомобилистов.

<https://www.vesti.ru/video/2293202>

РОССИЯ 24; 2021.04.28; ИЗРАИЛЬ СУБСИДИРУЕТ РЕЙСЫ ИЗ РОССИИ В ЭЙЛАТ. С 1 СЕНТЯБРЯ

С 1 сентября 2021 года по 31 мая 2022 года Израиль будет субсидировать чартерные авиарейсы из России на курорт Эйлат (аэропорт Рамон) на берегу Красного моря.

Как пояснил «Интерфаксу» глава департамента министерства туризма Израиля в России и СНГ Владимир Шкляр, за каждого пассажира компаниям будут возвращать 60 евро. При выполнении не менее 10 еженедельных рейсов консолидатор рейсов получит 66 евро за пассажира. При этом для получения субсидий один авиаперевозчик должен выполнить от 16 до 75 прямых рейсов на курорт.

<https://www.vesti.ru/article/2556373>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.29; ТЕХОСМОТР ПОПАЛ В КАДР; ТОРГОВЦЕВ ДИАГНОСТИЧЕСКИМИ КАРТАМИ НАЧАЛИ ПРИВЛЕКАТЬ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ

С 1 марта стартовала реформа техосмотра. С этой даты покупка диагностической карты без фактической диагностики автомобиля стала практически невозможной. То есть все машины, которым настала пора по закону пройти диагностику, должны приехать на пункт техосмотра, получить услугу, а по ее результатам – диагностическую карту, которая теперь оформляется исключительно в электронном виде. Бумажная распечатка выдается исключительно по просьбе автовладельца, но особой роли в допуске машины на дороги общего пользования не играет. Попробуем подвести предварительные итоги.

Коллапса не будет

Напомним, с марта было продлено действие ранее выданных диагностических карт. Срок их действия истекает через полгода, но не ранее 1 октября. Такое решение было принято из-за недостаточной обеспеченности регионов пунктами техосмотра и экспертами-техниками. Если бы не отсрочка, то на пунктах ТО выстроились бы очереди, не всем удалось бы пройти ТО вовремя и, соответственно, приобрести полис ОСАГО, а значит, получить право передвигаться по дорогам за рулем. Отсрочка помогла справиться с ситуацией.

Как рассказали в Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, за месяц с 1 марта численность техэкспертов выросла почти в 4 раза и составляет 7128 специалистов. В Единой автоматизированной информационной системе технического осмотра (ЕАИСТО) авторизовано 4558 пунктов ТО. Если по состоянию на 1 марта

было 25 регионов, где обеспеченность пунктами техосмотра была недостаточной, то теперь их 21.

Всего с 1 марта было оформлено 1,1 млн диагностических карт, из которых проведено более 18 тысяч техосмотров автобусов. Пятая часть транспорта, который должен пройти ТО, прошел его уже в первый месяц. Если такая динамика сохранится, то к 1 октября дефицита в этой услуге не будет.

По последним данным в день сейчас оформляется по 50 тысяч диагностических карт. Это практически 50 процентов загрузки пунктов техосмотра.

Зачем понадобилась реформа?

Старые правила не позволяли эффективно контролировать техническое состояние транспортных средств. По экспертным оценкам, до 80 процентов автомобилистов на техосмотр вовсе не приезжали. Диагностические карты просто покупались. Например, у страховых агентов. Таким образом, большая часть транспорта фактически не проходила проверку.

В то же время ежегодно во время надзора за дорожным движением инспекторами фиксировалось свыше 1 миллиона фактов эксплуатации технически неисправных транспортных средств. Подобную порочную практику и было решено изменить, установив новые правила проведения техосмотра.

Что изменилось для автовладельцев?

Сама процедура проведения технического осмотра практически не изменилась. Проверяется все то же самое, что проверялось и до реформы. Обязанность его прохождения с определенной периодичностью в зависимости от типа и возраста транспортного средства также осталось неизменным.

Но, как уже говорилось, диагностическая карта стала электронной и оформляется непосредственно в информационной системе ЕАИСТО. Страховщики при оформлении полиса ОСАГО берут данные о диагностической карте прямо из этой системы. Бумажную распечатку автовладелец может попросить, если он, например, собирается на своем автомобиле выехать за границу.

Обязательное условие при проведении техосмотра – фотографирование автомобиля. Делается две фотографии. Первый снимок – спереди – делается до начала процедуры диагностики, второй – сзади – по ее завершении. На фотографиях должны быть отчетливо видны номер автомобиля, его цвет и марка. Эти фотографии заливаются в ЕАИСТО с указанием координат места и времени проведения съемки. Без первой фотографии система не позволит начать оформлять карту, без второй – завершить ее оформление. Координаты

должны совпадать с координатами пункта ТО. Разница во времени между фотографиями должна соответствовать времени проведения диагностики. Если при проверке выясняется, что машина на пункт ТО не приезжала либо сама процедура была проведена с нарушениями, диагностическая карта аннулируется.

Отдельно стоит сказать про ЕАИСТО. Эта система была капитально модернизирована. В частности, серьезно повышен уровень ее защиты, введены новые требования к подключению экспертов. Тот, кто не имеет отношения к техосмотру, не сможет ввести в нее диагностическую карту. Если эксперт перестал работать у оператора техосмотра, его учетная запись удаляется. Причем за чистотой базы выгоднее всего следить самому оператору. Потому что для него установлена строгая ответственность.

Автобусы осмотрят с инспектором

Еще более строгий контроль за проведением техосмотра с 1 марта установлен для автобусов. Сама процедура диагностики проходит точно так же, как и для обычных машин с обязательным фотографированием, но только под пристальным контролем сотрудника Госавтоинспекции.

Для того чтобы обеспечить присутствие автоинспектора в пункте техосмотра, когда туда приедет автобус, организована предварительная запись. Проверка назначается не ранее чем через пять дней со дня обращения владельца автобуса к оператору и включения заявки в график. В назначенный день и час автобус приезжает на пункт ТО. Эксперт-техник проводит диагностику и оформляет диагностическую карту. Инспектор технического надзора проверяет соответствие автобуса предоставленным документам, а также сведениям в государственном реестре транспортных средств. Он же проверяет результат осмотра, правильность заполнения диагностической карты. После чего заверяет диагностическую карту своей усиленной квалифицированной электронной подписью.

Операторы попали под контроль

Требования производственно-технической базы пунктов техосмотра закреплены приказом **Минтранса**. До 1 марта следующего года все пункты должны им соответствовать. Российский союз автостраховщиков должен до следующего года провести выездные проверки всех пунктов. И такая работа уже началась.

– Пока все аккредитованные операторы, по заявкам которых проводятся проверки РСА с выездом на места, проходят их успешно, – сообщил заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов. – Не испытывают затруднений при организации таких проверок и представители РСА.

В ходе этих проверок устанавливается соответствие требованиям инженерных систем пункта, его оборудование, помещения. Также подтверждается квалификация экспертов-техников, проверяется пропускная способность. Делается это для того, чтобы пункты ТО существовали не только на бумаге, но и в действительности, и были способны оказывать такую услугу, как проведение техосмотра в полном объеме.

Надо сказать, что с 1 сентября **Минтранс России** планирует смягчить требования к пунктам ТО. Так что наверняка многие из операторов дождутся этой даты для проведения проверки.

Одновременно за работой операторов ведется надзор со стороны Госавтоинспекции. Приказом МВД России утверждены «индикаторы риска» нарушения обязательных требований. Смысл в том, чтобы выявлять недобросовестных операторов, торгующих диагностическими картами, проводить их внеплановые проверки. В том числе и с помощью контрольной закупки.

Такая проверка может быть назначена, если оператор три или более раз за год оформил диагностическую карту на автомобиль, который фактически не проверялся. Или если он трижды «пропустит» машину с неисправностями рулевого управления или тормозной системы. Или пять раз превысит заявленную максимальную пропускную способность линии. Ну и так далее...

Санкции за нарушения, предусмотренные Кодексом об административных правонарушениях, вступившие в силу с 1 марта, довольно суровы. Если оператор оформил диагностическую карту, но при этом машина не приезжала на пункт ТО, или передал в ЕАИСТО сведения о такой машине, штраф для граждан составит 10 тысяч рублей, для должностных лиц – 50 тысяч, для юрлиц – 300 тысяч. Если транспортное средство проверит техник, не включенный в реестр, штраф для граждан составит 3 тысячи рублей, для должностных лиц – 5 тысяч, для юрлиц – 20 тысяч. Повторное совершение этих нарушений влечет еще более суровые санкции: для граждан штраф 20 тысяч рублей, для должностных лиц – дисквалификация на срок до 3 лет, для юридических лиц – штраф до 500 тысяч руб.

По новой статье КоАП в отношении операторов техосмотра уже было возбуждено более 300 дел.

ТО с фотошопом

Однако, как показывает практика, реформа не смогла убрать полностью торговлю диагностическими картами. Просто стоимость на эту услугу резко выросла. Хитрые торговцы предлагают различные варианты. Например, автовладельцу предложат приехать на пункт техосмотра, сделают фотографии автомобиля, а если у него есть внешние недостатки, например, трещина на лобовом стекле в районе водительского дворника, то ее

отредактируют в фотешопе. Второй – более рискованный: автовладельца попросят направить фото автомобиля спереди и сзади. Далее – опять-таки работа фоторедактора. Здесь задача посложнее, грубый фотешоп легко различим. Что же касается координат места времени съемки, то это самая простая подмена данных.

Однако сейчас инспекторы технадзора уже аннулируют диагностические карты, у которых фотографии не соответствуют требованиям.

Решить проблему с редактированием фотографий можно довольно просто, воспользовавшись уже существующим инструментом. Напомним, в рамках суперсервиса «Помощник ОСАГО» при оформлении ДТП по Европротоколу фотофиксация тоже присутствует. Но сделана она так, что исправить или подменить фотографии невозможно. Съемка производится на смартфон в самом приложении «Помощник ОСАГО», и фото направляются в базу данных АИС ОСАГО с координатами места и временем съемки без возможности корректировки. Но **Минтранс России**, который разрабатывал требования к фотографиям, почему-то этим путем не пошел. Хотя еще не поздно это сделать.

Кстати, на этом фоне появились и откровенные мошенники, торгующие диагностическими картами. Они продают просто распечатанную на принтере бумажку под названием диагностическая карта. При этом вносят ее в мифическую базу данных. Доступ к сайту eaisto.info, который выдавался за такую базу данных диагностических карт после обращения операторов в Генеральную прокуратуру, заблокирован.

Но появился еще один мошеннический способ. Автовладельцам продают диагностические карты, оформленные задним числом. То есть до 1 марта этого года. Такие карты также не внесены ни в какие базы данных. Зато их можно предъявлять в бумажном виде. Ведь оформление карт исключительно в электронном виде действует только с 1 марта. Правда, страховщик может и не поверить бумажному варианту, если его нет в базе данных, и не продать полис. ОСАГО, без которого управлять автомобилем запрещено.

Опасные подделки

Чем грозит автовладельцу использование поддельной или аннулированной диагностической карты?

Если такой автовладелец станет виновником ДТП, и при этом его автомобиль будет неисправен, страховая компания, возместив ущерб пострадавшим, получит право выставить ему регресс в полном объеме выплаченной компенсации.

Если автовладелец на машине, не прошедшей техосмотр, станет виновником ДТП и при этом его автомобиль будет неисправен, страховая компания,

возместив ущерб пострадавшим, получит право выставить ему регресс в полном объеме выплаченной компенсации. Также с 1 марта 2022 года вступят в силу поправки в КоАП РФ, которые предусматривают штраф в размере 2 тысяч рублей за езду на автомобиле, не прошедшем техосмотр. Штраф будет выноситься с камер фотовидеофиксации в автоматическом режиме. И хотя прописано условие, что назначать его можно будет не чаще одного раза в сутки, сколько штрафов сумеет собрать такой автовладелец, пока до него дойдет первое «письмо счастья»? В общем, подделка может оказаться очень дорогим удовольствием.

Поэтому, чтобы избежать риска, лучше приехать на пункт техосмотра и пройти эту процедуру по-честному.

<https://rg.ru/2021/04/29/torgovcev-diagnosticskimi-kartami-nachali-privlekat-k-otvetstvennosti.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.04.28; ЭКСПЕРТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ СМЯГЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХОСМОТРУ

Отменить техосмотр для легковых автомобилей физических лиц не получится. Но необходимо исключить избыточные проверки элементов транспорта, которые напрямую на безопасность дорожного движения не влияют. К такому выводу пришли эксперты рабочей группы «Защита прав автомобилистов» Общероссийского народного фронта.

Общую картину представил главный редактор журнала «За рулем» Максим Кадаков. По его словам, ДТП, при которых сопутствующими факторами были те или иные неисправности, составляют порядка 3,8 процента. Из них в 25 процентах случаев в качестве таких неисправностей выступают шины. Либо они лысые, либо летние (зимой), либо на разных колесах разные. Второе место занимает неисправность светового оборудования машины. На третьем – такой сопутствующий фактор, как тонировка. На четвертом – изменения конструкции транспортного средства. По его мнению, необходимо либо отменить техосмотр, если это позволяют международные договоры, либо проверять на нем несколько ключевых параметров, которые влияют на безопасность.

Его поддержал руководитель «Федерации автовладельцев России» Максим Едрышов, который напомнил, что Конвенция о дорожном движении устанавливает требования к проведению техосмотра только для автобусов и грузовиков. Для легкового транспорта Конвенция позволяет отменить техосмотр. Тем более, что с 2012 года у нас катастрофического роста аварийности не наблюдается, хотя более 80 процентов автовладельцев диагностические карты покупают.

Вице-президент «Национального автомобильного союза» Антон Шапарин возразил, что требования о проверки всех находящихся в эксплуатации транспортных средств в форме техосмотра закреплено Техническим регламентом Таможенного союза. А чтобы изменить этот документ требуются годы. В тоже время он отметил, что пунктов техосмотра на всю страну не хватит. Среднему автомобилю в нашей стране – 14 лет. На Дальнем Востоке парк еще старше и с правым расположением руля. В итоге, десятки миллионов машин пройти техосмотр в нынешней конфигурации не смогут. А без техосмотра не купить ОСАГО. Между тем, несмотря на реформу и фотографирование, диагностические карты все равно продаются.

Исполнительный директор Российского союза автостраховщиков Сергей Ефремов сообщил, что отменять техосмотр нельзя. Только на нем можно не просто проверить состояние тормозных колодок, но и эффективность торможения, чтобы машину при нажатии на тормоз не понесло в сторону. В то же время, при нынешних тарифах, а техосмотр – это бизнес, увеличить количество пунктов ТО невозможно. Никто не будет вкладывать в это дело деньги. Конечно, необходимо отвязать диагностическую карту от ОСАГО, считает Сергей Ефремов, но это будет возможно, когда за отсутствие техосмотра начнет действовать штраф.

По мнению эксперта по безопасности дорожного движения Григория Шухмана, техосмотр необходимо сохранить. Но также необходимо что-то делать с некомпетентностью и недобросовестностью экспертов-техников, которая как раз и оборачивается вымогательством денег с добропорядочных автовладельцев. А также необходимо предусмотреть системы защиты фотографий, потому что сейчас их с легкостью подделывают.

Кстати, о некомпетентности и недобропорядочности экспертов-техников говорил и руководитель объединения «МотоРоссия» Андрей Иванов. Он рассказал, что как только на мотоцикле видят дополнительное оборудование, то сразу требуют доплаты. Большая тема – дуги безопасности. По непонятной причине считается, что они запрещены на мотоцикле. Нужно выработать методику оценки безопасности транспортного средства, отметил Андрей Иванов.

Заместитель директора департамента государственной политики в области автотранспорта Минтранса Владимир Луговенко заявил, что техническое состояние автомобилей влияет на безопасность. 1200 погибших в год по этой причине – и это число каждый год растет. Сейчас альтернативы техосмотру нет. Альтернативой может быть, например, запрет эксплуатации неисправного транспорта. Соответствующий проект поправок МВД разработан. Если альтернатива появится, тогда можно будет обсуждать отмену техосмотра. А то, что фотографии на техосмотре подделывают – не секрет. Но ввести сейчас требования к устройствам, с помощью которых

можно делать эти фотографии, – это «убить» отрасль. Для операторов техосмотра предусмотрена административная и даже уголовная ответственность. А для выявления недобросовестных операторов предусмотрена возможность контрольной закупки.

Заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Николай Шеюхин сообщил, что в отношении операторов техосмотра возбуждено 450 административных дел, а также 4 уголовных дела. Но то, что диагностические карты продают – еще не повод отменять техосмотр. Больничными листами тоже торгуют, но от этого их никто не отменяет. Президентом поставлена задача снизить количество погибших в ДТП. Исправный транспорт на дорогах – это один из элементов дорожной безопасности. Давайте из формулы «человек-автомобиль-дорога» не будем выкидывать «автомобиль», отметил он.

По словам генерала, возможно, в диагностику транспорта на техосмотре заложены излишние требования, не влияющие на безопасность. Например, проверка аптечки, огнетушителя и знака аварийной остановки. Но на практике, когда что-то случается на дороге, этих обязательных вещей, как правило, не находится. Возможно, не требуется проверять сколы на стекле. Над этим надо работать.

В итоге эксперты и пришли к выводу, что перечень проверяемых на техосмотре элементов надо пересмотреть. Оставив только те, которые непосредственно влияют на безопасность.

<https://rg.ru/2021/04/28/eksperty-predlozhili-smiagchit-trebovaniia-k-tehosmotru.html>

ТАСС; 2021.04.28; ДОЛЮ ПРИВЕДЕННЫХ В ПОРЯДОК ДОРОГ УВЕЛИЧАТ ПОЧТИ ВДВОЕ В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ К 2035 ГОДУ

Власти Кировской области планируют почти в два раза увеличить долю дорог, соответствующих нормативному требованию, к 2035 году. Об этом сообщила в среду министр экономического развития и поддержки предпринимательства Кировской области Наталья Кряжева в ходе презентации Стратегии социально-экономического развития региона до 2035 года на заседании правительства области.

«Одним из сдерживающих факторов развития экономики региона является слабая транспортная инфраструктура. Наши усилия направлены на реализацию ключевых проектов в дорожной сфере, что позволит выстроить дорожный каркас, связывающий регион с соседними субъектами. К 2035 году в 1,9 раза вырастет доля автодорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативных требованиям», – сказала Кряжева.

По данным правительства, в 2020 году этот показатель составил 32,3%, к 2035 году ожидается его рост до 60,2%. Кряжева отметила, что за 15 лет власти планируют построить и реконструировать кольцевую дорогу в Кирове, дорогу на город Слободской, дорогу на Архангельск в Опаринском и Подосиновском районах, дороги на Вятские Поляны и до границы с Удмуртской Республикой. Также планируется строительство мостов через реку Чепцу у Кирово-Чепецка и у города Зуевка, моста через реку Вятку в Орловском районе, третьего моста через Вятку в Кирове.

По данным правительства области, в текущем году на ремонт и строительство более 316 км дорог направят 7,9 млрд рублей. В частности, запланировано завершение строительства участка Опарино – Альмеж общей протяженностью 26,6 км, что позволит напрямую соединить с областным центром северо-западные районы области, жителям которых сейчас приходится добираться до Кирова в объезд через соседние регионы.

По данным правительства области, в 2020 году расходы регионального дорожного фонда составили 8,2 млрд рублей, за дорожно-строительный сезон 2020 года удалось отремонтировать рекордное количество дорог – 346 км: 220 км дорог местного значения и 126 км – регионального. По нацпроекту «**Безопасные качественные дороги**» отремонтировали 194 км дорог.

<https://tass.ru/v-strane/11267985>

ТАСС; 2021.04.28; МИШУСТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО КАБМИН ПРОДОЛЖИТ РАБОТУ ПО ВЫРАВНИВАНИЮ УСЛОВИЙ ЖИЗНИ В РЕГИОНАХ

Правительство РФ совместно с депутатами продолжит работать над выравниванием условий жизни людей в российских регионах. Об этом **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** заявил в среду на встрече с депутатами от фракции «Единая Россия».

«Для нас абсолютно очевидно, что все регионы для нас равны», – сказал **Мишустин**, отметив, что необходимо развивать медицинские услуги, инфраструктуру, возможности транспорта, социальных услуг. «Мы к этому так подходим, мы из этого исходим. Я думаю, что совместно поработаем на эту тему, сделаем соответствующие все рабочие органы. Любой из форматов работы с парламентом будет не просто уместен, а очень полезен для развития страны», – подчеркнул премьер.

Мишустин отметил, что многие министры, **вице-премьеры**, депутаты побывали в проблемных регионах. «Мы продолжим эту работу системно. Поддержим любой формат для того, чтобы нам разбираться более детально в том, что нужно сделать для бюджетной обеспеченности, для того чтобы

продумать, какие могут быть соответствующие меры приняты правительством, в том числе для создания рабочих мест, для создания новых производств, для того чтобы регионы формировали свою налоговую базу», – заключил он.

<https://tass.ru/ekonomika/11262335>

ТАСС; 2021.04.28; БЕЛОУСОВ ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ С УЧАСТИЕМ МЕТАЛЛУРГОВ ПО ВОПРОСУ РОСТА ЦЕН НА МЕТАЛЛОПРОДУКЦИЮ

Минпромторг, Минфин и Росрезерв проработают предложения по механизму, предусматривающему возможность рыночного регулирования цен на металлопродукцию. Об этом сообщили журналистам в секретариате **первого вице-премьера Андрея Белоусова** по итогам совещания по ситуации с ценами на металлопродукцию.

«Минпромторгу России совместно с Минфином России, Росрезервом и заинтересованными федеральными органами исполнительной власти необходимо доложить в правительство согласованные предложения о целесообразности создания механизма, предусматривающего возможность рыночного регулирования цен, в том числе посредством создания запасов металлопродукции для осуществления ценовых интервенций, аналогично механизму, применяемому при колебаниях цен на зерно», – отметили в секретариате.

В секретариате **первого вице-премьера** заявили, что поводом для совещания стал резкий рост цен на металлопродукцию и металлопрокат в России, который составил порядка 30% по состоянию на конец 2020 – начало 2021 года. «В правительство неоднократно поступали обращения и жалобы со стороны потребителей металлопродукции, в частности от застройщиков, которые являются крупными потребителями арматуры», – отметили в секретариате.

Как сообщили в секретариате **Андрея Белоусова**, по результатам обсуждения на заседании Минстрою России совместно с **Минтрансом России** поручено **направить в Минпромторг России и ассоциацию «Русская сталь» информацию о крупных инфраструктурных проектах для проработки возможности заключения прямых договоров на поставку металлопродукции в целях снижения ее стоимости для строителей.**

Отмечается, что министерства в течение месяца проработают предложения по мерам господдержки для металлургических компаний.

«Ответственным министерствам поручено в течение месяца совместно с РСПП и ассоциацией «Русская сталь» рассмотреть и при необходимости подготовить предложения по предоставлению мер господдержки для

металлургических компаний в зависимости от динамики изменения цен на металл», – сообщили в секретариате.

Там отметили, что по результатам обсуждения Минпромторгу и Минстрою совместно с отраслевыми ассоциациями и заинтересованными организациями необходимо активизировать работу по консолидации заказов на поставку металлопродукции и заключению прямых долгосрочных договоров, предусматривающих фиксацию цены на металлопродукцию.

Как заявили в секретариате, в совещании участвовали первый заместитель председателя правительства **Андрей Белоусов**, заместитель председателя правительства Юрий Борисов, а также представители металлургических компаний.

<https://tass.ru/ekonomika/11268745>

На ту же тему:

https://1prime.ru/state_regulation/20210428/833566983.html

ТАСС; 2021.04.28; ВОЛОДИН ПРЕДЛОЖИЛ КАБМИНУ СОЗДАТЬ ГРУППУ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ ПОДДЕРЖКИ ДОТАЦИОННЫХ РЕГИОНОВ

Председатель Госдумы Вячеслав Володин в среду на встрече премьер-министра **Михаила Мишустина** с фракцией «Единая Россия» предложил сформировать рабочую группу по обсуждению поддержки дотационных регионов. Фрагмент встречи был показан в эфире телеканала «Россия-24».

«У нас основной вопрос, который мы выносили для того, чтобы правительство на него не только обратило внимание, но и приняло ряд решений и сделало шаги определенные, – это вопросы, связанные с бюджетной обеспеченностью регионов», – сказал Володин, отметив, что в разных субъектах РФ складывается разная ситуация. «Но мы должны сделать все, чтобы независимо от того, где человек проживает, в Москве, на Камчатке, в Кургане, в Адыгее, он чувствовал себя одинаково, чтобы качество медицинских услуг было одинаковым, качество образования, общественный транспорт».

В связи с этим Володин поблагодарил **Мишустина** за его недавнюю поездку по 10 регионам, которые ранее депутаты Госдумы обозначили как требующие дополнительной помощи. «Хотелось бы предложить эту работу продолжить. Учитывая, что у нас есть, как вы сказали, форматы, показывающие свою эффективность, давайте создадим рабочую группу, которая займется конкретно этим вопросом», – предложил спикер.

Политик заметил, что решение данных проблем касается не только Министерства финансов РФ, но и Минздрава, Министерства просвещения РФ, Министерства культуры РФ. «Регионам-реципиентам, регионам

дотационным тяжело решать вопросы за счет своего бюджета, а мы должны развивать регионы независимо от того, есть у них возможности или нет. Нет возможности – нужно помогать», – указал Володин.

В качестве примера он привел тему обновления общественного транспорта. **«Есть регионы, которым бюджет позволяет самим закупать и автобусы, и троллейбусы, и трамваи обновлять. А есть регионы, которые не могут себе этого позволить, потому что сегодня трамвай, если рассматривать спарку, стоит 60 млн, если брать троллейбус – 24 млн, автобус тоже недешевый»**, – заметил спикер.

<https://tass.ru/ekonomika/11262575>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2021.04.29; СОВЕТ ДА КАЗАНЬ; ПРЕМЬЕР РФ ВСТРЕЧАЕТ В ТАТАРСТАНЕ КОЛЛЕГ ПО ЕВРАЗИЙСКОМУ СОЮЗУ

В ближайшие два дня главы правительств стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) будут обсуждать дальнейшие шаги для взаимовыгодного сотрудничества. **Премьер-министр Михаил Мишустин** в столицу Татарстана прилетел, чтобы провести двусторонние переговоры.

С белорусским коллегой Романом Головченко глава правительства России уже встречался в этом месяце в Минске. Как и две недели назад, премьеры еще раз проговорили вопросы взаимодействия, которое необходимо восстанавливать после всех проблем 2020 года. **«В целом торгово-экономическое сотрудничество у нас удачно развивается. Сейчас после такого пика пандемической ситуации мы стараемся увеличить товарооборот взаимный»**, – подчеркнул **Михаил Мишустин**. Из-за ограничений для борьбы с распространением коронавирусной инфекции показатели торговли сократились на 17 процентов до 29 миллиардов долларов. Но в феврале и марте отмечен рост – примерно на 18 процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Председатель правительства России напомнил, как оперативно стороны подготовили и подписали межправительственное соглашение об экспорте белорусских нефтепродуктов через российские порты на Балтике, и его выполнение идет с опережением графика. **«В январе на полную мощность выведен первый энергоблок Белорусской атомной электростанции, – добавил Мишустин. – Сооружение второго блока в штатном режиме идет. Мы рассчитываем в ближайшее время на его физический пуск»**. В целях активной совместной борьбы с коронавирусом в Беларуси запущено промышленное производство российской вакцины «Спутник V». **«Я очень надеюсь, и мы говорили об этом с вами подробно, что по мере нормализации эпидемиологической ситуации мы поэтапно восстановим все транспортное сообщение»**, – заявил **Мишустин**.

Роман Головченко напомнил об успешном согласовании интеграционных процессов в Союзном государстве. «23 апреля мы передали российской стороне завизированные белорусской стороной проекты 26 союзных программ. В работе, как вы знаете, остаются две союзные программы», – сказал он. Премьер Беларуси уверен, что «все необходимые развязки будут найдены в интересах обеих сторон».

Переговоры в Казани с главой правительства Казахстана Аскарком Маминым завершились подписанием ряда соглашений, в частности утверждена комплексная программа экономического сотрудничества на 2021-2025 годы. «Торгово-экономическое сотрудничество развивается достаточно хорошими темпами, – констатировал российский премьер. – Мы продолжаем работу над восстановлением товарооборота». Хорошие возможности, считает он, есть в промышленности, в возобновляемой энергетике, в аграрном комплексе.

Еще одна важная новость из Казани – правительство завершает подготовку новых инициатив по достижению национальных целей развития. Сейчас с ними работают минэкономразвития и минфин. В Послании Федеральному Собранию президент поручил представить идеи до 1 июля. Во время рабочей встречи с главой Татарстана Рустамом Миннихановым, который возглавляет рабочую группу Госсовета, ознакомиться с готовящимися инициативами. «**В тесном контакте с Госсоветом мы будем смотреть, какие из этих инициатив достойны того, чтобы быть представленными президенту, и в будущем, имея на это все необходимые средства, реализовать планы и цели развития нашей страны**», – сказал премьер. Он также подчеркнул важность обратной связи с гражданами. «**Те идеи, мысли, национальные проекты, которые являются катализаторами социально-экономического развития, хороши, когда их поддерживают люди**», – уверен Мишустин.

<https://rg.ru/2021/04/28/mishustin-provedet-v-tatarstane-peregovory-s-kollegami-po-eaes.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2021.04.29; ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПРИНЯТЫ; МИХАИЛ МИШУСТИН ВСТРЕТИЛСЯ С ДЕПУТАТАМИ ПЕРЕД ОТЧЕТОМ В ГОСДУМЕ

В преддверии ежегодного отчета правительства в Госдуме **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** встретился с представителями всех фракций. Как рассказали депутаты, ряд их предложений глава кабмина одобрил – в частности, о дополнительной поддержке села и транспортной отрасли, о мерах для возвращения на родину соотечественников.

Отчет кабмина в Госдуме намечен на 12 мая, и ряд вопросов депутаты получили возможность задать уже вчера. Конечно же, немалое внимание было уделено теме коронавируса – об этом речь зашла в ходе общения премьера со всеми фракциями.

Как заявил **Мишустин** на встрече с «единороссами», самая острая фаза пандемии в России преодолена – этому способствовали в том числе и решения, принятые Госдумой. В ходе дискуссии с депутатами «Справедливой России» глава кабмина продолжил тему: он заявил, что необходимость реагировать на пандемию сплотила правительство и все фракции. В результате удалось сгладить ситуацию на рынке труда, стабилизировать экономику страны и помочь людям.

А теперь правительству и депутатам, по словам **Мишустина**, предстоит работать над исполнением поручений из Послания президента. Целый блок вопросов, подчеркнул он, потребует тесного взаимодействия. **Премьер-министр** выделил поддержку семей с детьми, развитие регионов, продвижение крупных инфраструктурных проектов.

Депутаты представили свои предложения для дальнейшей совместной проработки. Председатель Госдумы Вячеслав Володин обратил внимание на необходимость выравнивания условий для жизни людей в регионах. «Мы должны сделать все для того, чтобы независимо от того, где человек живет – в Москве, на Камчатке, в Кургане, в Адыгее, – чувствовал себя одинаково», – подчеркнул спикер. Он пояснил, что равенство должно быть в сферах и качества медицины, и образования, и услуг общественного транспорта. Дотационным регионам, констатировал Володин, тяжело решать вопросы за счет своего бюджета.

В качестве примера парламентарий привел проблему обновления общественного транспорта: не всем регионам бюджет позволяет самостоятельно закупать автобусы, троллейбусы и трамваи. Поиском решения этих вопросов могла бы заняться специальная рабочая группа по поддержке дотационных регионов, предложил Володин. **Михаил Мишустин** согласился с председателем ГД. «Любой из форматов работы с парламентом здесь будет не просто уместен, а очень полезен для развития страны», – поддержал он идею выработки мер.

В «Единой России» предложили расширить программу обновления общественного транспорта. Речь об увеличении срока реализации программы, а также росте ежегодного финансирования в десять раз, пояснил глава фракции Сергей Неверов. **Михаил Мишустин**, как сообщили в «ЕР», одобрил предложение. «**Программа однозначно поддерживается регионами, – подчеркнул он. – Я встречаюсь, езжу несколько раз в месяц по Федерации. Программу просят продлить**». Эта тема будет проработана с Госдумой, заверил он.

<https://rg.ru/2021/04/28/mihail-mishustin-vstretilsia-s-deputatami-pered-otchetom-v-gosdume.html>

КОММЕРСАНТЪ; КСЕНИЯ ВЕРЕТЕННИКОВА; 2021.04.29; ДЕПУТАТЫ ОТЧИТАЛИСЬ ПЕРЕД ПРЕМЬЕРОМ; МИХАИЛ МИШУСТИН ВЫСЛУШАЛ ИЗБРАННИКОВ ПЕРЕД СВОИМ ОТЧЕТОМ В ДУМЕ

В среду премьер **Михаил Мишустин** встретился с парламентскими фракциями в преддверии отчета правительства перед Госдумой, назначенного на 12 мая. «Единая Россия» попросила его увеличить финансирование дорожного строительства, КПРФ поблагодарила «за Белоруссию», «Справедливая Россия» сделала упор на борьбу с бедностью, а ЛДПР вступилась за соотечественников.

Серию встреч с фракциями 28 апреля премьер начал с «Единой России». В качестве делегатов к нему пришли спикер Госдумы Вячеслав Володин и руководитель фракции Сергей Неверов. Первым делом участники встречи поблагодарили друг друга за конструктивную совместную работу и пообещали продолжить ее, тем более что правительству и Думе предстоит вместе реализовывать послание президента парламенту.

Напомним, ежегодный отчет премьера перед Думой был перенесен с 21 апреля на 12 мая из-за переноса послания с конца марта на 21 апреля. В марте фракции направили **Михаилу Мишустину** 232 вопроса, кроме того, несколько устных вопросов депутаты зададут ему в день выступления. В прошлом году отчет правительства тоже переносился с апреля на июль из-за пандемии коронавируса, а встреча фракций с премьером прошла в апреле по видеоконференцсвязи.

Господин Неверов рассказал господину **Мишустину** о предложениях фракции. Одно из них касалось **нацпроекта «Безопасные качественные дороги»**.

«Мы предлагаем рассмотреть вопросы увеличения сроков реализации самой программы и увеличения ежегодного финансирования в десять раз», – сказал единоросс.

Нужно «посмотреть аккуратно по объемам», поскольку «такие изменения критериев отбора и увеличение финансирования нужно обосновать», отреагировал премьер. Он напомнил, что программа поддерживается регионами, и обещал вместе с Сергеем Неверовым все «рассмотреть и проработать».

Напомним, что в рамках Федеральной адресной инвестиционной программы на реализацию этого нацпроекта в 2021 году планируется потратить 95,5 млрд руб., а до 2030 года на ремонт дорожной сети, дорожную инфраструктуру и безопасность движения предполагается выделить более 11 трлн руб.

Еще 6 млрд руб. дополнительно господин Неверов предложил выделить на программу комплексного развития сельских территорий, из них 2 млрд руб. –

на сельскую ипотеку, «потому что практически средства на нее уже закончились».

Господин **Мишустин** ответил, что кабмин рассмотрит возможности дополнительного финансирования.

<https://www.kommersant.ru/doc/4793792>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИРИНА БЕЛОВА, ЕЛЕНА МАЦИОНГ, АНДРЕЙ ЧУГУНОВ, АННА ШЕПЕЛЕВА; 2021.04.29; ЧЕМ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫ ЗАЙМЫ; РЕГИОНЫ ЖДУТ ЛЬГОТНЫХ КРЕДИТОВ

Регионы уже начали готовить заявки на получение инфраструктурных бюджетных кредитов, о которых шла речь в Послании президента Федеральному Собранию.

Займы крайне привлекательны: на 15 лет под 3 процента годовых. Корреспонденты «Российской газеты» узнали подробнее о некоторых проектах, заявленных губернаторами и названных главой государства. И заинтересовались у эксперта «РГ», по каким критериям надо отбирать претендентов на новые льготные кредиты.

Ломоносов мечтал об этом

Ямал с ненецкого – «край света». Северный широтный ход – это и есть дорога на край земли, но при этом открывающая перспективы для перевозок практически по всей планете.

Сегодня это кажется невероятным, но сроки доставки контейнерных грузов в отдельные точки мира могут быть сокращены в два-три раза.

Что это за волшебный путь? Северный широтный ход – железнодорожный коридор протяженностью 707 километров от станции Обская до Надыма. Он соединит Северную и Свердловскую железные дороги в единую систему и откроет короткий выход грузам к Северному морскому пути – к порту Сабетта на Карском море. И уже оттуда появится возможность доставлять грузы практически в любую точку света. Хоть на востоке, хоть на западе. Однако начало строительства хода переносили уже несколько раз.

Эксперты ожидают, что введение в эксплуатацию Северного широтного хода должно перетянуть на себя значительную долю контейнерных перевозок, включая международные. Кроме того, целый спектр новых возможностей дает вхождение Транссиба в глобальный проект Новый шелковый путь Китая. А в целом Транссибирская магистраль и Северный широтный ход могут стать серьезными преимуществами для привлечения инвестиций в проекты, реализуемые в нашей стране.

К слову, о коротком пути для перевозки грузов по северным морям из Европы на Дальний Восток грезил еще наши предки начиная с Ломоносова.

Новый путь подземки¶

Метро в Нижнем Новгороде работает с 1985 года, но так и не стало популярным у пассажиров и прибыльным в эксплуатации. Город растет, меняется, надо и подземку развивать.

Каких только перспективных схем развития метрополитена не появилось за эти годы. Даже планировали станцию на другом берегу Волги в городе Бор. Но реальность оказывалась всегда одной и той же: нет денег.

Губернатор Нижегородской области Глеб Никитин констатировал, что давно назрела необходимость развития метро как внеуличного вида транспорта. По его мнению, прежде всего оно требуется в исторической части города, где сосредоточены уникальные объекты культурного наследия. А существующая уличная сеть не рассчитана на современный трафик. «В приоритете, – сообщил губернатор, – мы рассматриваем продление метро до станции «Сенная». Это заложено и в проекте развития транспортной системы, над которой сегодня наши специалисты работают вместе с ВЭБ.РФ». В минтрансе региона считают, что нижегородское метро станет безубыточным после двукратного увеличения пассажиропотока. Вряд ли появление одной станции кардинально изменит ситуацию. Но «Сенная» может дать толчок к привлечению денег еще из внебюджетных источников.

У моря без жажды

По словам главы Кубани Вениамина Кондратьева, новые займы будут весомой поддержкой в развитии инфраструктуры Краснодарского края. «Нагрузка на дороги, на коммунальную инфраструктуру за последние годы на Кубани выросла в разы, – отметил он. – У нас огромный миграционный поток, мы уже принимаем туристов круглый год».

Инфраструктурный кредит, уточнил губернатор, поможет решить проблему с водой в Геленджике и в Новороссийске. Их водоснабжение в основном зависит от работы сильно изношенного Троицкого группового водопровода. К масштабной модернизации его приступили еще в 2019 году и выделили четыре миллиарда рублей из краевого бюджета. Но этих средств оказалось явно недостаточно.

Выбить пробки

Одно из важных условий получения инфраструктурных кредитов – наличие конкретных проектов. В Самарской области это прежде всего магистраль «Центральная». Самара занимает второе место в рейтинге десяти городов России с наиболее плотным автомобильным движением (данные сервиса «Яндекс.Карты»). Новая магистраль позволит разгрузить две параллельные дороги – Московское шоссе и Ново-Садовую.

На строительство первого этапа уже получено положительное заключение госэкспертизы, пояснили «РГ» в минтранспорта и автомобильных дорог региона. Понадобится почти 10 миллиардов рублей. Судя по последним официальным публикациям, региональные власти планировали со следующего года выделять солидные суммы на строительство магистрали. Сейчас идет расчистка территории под «Центральную» – сносят гаражи, стоянки, выкупают дачные участки.

Комментарий

Владимир Климанов, директор Центра региональной политики РАНХиГС:

– Инициатива президента по формированию специальных инфраструктурных бюджетных кредитов для регионов весьма актуальна, поскольку у них нет своих финансовых ресурсов для инвестиционных проектов.

Они зажаты необходимостью финансировать текущие расходы, потому решение задач инфраструктурного развития откладывается нередко на неопределенный срок.

Следует напомнить, что накопленный объем государственного долга у субъектов Федерации уже составляет около 2,5 триллиона рублей, из которых более 1,1 триллиона составляют кредиты из федерального бюджета. Предел предоставления бюджетных кредитов на решение задач текущего характера у федерального центра, похоже, исчерпан. При этом теория финансово-инвестиционной деятельности, лучшая международная и отечественная практика свидетельствуют, что если идти на существенные заимствования, то в первую очередь они должны быть направлены именно на решение задач инвестиционного характера.

Очевидно, что внедрение инфраструктурных кредитов потребует корректировки бюджетного законодательства и создания конкретной методологической основы его применения. Сейчас, например, все виды долговых обязательств, возникающие у публично-правовых образований, в том числе у субъектов Федерации, направлены на общее покрытие складывающегося дефицита бюджета. Скорее всего, при корректировке законодательства будет конкретизирован и возможный набор проектов, на финансирование которых могут быть направлены данные кредиты.

Очевидно, что должно быть предусмотрено в качестве одного из критериев эффективности при отборе таких проектов генерирование дополнительных доходов в бюджет, поскольку кредиты имеют возвратный характер. Поэтому вряд ли перечень объектов для финансирования может исключительно касаться объектов социальной инфраструктуры. Более подходят в данном случае объекты транспортной, инженерной, туристской инфраструктур.

В критерии эффективности при отборе проектов может быть включен и слабоформализуемый показатель, связанный со значимостью проекта не только для решения сугубо региональных задач, но и его ролью в достижении национальных целей.

И, конечно, для решения задач инфраструктурного развития регионам не стоит ограничиваться только данными кредитами. Возможно, целесообразно активнее задуматься о применении инструментов государственно-частного партнерства, привлекая наряду с бюджетным финансированием и внебюджетные источники.

<https://rg.ru/2021/04/28/reg-pfo/regiony-nachali-gotovit-zaiavki-na-lgotnye-kredity.html>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.04.29; ВЛАСТИ ОБСУДЯТ «МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ» ИНТЕРВЕНЦИИ ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕН

В правительстве обсудили механизмы регулирования цен на металл. Один из вариантов – закупки в Росрезерв и интервенции по примеру рынка зерна. Также металлургам поручено подготовить предложения по господдержке отрасли

Первый вице-премьер Андрей Белоусов и курирующий промышленность **вице-премьер Юрий Борисов** поручили обсудить возможность создания механизма регулирования цен на металл с помощью создания запасов в Росрезерве с последующей продажей в период всплеска цен. Поручение проработать этот вариант они дали Минпромторгу, Минфину и Росрезерву, сообщил представитель **Белоусова**.

Возможность ценовых интервенций на рынке металла – это один из вопросов, который обсуждался на совещании «О текущей ситуации с ценами на металлопродукцию и принимаемых мерах по ее регулированию», состоявшемся во вторник, 27 апреля. По словам представителя **Белоусова**, поводом послужил «резкий рост цен на металлопродукцию и металлопрокат в России (арматура, листовая и фасонный металл, трубы и др.), который составил порядка 30% по состоянию на конец 2020 – начало 2021 года».

Также на совещании обсуждалась возможность заключения прямых договоров на поставку металла для крупных инфраструктурных проектов. А отраслевым ассоциациям поручено при необходимости подготовить предложения по организации господдержки металлургов в зависимости от динамики цен.

Представитель «Русской стали» (в нее входят Evraz, «Северсталь», «Мечел», группа НЛМК и др.) отказался от **комментариев**. РБК направил запросы в Минпромторг и Минфин.

Источник РБК, близкий к металлургическим компаниям, говорит, что из-за особенностей хранения металла более реалистичным является другой вариант: размещение заказов в период повышенных цен на определенную номенклатуру металлопродукции по конкретной цене.

Как писал РБК, крупнейшие металлургические компании сами недавно предложили давать скидки на металл для государственных строительных проектов. Председатель наблюдательного совета «Русской стали» и владелец Объединенной металлургической компании Анатолий Седых написал об этом 19 апреля министру промышленности Денису Мантурову. Металлурги ждут от Минстроя перечень крупных социальных и инфраструктурных государственных строек, финансируемых за счет средств федерального бюджета на 2021 год, а также список видов и объемов металлопроката, заказчиков по каждому объекту, с которыми будут заключаться такие договоры на особых условиях. Объемы поставок металлопродукции будут распределены между предприятиями, входящими в ассоциацию «Русская сталь», с учетом их возможностей и географического присутствия.

На совещании **Белоусов** также предлагал ввести индикативную цену на железорудное сырье при его экспорте, писал «Интерфакс». Так называемый ценовой демпфер практикуется в России в отношении нефтепродуктов и зерна. Для государства это способ компенсировать или изымать доходы производителей от продажи продукции в зависимости от рыночной конъюнктуры. В случае с топливом, если цены на бензин на внутреннем рынке выше экспортных, нефтяные компании перечисляют деньги в бюджет, в обратной ситуации – государство им доплачивает.

Как отметил управляющий директор рейтинговой службы Национального рейтингового агентства Сергей Гришунин, закупка проката в Росрезерв это решение, которое металлурги уже много раз предлагали правительству в ситуациях, когда цены на металл поднимались. Попытка ограничивать экспорт либо запускать расследования ФАС, по его словам, малопродуктивны, так как ценообразование на сталь в России обычно определяется динамикой мирового рынка, а значит доказать сговор российских поставщиков оказывается невозможно. «Закупка проката и металлов в резерв напротив позволит государству поддержать отрасль в период спада и закупаться по низким ценам, а впоследствии, при его активизации еще и зарабатывать на росте цен», – подчеркнул он. Гришунин считает, что эта идея добавит уверенности инвесторам в стабильности работы российской металлургической промышленности.

Как повышались цены на металл

Застройщики и другие потребители металла жалуются на рост цен с декабря 2020 года: по различным оценкам, черный металл подорожал с ноября 2020

года на 30–50%. По словам президента Национального объединения строителей (НОСТРОЙ; входит более 90 тыс. застройщиков и строительных подрядчиков) Антона Глушкова, после небольшой стабилизации цен в январе–феврале 2021 года в марте рост цен возобновился.

Недавно замглавы РЖД и председатель совета директоров «РЖД Строй» Андрей Макаров сообщил, что из-за роста цен на стройматериалы второй этап модернизации Восточного полигона может подорожать на 40 млрд руб., до 760 млрд руб. Он сослался на расчеты Минстроя и Главгосэкспертизы. «Нельзя допустить галопирующего роста стоимости проекта, потому что она и так [была] колоссальная – 720 млрд руб.», – отметил топ-менеджер.

Металлургические компании объясняли рост цен на российском рынке мировым трендом. Но в ответ на обращения потребителей в правительстве все же начали обсуждать меры по ограничению локального роста цен. Хотя в январе 2021-го металлурги начали заключать прямые контракты со строителями, в апреле власти вновь вернулись к обсуждению вариантов регулирования цен.

Во вторник Федеральная антимонопольная служба (ФАС) заявила о возбуждении дела против «Северстали», Магнитогорского металлургического комбината и Новолипецкого металлургического комбината, которые, по мнению ведомства, поддерживали монопольно высокие цены.

Как заключила ФАС, цены на прокат росли быстрее, чем стоимость сырья, необходимого для производства. В то же время спрос со стороны российских потребителей существенно не увеличился, что, соответственно, не могло вызвать повышение цен более чем на 50% за первое полугодие 2021-го, считают в ведомстве.

https://www.rbc.ru/business/28/04/2021/608933699a7947591903ec4a?from=from_main_5

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.04.29; ГЛАВА ВНУКОВО – РБК: «АВИАКОМПАНИЯМ НУЖНО ЗАКРЫВАТЬСЯ ИЛИ ПОВЫШАТЬ ЦЕНЫ»

Совладелец Внуково Виталий Ванцев рассказал, почему цены на авиабилеты, упавшие в прошлом году, к лету вернуться на уровень 2019-го и продолжат рост, появятся ли новые лоукостеры и сколько компании потеряют из-за закрытия Турции

– По данным **Росавиации** пассажиропоток во Внуково в 2020 году упал почти в два раза, до 12,6 млн человек. Это лучше результатов Шереметьево, но хуже Домодедово. Как снижение сказалось на выручке и прибыльности Внуково?

– По выручке мы упали на 40% (до 6,7 млрд руб. – РБК). Если говорить о прибыльности в чистом виде, то мы получили порядка 1 млрд руб. убытка. Но благодаря помощи государства нам удалось это компенсировать за счет субсидий, и реально мы закончили год практически безубыточно (307,7 млн руб. чистого убытка против 919 млн руб. прибыли в 2019 году. – РБК).

– Какую господдержку вы получили?

– На протяжении прошлого года мы получили около 1,1 млрд руб. от государства. Самые тяжелые месяцы для нас были апрель и май 2020 года. Аэропорты Москвы практически не работали, выполнялись единичные рейсы. В сутки мы обслуживали десять рейсов.

– Насколько оказался убыточным авиационный бизнес и как помог это компенсировать неавиационный сегмент – заправка судов, паркинг, коммерческая аренда?

– Из-за отмены большого количества рейсов авиационный бизнес очень сильно просел. Но мы не сократили ни одного рабочего места за прошлый год, хотя 50% всех наших затрат – это фонд оплаты труда. Поэтому сильно выросла себестоимость на каждый рейс, доходность упала.

В сегменте неавиационной коммерции другая ситуация. Он гораздо меньше просел, и там фонд оплаты труда не так сильно влияет на себестоимость. Люди продолжали тратить деньги – делать покупки: игрушки в полет, булочки и кофе. Во многом благодаря неавиационной коммерции в прошлом году нам удалось выжить.

– Вы сказали, что не сокращали персонал. Как сильно вам пришлось урезать другие расходы?

– Как только было объявлено о пандемии и карантине, мы полностью пересмотрели бюджет на 2020 год. В первую очередь сократили инвестиционные программы на 1 млрд руб. и перенесли их на 2021–2022 годы. Посмотрим, будем ли начинать их в этом году или отложим на следующий год. Решение будем принимать в мае. Сегодня ситуация полной неопределенности – далеко не очевидно, как будет восстанавливаться рынок. У нас сегодня одни направления открываются, завтра они же закрываются. Прогнозировать тяжело, работаем, что называется, с колес.

Топ-менеджеры – генеральный директор, все его замы, руководители департаментов – добровольно уходили в неоплачиваемый отпуск, поскольку все-таки нельзя сравнивать зарплаты руководства и рядового состава. Люди у нас ответственные, поэтому они добровольно уходили [в такие отпуска] на два месяца.

Многие топ-менеджеры до сих пор работают на удаленке. Пандемия в этом смысле нам помогла, потому что у нас открылось много резервов. Мы

увидели, что людям в определенных профессиях (это касается бухгалтеров и юристов) нет необходимости ежедневно приезжать на работу. Можно спокойно выполнять задачи дома и приезжать раз в неделю в офис – проводить встречи и совещания. Благодаря этому у нас оказалось очень много свободных квадратных метров. Сейчас мы занимаемся тем, что реорганизуем наши площади, исходя из того, как персонал будет работать в постпандемийный период.

– Насколько в целом удалось сократить расходы, в том числе с помощью таких добровольных отпусков?

– У нас было сокращение на 18%.

– Какой сейчас долг у Внуково и какую рассрочку от банков вы получили?

– У нас долг 8,8 млрд руб. Мы получили от банков каникулы по платежам прошлого года на два ближайших года (2021–2022), а не рассрочку. Это десятилетний кредит, мы вполне укладываемся в наш график платежей. У нас не было необходимости получать никакую рассрочку от [основного кредитора] Сбербанка.

– Из-за роста числа заболевших коронавирусом в Турции российское правительство решило приостановить полеты в эту страну на полтора месяца. Как оцениваете потери российской авиаотрасли из-за такого решения?

– В целом за полтора месяца авиационный рынок потеряет порядка 6–7 млрд руб. выручки. Но это не самые большие потери, потому что май еще не пик сезона. Пик начинается в июне–июле, поэтому мы надеемся на восстановление.

В то же время, когда мы говорим про потери выручки, нельзя не говорить о том, какие потери мы понесли бы, если бы туда полетели. Сколько бы вернулось из Турции людей, зараженных коронавирусом, и заразило бы находящихся здесь? Чем бы это закончилось в целом для страны? Новыми локдаунами. Что это было в деньгах для экономики, мы увидели в прошлом году. Само по себе решение [об ограничении полетов в Турцию] понятно и рынком воспринимается. Авиаторы отнеслись к этому достаточно спокойно. Все коллеги, с которыми я разговаривал, надеются только на одно, что к июню ситуация в Турции стабилизируется и мы туда снова полетим.

– Одновременно с закрытием Турции начались разговоры о возобновлении полетов на египетские курорты. Сначала об этом заявил глава МИДа Сергей Лавров, а потом и президент **Владимир Путин**. Есть ли у вас понимание, когда могут возобновиться такие рейсы? Насколько это позволит компенсировать потери на турецком направлении?

– Мы ожидали, что Египет откроется три года назад, и с этим ожиданием живем до сих пор. Здесь неправильно говорить о компенсации убытков,

потому что летний Египет никогда не заменит летнюю Турцию. Наши сограждане летом в Египет не летают, это зимний курорт, так было всегда. Как правило, в летний сезон туда летают только те немногочисленные туристы, кто занимается дайвингом. Сезон для Египта – с октября по май. Поэтому мы надеемся, что если летом будет официальное разрешение на полеты в Хургаду и Шарм-эш-Шейх, то как раз в зимнюю программу мы покажем хорошие результаты и авиация получит хороший доход.

До закрытия Египта мы достигли цифры 5 млн туристов на курорты Шарм-эш-Шейха и Хургады в год. Я думаю, этот рынок восстановится достаточно быстро.

– Каковы перспективы восстановления авиарынка в России в целом до докризисного уровня? И возобновления международных перелетов, в частности в страны СНГ?

– Полеты в страны СНГ мы открываем. Самолеты летают в Армению, Белоруссию, наконец-то чуть-чуть приоткрыли занавес для Узбекистана. Думаю, авиасообщение с нашими ближайшими соседями будет восстановлено на 100% к лету.

У меня гораздо больше пессимизма относительно международных перевозок. Я не уверен, что и в следующем году мы увидим некоторые направления в сетке полетов. Посмотрим, как будет идти вакцинация и развиваться ситуация с заражаемостью в этих странах. Поэтому даже в 2022 году мы не вернемся на цифры 2019 года. В лучшем случае восстановление пассажиропотока произойдет в 2023 году. При этом мы видим рост внутреннего рынка на 16–17% по отношению к 2019 году. И это, конечно, хороший результат.

– Вы недавно говорили, что есть оптимистический и пессимистический сценарии увеличения пассажиропотока во Внуково, предполагающие рост до 14–18 млн пассажиров в 2021 году. Планы сохраняются?

– Да. Мы пока идем по оптимистичному плану – к цифре пассажиропотока 18 млн. Но Турцию закрыли, и за полтора месяца мы потеряем порядка 400 тыс. пассажиров (из Внуково летает крупнейшая турецкая авиакомпания Turkish Airlines. – РБК). Когда будут какие-то открытия [новых направлений], может быть, это все компенсируется. Делать прогнозы в такой ситуации – дело неблагодарное, и очень тяжело принимать бюджет.

– Как вы относитесь к идее ковид-паспортов для тех, кто вакцинировался? И насколько они могут улучшить показатели авиации в конечном счете?

– С точки зрения бизнеса, конечно, это была бы хорошая история, и она стимулировала бы людей вакцинироваться. На сегодняшний день нет проблемы вакцинироваться в Москве – берете и звоните по любому номеру,

открыто больше 100 пунктов, можете прямо сегодня привиться. Но не видно, чтобы люди вообще хотели прививаться, и это вызывает сожаление. До тех пор, пока ситуация [с уровнем вакцинации] будет такой, мы будем испытывать проблемы.

Справка о вакцинации должна давать людям дополнительные права, это было бы правильно. А остальным людям уже самим принимать решение [делать вакцину или нет], потому что на эту тему есть много разных мнений.

– Вы сами как пропагандируете вакцину среди сотрудников?

– Личным примером и разъяснительными беседами. У нас руководящий состав уже практически весь вакцинировался.

– Как оцениваете меры поддержки отрасли со стороны государства в прошлом году?

– Я в отрасли 25 лет и могу сказать, что, честно говоря, не ожидал в прошлом году такой скорости принятия решения по поддержке авиационной отрасли в целом. Мы даже не успели попросить [поддержки], мы только начали у себя в сообществе обсуждать, что неплохо было бы обратиться в правительство, а правительство уже само вышло к нам с предложением о том, что готово помочь, и выделило деньги.

Выделили 20 млрд руб. для авиакомпаний и 10 млрд руб. для аэропортов. Подход правительства был очень правильным. Нам сказали: «Ребята, только вы сами определите, по какой формуле мы должны между вами распределять эти деньги». Две-три недели у нас ушло на споры, была выработана формула (предполагала компенсации авиакомпаниям и аэропортам за потери пассажиров по сравнению с 2019 годом. – РБК) и представлена в правительство. Мы получили деньги практически через неделю после подачи документов. Благодаря такому взаимодействию с государством, учитывая прозрачные для всех формулы, не было никаких споров и недовольных.

– Авиакомпания «Победа» пыталась спорить, требуя компенсации за два месяца, когда она не летала, – в апреле–мае 2020 года.

– У «Победы» немножко другая ситуация. Я считаю, что она приняла абсолютно правильное решение и полностью остановила полеты на два месяца. Когда только стало возможным возобновить полеты, вспомните, как массивно взлетела «Победа». Она практически восстановила и даже превысила показатели на своих рынках до пандемии, увеличив объем перевозок даже по отношению к 2019 году. Они в прошлом году привезли прибыль.

– С учетом того что из 15 крупнейших компаний в 2020 году прибыль «привезла» только «Победа», можно ли сказать, что и другим перевозчикам стоило последовать ее примеру и приостановить полеты?

– Нельзя всех равнять под одну гребенку. Не все компании могли остановиться. Если у вас базовый аэропорт Москва, то тогда логично останавливаться. Но если у компаний есть большие региональные программы, завязанные в том числе на Москву, им все равно приходилось летать и поддерживать эти единичные рейсы в столицу. Есть часть пассажиров, которые через Москву попадают в другие пункты их программы. Но и те компании, которые летали на Москву, сильно порезали свое расписание. Это касается и «Сибири» (S7), и «Уральских авиалиний», у которых большое присутствие в регионах. Этим они отличаются от «Победы», у которой, в общем-то, базовый аэропорт Внуково и основные полеты происходят напрямую.

Если бы национальный перевозчик «Аэрофлот» не продолжал летать, то авиасообщение в стране вообще остановилось бы. У «Аэрофлота» не было другого выхода, они должны были летать. Он выполняет социальную задачу, за это государство поддержало его в прошлом году в полной мере (компания провела допэмиссию на 80 млрд руб., из них правительство предоставило 50 млрд руб. – РБК).

– Как вы оцениваете состояние российских авиакомпаний после пандемийного года и первого квартала 2021 года? Ожидаете ли ужесточения конкуренции между ними? Приведет ли это к банкротствам или созданию альянсов?

– Про банкротство я не скажу, очень сложно [прогнозировать]. Но я думаю, что появятся альянсы и новые бизнес-модели у многих авиакомпаний, потому что, конечно, пандемия – это серьезная встряска. Многие пересмотрели свои программы.

Что касается конкуренции, то уже больше некуда ее увеличивать. Даже в 2019 году были разговоры на авиационном рынке о том, что слишком много лишних кресел. А вы представляете, какое их количество появилось сейчас на внутреннем рынке в результате остановки международных программ? Все эти самолеты сегодня летают, нет самолетов на земле. Просто вместо того, чтобы летать на международных рейсах, они летают на внутренних рейсах. Конкуренция такая, какую я не помню за все последние 25 лет. Сейчас, наверное, впору сокращать парк воздушных судов, но никто этим не занимается. Все, наоборот, ожидают прихода воздушных судов в соответствии с теми слотами, которые были раньше согласованы.

Много идет разговоров про поставки Boeing MAX, которые, к сожалению, пока не сертифицированы в Российской Федерации. Когда этот самолет будет сертифицирован, на рынке одновременно появится 15–20 новых судов – это только те оплаченные слоты, про которые я знаю. Дай бог, если это произойдет с открытием международных программ. А если раньше?

– Может, по этой причине **Росавиация** и не торопится сертифицировать Boeing MAX?

– Может быть. Но **Росавиация** при сертификации воздушного судна должна руководствоваться принципами надежности и безопасности. Все равно решение [об эксплуатации Boeing MAX] должны принимать авиакомпании. Если им не нужны эти воздушные суда, сегодня они имеют полное право от них отказаться и получить возврат денег.

– Если компании сами не хотят сокращать количество рейсов и свободных кресел, какие еще могут быть итоги такой конкуренции на внутреннем рынке?

– Я ожидаю, что многие существующие авиакомпании будут менять модель классического перевозчика на лоукостовую, по крайней мере внутри страны. Правильный посыл у стратегии «Аэрофлота», которая предполагает, что в классике они оставляют международные перевозки, а весь внутренний рынок отдают своему дочернему лоукостеру «Победа». Думаю, что многие авиакомпании, посмотрев на «Аэрофлот», захотят такой же микс реализовывать у себя.

Пандемия сильно встряхнула мозги всем авиационным менеджерам. Я очень уважаю [гендиректора и совладельца «Уральских авиалиний»] Сергея Николаевича Скуратова, [владельца S7 Владислава] Филева, они давным-давно в авиации и очень грамотные люди, они сейчас будут менять свои модели. Самое главное, у них готовый флот для того, чтобы поменять модель. Это гораздо проще, чем создавать новую компанию с нуля.

– Как вы относитесь к идее создания нового лоукостера с участием «Сбера» в средней полосе России, о котором глава **Минтранса Виталий Савельев** говорил в январе?

– Я не очень сильно верю в то, что появится какой-то новый лоукостер, созданный прямо с нуля. Для этого очень важен менеджмент в авиакомпании, но новых менеджеров в авиации не появляется. Мы их всех знаем, они всем известны последние 10–15–20 лет. Если появится новый лоукостер, скорее всего, он будет летать по всем направлениям и молотиться с «Победой» и другими существующими игроками. Если при этом «Сибирь» и «уральцы» не поменяют свою модель, вероятность того, что их похоронят «Победа» и новый лоукостер, приближается к 100%. Деньгами Сбербанка можно убить трех-четыре коммерческих перевозчиков.

– Ваш базовый перевозчик «Победа» после майских праздников начнет летать из Шереметьево. Теперь пассажиры компании смогут выбирать из двух московских аэропортов. Не опасаетесь такой конкуренции?

– Ни в коем случае. Во Внуково у «Победы» устоявшийся рынок. «Аэрофлот» передает свои воздушные суда в «Победу» для полетов из Шереметьево и из классических бортов с бизнес-классом [с 158 креслами] делает полный эконом с 189 креслами. Это те же самые пассажиры «Аэрофлота», которые теперь полетят на «Победо». Такого большого развернутого международного транзита, который предоставляет Шереметьево, сегодня не может предложить ни один аэропорт страны. И многие пассажиры [«Победы»] захотят воспользоваться этим предложением, поэтому, конечно, будет определенный переток. Но мы посмотрим, откуда будет этот переток. Скорее всего, он в меньшей степени коснется пассажиров аэропорта Внуково.

– Другой крупный перевозчик из Внуково – Utair, который сейчас проходит очередную реструктуризацию кредитов. У него появился новый крупный кредитор – банк «Россия», в залоге у которого теперь контрольный пакет авиакомпании. Вы понимаете, какая у него стратегия по развитию перевозчика?

– Пока что мы работаем с Utair, это наши старые партнеры и друзья – у нас очень хорошие отношения с руководством этой авиакомпании. Та стратегия, которая была утверждена еще два-три года назад, продолжает реализовываться. Utair неплохо летал и в пандемию, пожалуй, лучше всех по загрузке и по экономике. Те воздушные суда на 150 кресел, которые были у компании, в пандемию оказались очень выгодными, и по ним нет никаких лизинговых платежей – они уже полностью оплачены. Когда рынок просел, одно дело на 150-кресельной машине везти 80–90 пассажиров, а другое дело на 180-кресельной. Это прямой убыток.

Мне кажется, через полтора-два года можно будет говорить о новой стратегии Utair, когда реструктуризация уже окончательно закончится и будет понятно, банк «Россия» – это кредитор или акционер.

– Как вы относитесь к предложению группы «Аэрофлот» ввести платную регистрацию в аэропортах, которое она направила в правительство в конце прошлого года? Если оно еще обсуждается, как это скажется на сборах аэропортов?

– Регистрация, которая составляет сильно меньше 1% [стоимости] билета, у нас и так платная. Речь идет немножко о другом – благодаря новым технологиям есть возможность регистрации онлайн, и здесь как раз возникает коллизия. Когда пассажир регистрируется онлайн, авиакомпания все равно несет затраты на аренду стойки регистрации в аэропорту. Поэтому нужно дать возможность выбора авиакомпаниям – у пассажиров, которые регистрируются онлайн, билет должен быть дешевле. При этом аэропорты не потеряют в доходах, нам не нужно будет создавать дополнительных стоек

регистрации, нам проще будет оперировать тем набором услуг, который и так у нас сегодня есть.

Я думаю, что это произойдет если не в этом году, то в следующем, потому что по такому пути идет весь мир. То же самое было с обязательным питанием на борту, которое потом исключили из билета. Тот, кто хочет себе заказать питание на борт, может это сделать, причем получить персональное меню.

– Не приведет ли это к росту стоимости билетов, например, для тех, кто по старинке будет регистрироваться в аэропорту?

– Не приведет. Вы сегодня и так платите за регистрацию. А у тех, кто регистрируется онлайн, билет, скорее всего, подешевеет. На сегодняшний день где-то порядка 10% пассажиров, вылетающих из Внуково, регистрируются онлайн, хотя реально мы понимаем, что при правильной рекламе эту долю точно можно довести до 50%. Просто здесь должна быть экономическая заинтересованность авиакомпаний, о чем и говорит «Аэрофлот» в своем предложении.

– С начала года в московских аэропортах продолжается рост цен на услуги заправки керосином. Согласно данным **Росавиации**, с января он составил около 3%. Насколько это существенно для ваших клиентов и ждете ли вы стабилизации ситуации?

– Стабилизации цен я не ожидаю. За коллег авиаторов могу сказать, что это, конечно, боль. Это является определенной проблемой, когда мы продаем билеты за полгода вперед, а нам повышают стоимость керосина непосредственно перед полетом. Учитывая, что в любом полете стоимость керосина – 20–30% в зависимости от дальности маршрута, повышение таких затрат на 3% плохо влияет на авиакомпании.

Мы уже неоднократно обращались к нефтяникам, чтобы они нас также за полгода предупреждали о своих планах по изменению цен. Но мы живем в разных парадигмах, они говорят: «Нет, у нас рынок, извините». Многие авиакомпании, конечно, давно используют хеджирование цен на керосин. Но это тоже дорогостоящий способ, за него в конечном итоге платят пассажиры.

– Несмотря на большое количество свободных емкостей, интернет-агрегаторы зафиксировали рост стоимости билетов на апрель–июнь этого года от 15 до 120% на отдельных направлениях. Ожидаете ли вы увеличения цен? Или, наоборот, они должны пойти вниз?

– Я не ожидаю увеличения цен, но и снижения, правда, тоже, потому что снижать уже дальше некуда. На многих направлениях компании летают ниже себестоимости. Если какое-то время это можно себе позволить для поддержания доли рынка, то рано или поздно эта история заканчивается.

Но при такой большой конкуренции увеличивать тариф очень тяжело. Это может привести к падению загрузки. Поэтому авиакомпании находятся между молотом и наковальней – плохо и снижение тарифа, и его увеличение. Здесь каждая компания ищет золотую середину.

Данные агрегаторов о резком росте цен – это не более чем просто заявление. Есть такие дни, когда билеты зашкаливают, например в пятницу вечером в Сочи, это не секрет. Но в целом средний чек в 2020 году на одних и тех же направлениях значительно упал по сравнению с 2019 годом. И только сейчас он начинает возвращаться к этому уровню. При этом лизинговые платежи у авиакомпаний по иностранным воздушным судам номинированы в долларах, а курс рубля относительно доллара упал на 15–20%. Плюс еще у них выросли затраты и по керосину, а стоимость билетов – нет.

Представляете, в какой непростой экономической ситуации находятся авиакомпании? Я уверен, что летом произойдет возврат цен до уровня 2019 года, а после этого они пойдут вверх в 2022 году. Это очевидные вещи, есть законы экономики, с ними спорить абсолютно бессмысленно – либо нужно закрываться, либо повышать тарифы. Но поднимать нужно очень грамотно и аккуратно, чтобы не потерять загрузку.

– В 2020 году Внуково должно было заключить с правительством концессионное соглашение. В какой стадии подготовка документа?

– Концессионный договор у нас принципиально готов, мы давно готовы к заключению договора. Но у нас есть ряд препятствий технического характера, которые этому мешают. У нас не урегулированы взаимоотношения с ФГУП «Администрация гражданских аэропортов» (ФГУП АГА), держателем федерального имущества по нашему инвестиционному контракту, являющемуся приложением к договору аренды. В соответствии с этим контрактом мы вложили 2 млрд руб., построили перрон (часть летного поля для размещения самолетов в целях посадки и высадки пассажиров). Но отношения по передаче его во ФГУП АГА у нас не урегулированы. Этот спор длится уже семь лет, надеюсь, в этом году он все-таки будет разрешен.

– О чем не можете договориться?

– С нами никто не договаривается. Мы находимся в судах. Но сейчас в эту ситуацию включился уже **Минтранс**, заменили команду во ФГУП АГА, то есть появились предпосылки к тому, чтобы этот вопрос решить.

– В 2022 году будет достроена Калининско-Солнцевская линия метро, и у Внуково появится своя станция. Какие вы связываете с этим планы по росту пассажиропотока и финансовых показателей?

– Запуск станции планируется в первом квартале 2023 года. Безусловно, это будет знаковым событием для дальнейшего развития аэропорта Внуково. Пассажиры получат уникальную возможность, которую не предоставляет ни один аэропорт страны, – добраться из любой точки Москвы до аэропорта за 60 руб. Причем добраться гарантированно – про пробки на дорогах говорить не буду, на железной дороге тоже иногда бывают сбои.

Повлечет ли это увеличение пассажиров? Я думаю, да. Удобства – они же все оцениваются, особенно когда за эти удобства не приходится дорого платить. Если сравнить билет на метро с «Аэроэкспрессом» от Киевского вокзала (500 руб.), разница почти в десять раз. Для многих это существенно. Поэтому я думаю, что пассажир будет выбирать аэропорт Внуково, а следом за пассажиром и авиакомпаниями.

Кстати, и сейчас к нам уже можно добраться за 15 минут от двух станций метро «Румянцево» и «Саларьево», от которых идут шаттлы каждые 10 минут.

– Обсуждаете ли вы с российскими и иностранными авиакомпаниями возможность перехода во Внуково к моменту появления станции метро?

– Мы находимся в постоянных переговорах с авиакомпаниями, делаем различные предложения. Когда эти переговоры приведут к какому-нибудь результату, об этом объявят сами авиакомпании. У нас так в авиации принято.

– В одном из интервью вы говорили, что начнется строительство второй очереди терминала А аэропорта Внуково, рассчитанного на 30 млн пассажиров, а действующий терминал будет обслуживать 22 млн человек. По вашим прогнозам, когда это может произойти, с учетом всех существующих ограничений и медленного восстановления рынка?

– В 2019 году мы перевезли 24 млн пассажиров. Как только мы вышли на эту планку незадолго до начала пандемии, мы начали проектировать [вторую очередь терминала] и сейчас находимся в этой стадии. Мы ожидаем, что с восстановлением рынка в 2023 году у нас снова будет 24 млн пассажиров. К этому времени уже закончится проектирование и, думаю, начнется строительство, как и было заложено во всех наших инвестиционных планах.

– Значит ли это, что в 2023 году вы можете обойти по пассажиропотоку Домодедово, став вторым крупнейшим аэропортом Москвы?

– У нас нет такой задачи. Меня мало интересует, какой пассажиропоток в Шереметьево и Домодедово. Меня интересует, какой пассажиропоток во Внуково. Мы будем стремиться к тому, чтобы увеличивать пассажиропоток сначала до 30 млн, а потом и до 40 млн. 40 млн – это тот проект, ради которого построен аэропорт Внуково. К реализации этой цели мы и будем в

дальнейшем стремиться, и будем это делать качественно, чтобы пассажиры говорили нам спасибо.

Если бы у нас с вами интервью было в 2019 году, я бы вам мог называть точные даты [когда планируем достичь этих показателей]. Сегодня нет базы для построения таких планов.

– У вас есть опцион на выкуп госпакета в аэропорту Внуково (25,1%), который действует до 2022 года. Условия этого опциона сохраняются или из-за пандемийного 2020 года он продлен?

– В мае 2019 года мы направили правительству оферту с предложением реализовать опцион и выкупить 25% за 7,3 млрд руб. Эта цена устраивала правительство и в 2019 году, а в сегодняшних условиях – более чем. Сейчас мы находимся в стадии реализации плана. У нас есть одна небольшая проблема, но я уверен, что мы ее в ближайшее время решим. У государства должна остаться «золотая» акция в аэропорту, но пока нет механизма передачи этой акции, поскольку международный аэропорт Внуково не является стратегическим предприятием.

Но это техническая проблема, принципиальных разногласий с правительством у нас нет. Надеюсь, что к лету мы эту проблему уже решим (Внуково будет включен в перечень стратегических предприятий. – РБК) и приступим непосредственно к реализации оферты.

– Для реализации опциона вы будете использовать собственные средства или привлечете деньги у банков?

– Это будут собственные деньги акционеров, и, естественно, мы будем привлекать средства [в банках]. Мы уже провели переговоры на эту тему со Сбербанком и получили от них подтверждение, что они готовы нас поддержать, когда это будет необходимо.

– С 2018 года обсуждается продажа доли во Внуково с Qatar Airways. Они по-прежнему заинтересованы инвестировать в аэропорт?

– Катарцы принципиально заинтересованы. Мы ведем с ними переговоры, находимся в постоянной переписке, но деталей пока нет. У нас очень много сегментов бизнеса, которые работают на аэропорт Внуково, но находятся в других руках, – во время консолидации активов нам очень важно было, чтобы у государства осталось 25% плюс одна акция, поэтому мы не стали вносить в объединенную компанию все активы – привокзальную площадь, парковки, карго, цех бортпитания и т.д.

Когда мы выкупим пакет акций у государства, мы все это объединим, и это будет иное предприятие с точки зрения денег. Тогда уже мы будем детально прорабатывать с катарцами вопрос стоимости пакета и посмотрим, насколько их это устроит.

– Вы рассматривали возможность привлечения других партнеров, помимо Qatar Airways?

– Конечно, у нас есть и другие предложения, но с ними у нас подписан NDA, поэтому их раскрыть я не могу. Новый соинвестор может появиться в 2023–2024 годах.

– С 2017 года вы вместе с Павлом Удодом развиваете авиакомпанию «Азимут», которая преимущественно летает на юг России. Каким образом, несмотря на кризис, ей удалось по итогам 2020 года остаться в небольшом минусе (146 млн руб. чистого убытка)? Какова в этом роль субсидий?

– Мы практически не получили «коронавирусные субсидии» (компенсации за снижение пассажиропотока по сравнению с 2019 годом), потому что в 2020 году мы летали практически на уровне прошлого года. Но есть стандартная региональная субсидия [для полетов в обход Москвы] по постановлению правительства № 1242. Ее роль, конечно, огромна.

В России много региональных маршрутов, а авиакомпаний, которые на них летают, – мало, поэтому на этих маршрутах нет большой конкуренции. И ее, наверное, быть не должно. Субсидия дается ради того, чтобы этот маршрут был коммерчески выгоден оператору и доступен для пассажира. Поэтому применение региональной субсидии нужно расширять и увеличивать. Но для того, чтобы решать, кому ее давать, нужно смотреть на дальнейшую эффективность: сколько на 1 руб. субсидии привозится коммерческих рублей. Хорошее соотношение 1:3. Но у нас есть авиакомпании, которые летают только за субсидии. Я считаю, что это уже за гранью добра и зла.

– Была оценка, что у «Азимута» около 70% маршрутов субсидируется. У вас сохраняется эта планка?

– Пока что эта планка сохраняется, но в дальнейшем она будет уменьшаться до 50%. Если бы не пандемия, мы уже открыли бы новые маршруты из Ростова в Стамбул, Мюнхен и Тель-Авив.

– Ставка на субсидии сопряжена с рисками – в случае секвестра бюджета такую поддержку авиакомпаний могут сократить.

– Это правда. Но мы понимаем, как справляться с этим риском. Мы пытаемся работать таким образом, чтобы не зависеть только от одного бюджета, – часть субсидий мы получаем из федерального бюджета, а другую часть – из региональных бюджетов, непосредственно работая с регионами и губернаторами, для которых эта перевозка и организуется. Это дает определенную устойчивость. Если субсидии полностью сократятся, то региональные рейсы станут глубоко убыточны или компаниям придется установить коммерческие тарифы, которые будут в полтора-два раза выше существующих. Но это просто недоступная стоимость для пассажиров.

– Несколько компаний, летающих по субсидированным маршрутам (S7, Red Wings, Utair и «Руслайн»), попросили у правительства разрешения заключать кодшеринговые соглашения при сохранении субсидий. Была ли какая-то реакция на это предложение?

– Сейчас идет изучение предложения. Думаю, что оно будет поддержано всеми. Речь идет о возможности делиться субсидией при заключении таких соглашений. Это очень полезная вещь. Конкурсы на субсидированные маршруты проходят в конце года, но бывали случаи, когда победители в силу разных обстоятельств не вставали на эти маршруты, а другие компании без субсидий не могли их заменить, в результате регион оставался без перевозчика. Если разрешат передавать субсидии другой авиакомпании, то такие случаи больше не повторятся.

– Возможно ли, что такие соглашения региональных компаний станут первым шагом для создания альянсов?

– На рынке региональных перевозок, конечно, это приведет к тому, что компании будут в большей степени сотрудничать друг с другом. Сейчас мы и так подвозим друг другу пассажиров в рамках так называемого селфконнекта. А в случае одобрения этого предложения появится коммерческая основа для взаимодействия.

– Какой у вас план по увеличению пассажиропотока «Азимута», который в 2020 году перевез 1,22 млн пассажиров, на ближайшие пять лет?

– В этом году на 15 воздушных судах мы планируем перевести 2 млн пассажиров. В принципе мы планируем развить авиакомпанию до 5 млн пассажиров, но это будет зависеть от того, как будут открываться разные направления. На 90% это будут региональные рейсы, но мы планируем дальше развивать международную маршрутную сеть из Ростова. Мы должны увеличить парк до 22 самолетов Superjet, плюс будет еще шесть Airbus 220-300 на 150 кресел, как раз для международных полетов.

– MC-21 будете закупать?

– Нет, это среднемагистральные лайнеры, а мы работаем в секторе региональных перевозок и не собираемся выходить на среднемагистральные рейсы. Втягиваться в битву с «Победой», «Сибирью», «уральцами», Utair и «Россией» – точно не наша задача.

<https://www.rbc.ru/business/29/04/2021/60892bb19a794755feab4ef2>

КОММЕРСАНТЪ; АРИНА БАРАБАНОВА, НИКИТА КОРОЛЕВ; 2021.04.29; КОНСУЛ СОРИЕНТИРУЕТСЯ НА МЕСТНОСТИ; АО ГЛОНАСС ВЛОЖИТ 800 МЛН РУБ. В НОВУЮ СИСТЕМУ НАВИГАЦИИ

АО ГЛОНАСС разработает новую систему КОНСУЛ (комплексированная навигационная система услуг локации), которая позволит отслеживать беспилотники, морские суда, самолеты или транспортные системы предприятий независимо от работы спутников. Предполагается, что система будет защищена от кибератак, сможет работать в плотно застроенной и пересеченной местности, а также внутри помещений. На новую технологию планируется потратить 800 млн руб. Эксперты допускают, что решение будет востребовано, но опасаются, что его внедрение может стать обязательным, как спутниковой системы ЭРА-ГЛОНАСС.

“Ъ” обнаружил, что АО ГЛОНАСС (оператор системы ЭРА-ГЛОНАСС, на 100% принадлежит Росимуществу) опубликовало на портале госзакупок тендер стоимостью 800 млн руб. на НИОКР новой комплексной навигационной системы радиоэлектронной аппаратуры (проект «КОНСУЛ РЭА»).

Победителя выберут 11 мая. Из технической документации следует, что система будет обеспечивать геопозиционирование объектов, в том числе при отсутствии сигналов спутников и в условиях помех, как естественных, так и имитационных.

В ГЛОНАСС пояснили “Ъ”, что оборудование, сделанное по новой технологии (станции, датчики, абонентские терминалы), позволит отслеживать передвижение транспорта или других объектов, например, в плотно застроенной и пересеченной местности, а также внутри помещений.

Это может быть город с высокой застройкой или территория предприятий: «Система может применяться во всех сферах экономики, где нужно гарантированно безопасное и высоконадежное навигационное обеспечение».

В частности, говорят в ГЛОНАСС, система может использоваться для беспилотного транспорта, перемещения объектов в морских портах, авиатранспорта и на объектах критической информационной инфраструктуры. В компании уверяют, что об обязательности установки системы речи не идет. В Минпромторге уточнили, что ГЛОНАСС получила субсидию на разработку этой системы, а ее применение «будет актуальным в отраслях, где требуется высокая надежность и точность геопозиционирования, повышенные уровни помехозащищенности и информационной безопасности».

По словам экспертов, технологии, которые планирует использовать ГЛОНАСС, не уникальны. Необычен подход, состоящий в объединении

разных видов и методов определения местоположения, уточняет гендиректор «РусГИС Технологии» Вячеслав Бутин:

При помощи системы, которая позволяет обеспечивать геопозиционирование внутри помещений, можно будет автоматизировать, например, сбор заказа на складах».

Другое перспективное применение эксперт видит для беспилотников: «Подобная система теоретически сможет управлять скоростью и траекторией движения автомобиля, учитывая местоположение соседних машин».

По мнению гендиректора «НавМарин» (разработчик морских и речных УКВ-радиостанций) Алексея Мигалина, навигационная технология, работающая независимо от спутников, перспективна для морских перевозок: нынешнее геопозиционирование позволяет добиваться определения координат судов с метровой точностью, но для швартовых операций и автоматической прокладки маршрутов кораблей зачастую нужна сантиметровая.

Разработка системы навигации, защищенной от кибератак, например спуфинга (подмены сигнала), назрела давно, добавляет продакт-менеджер Prestigio Артем Сидоркин: «В 2016 году из-за таких атак системы навигации GPS и ГЛОНАСС в центре Москвы показывали пользователям, что они находятся в аэропорту Внуково». Еще опаснее, добавляет эксперт, подделка сигнала спутников промышленных систем синхронизации.

Но участников рынка беспокоит административный ресурс ГЛОНАСС.

Гендиректор «Автолокатор» Олег Афанаскин опасается, что новая навигационная система в перспективе может стать обязательной, как это произошло с ЭРА-ГЛОНАСС на территории Таможенного союза.

<https://www.kommersant.ru/doc/4793821>

ВЕДОМОСТИ; АННА ПОДЛИНОВА; 2021.04.29; «НОВАТЭК» ЗАКОНТРАКТОВАЛ ВЕСЬ ГАЗ «АРКТИК СПГ 2» НА 20 ЛЕТ ВПЕРЕД; ТАКОЙ КОНТРАКТ СНИЖАЕТ РИСКИ ПРОЕКТА

Завод «Новатэка» по производству сжиженного природного газа (СПГ) «Арктик СПГ 2» законтрактовал весь будущий объем продукции на 20 лет вперед, сообщила компания 28 апреля. Покупателями по договорам стали трейдерские структуры акционеров проекта – самого «Новатэка», французской Total, китайских CNOOC и CNODC («дочка» CNPC), а также консорциума японских Mitsui & Co и JOGMEC.

Продажи с первой технологической линии «Арктик СПГ 2» запланированы на 2023 г., уточняет «Новатэк». Объемы поставок определяются пропорционально долям владения участников в проекте.

Подписанные договоры предусматривают поставки СПГ с «Арктик СПГ 2» на условиях FOB Мурманск и FOB Камчатка, а стоимость газа будет привязана к международным нефтяным и газовым индексам.

«Новатэк» также согласовал условия соглашения о продаже с Total 10% доли в ООО «Арктическая перевалка» (оператор двух строящихся перегрузочных комплексов СПГ – на Камчатке и в Мурманской области). Каждый из терминалов включает плавучее хранилище СПГ объемом 360 000 куб. м с двумя точками перевалки борт-в-борт. По оценке директора по исследованиям Yugon Consulting Марии Беловой, исходя из стоимости каждого терминала около 108 млрд руб. сделка обойдется Total примерно в 22 млрд руб.

Отгрузка FOB (free on board) предполагает, что продавец несет ответственность за доставку продукции в порт и ее погрузку на судно, дальнейшую транспортировку до места назначения покупатель оплачивает самостоятельно. «Новатэк» пока не может продавать СПГ таким образом, потому что у работающих с компанией трейдеров нет флота ледового класса, необходимого для доступа к перевалочному порту Сабетта на Гыданском полуострове. Поэтому сейчас газ транспортируется до терминалов в Западной Европе, а часть – напрямую покупателям. Перевалочные терминалы в Мурманске и на Камчатке должны снять это ограничение, поскольку на них можно будет ставить под загрузку и обычные танкеры без ледовой защиты.

«Подписание долгосрочных договоров между «Арктик СПГ 2» и его участниками обеспечивает будущий денежный поток от реализации СПГ и снижает проектные риски», – отметил глава «Новатэка» Леонид Михельсон, слова которого приводятся в релизе.

Он добавил, что привлечение внешнего финансирования для проекта завершится в этом году.

Ранее компания планировала законтрактовать только часть продукции с «Арктик СПГ 2». «С «Ямал СПГ» видели большие сложности, большие риски – мы там законтрактовали 96% СПГ. По «Арктик СПГ 2» мы стратегически пока видим: чтобы получить устойчивое финансирование, [достаточно] законтрактовать 50% СПГ», – говорил Михельсон в августе 2018 г.

По словам Беловой, контрактование всего объема газа на 20 лет можно считать юридическим моментом: «Участники проекта имели установленное право на заключение долгосрочных контрактов и воспользовались им». Это не значит, что они не смогут дальше перепродавать газ на споте, пояснила аналитик.

С ней соглашается аналитик Газпромбанка Кирилл Бахтин. «Каждый из акционеров проекта «Арктик СПГ» самостоятельно маркетизирует свой СПГ и может по-разному подойти к оптимальному для него соотношению продаж по долгосрочным контрактам и на спотовом рынке», – пояснил он. В целом же, по его словам, поставки в рамках долгосрочных контрактов пока доминируют на рынке СПГ. Сейчас компания Novatek Gas & Power Asia (трейдинговая «дочка» «Новатэка») заключила уже два контракта на поставку газа с проекта «Арктик СПГ 2»: с испанской компанией Repsol (1 млн т в течение 15 лет) и с китайской Shenergy Group (суммарно 3 млн т за 15 лет), напомнила Белова.

После контрактования продукции «Арктик СПГ 2» между участниками газ может быть также перепродан в рамках вторичных долгосрочных контрактов, добавляет аналитик по газу Центра энергетики МШУ «Сколково» Сергей Капитонов. Так, трейдер «Новатэка» продал часть своих объемов с «Ямал СПГ» по долгосрочным контрактам Engie и Shell, напомнил эксперт.

По мнению Беловой, компания выбрала удачный момент для заключения контрактов, потому что сейчас рынок СПГ находится на подъеме. Мировой спрос в I квартале вырос на 1 млн т относительно того же периода 2020 г. Текущая ситуация с ценами отражает восстановление рынка СПГ, с учетом мирового тренда на декарбонизацию и более чистое топливо аналитик видит высокие перспективы проекта. Капитонов считает, что момент для контрактования выбран наилучший с 2018 г.: цены на спотовых площадках Европы и Азии находятся на пике для этого времени года.

Белова также добавила, что развитие спотовой торговли на базисе FOB Мурманск и FOB Камчатка и привязка к ним долгосрочных контрактов в будущем позволят сформировать свои ценовые индикаторы. Формирование таких бенчмарков будет способствовать росту объема торговой деятельности по СПГ, в первую очередь в Азиатско-Тихоокеанском регионе, который для «Новатэка» является приоритетным, добавляет Бахтин.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/04/28/868132-novatek-zakontraktoval>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4793638>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ ИЛЬИНА; 2021.04.29; МАЙСКАЯ УГРОЗА: КИБЕРМОШЕННИКИ УСТРОИЛИ АТАКУ НА РЕШИВШИХ УЕХАТЬ В ПРАЗДНИК; В ПРЕДДВЕРИИ ДОЛГИХ КАНИКУЛ ЧИСЛО ФЕЙКОВЫХ АГРЕГАТОРОВ АВИАБИЛЕТОВ ВЫРОСЛО В ДЕСЯТКИ РАЗ

Мошенники организовали атаку на россиян, собирающихся на отдых в майские выходные – зафиксирован всплеск фишинговых ресурсов по подбору дешевых авиабилетов. В апреле выявлено 50 таких сайтов, тогда как в марте ни одного, подсчитали для «Известий» в Group-IB. В конце апреля россияне стали активно искать и бронировать билеты на юг – в связи с этим активизировались и преступники, подтвердили «Известиям» агрегаторы авиапредложений. Введенные на фейковом портале данные банковской карты могут использоваться для кражи денег, а персональные сведения рискуют утечь в даркнет.

В ожидании каникул

Вредоносные ресурсы копируют сайты популярных агрегаторов авиабилетов или представляют собой полностью самостоятельные страницы для подбора перелетов, рассказали «Известиям» в компании Group IB, которая специализируется на предотвращении кибератак. Мошеннические порталы распространяются на первой позиции в поисковой выдаче в Яндексе или Google по запросам «купить дешевые авиабилеты».

В апреле Group-IB выявила 50 фишинговых страниц по продаже выгодных авиабилетов. Для сравнения, за весь 2020 год было зафиксировано 56 таких ресурсов, в январе 2021-го – девять, в феврале – пять, в марте – ни одного. В компании констатировали, что пик мошенничеств пришелся на последнюю неделю апреля – после того, как **президент России Владимир Путин** объявил выходными днями с 1 по 10 мая.

Когда посетитель фейкового сайта вводит данные карты (в том числе CVV-код) для оплаты авиабилетов, деньги направляются на счет злоумышленника, пояснил замруководителя центра круглосуточного реагирования на инциденты информационной безопасности CERT-GIB Ярослав Каргалев. Он добавил, что к преступникам также попадают платежные сведения, которыми они могут воспользоваться для операций в интернете по чужой карте.

Особенность атаки в преддверии майских в том, что в большинстве случаев фишинговые сайты открываются только с мобильных платформ. Таким образом, целевая аудитория для мошенников – пользователи именно таких устройств, у них меньше шансов обнаружить подделку, отметил эксперт.

На платформах-агрегаторах выгодных авиабилетов подтвердили «Известиям» всплеск мошенничеств с фейковыми сайтами, отметив, что злоумышленники традиционно активизируются к сезону отпусков. За последнее время с помощью совместного проекта Aviasales и Роскачества

«Настоящийбилет.рф» удалось закрыть более 100 мошеннических ресурсов, уточнил представитель агрегатора. В «Туту.ру» оценили, что фишинговых интернет-страниц, которые пытаются копировать сервис, стало в три–четыре раза больше. С марта число подставных порталов в авиаотрасли увеличилось в два раза по сравнению с зимой, подчеркнул основатель сервиса «Купибилет» Сергей Пирожников.

Сразу после объявления о «длинных» майских праздниках продажи авиабилетов взлетели на 15%, оценил он. В Aviasales в этот период запросы по поиску билетов увеличились в пять раз: перелеты в Сочи стали искать на 72% чаще, в Краснодар – на 70%, в Минводы – на 94%, в Геленджик – на 97%. Представитель «Туту.ру» оценил, что в пятницу, 23 апреля, посещаемость сайта выросла в 2,5 раза: среди тех, кто приобрел железнодорожные и авиабилеты на майские праздники за последние две с половиной недели, более 50% сделали это с 23 по 25 апреля. Кроме того, в пятницу, сразу после появления информации о длинных выходных, упал сайт и мобильное приложение РЖД – в компании тогда объяснили сбой резким ростом числа запросов.

Кража денег и данных

Мошенническая активность в сегменте путешествий началась еще в марте, а в апреле этот тренд продолжает нарастать, подтвердил руководитель отдела развития методов фильтрации контента в «Лаборатории Касперского» Алексей Марченко. За неполный апрель компания заблокировала больше 12,5 тыс. попыток перехода пользователей на фишинговые сайты, связанные с поездками. Кроме авиабилетов, злоумышленники также подделывают сайты гостиниц: только за один день в апреле появилось семь фейковых страниц отелей в Адлере, рассказали в Infosecurity a Softline Company.

В 2019–2020 годах в адрес Роскомнадзора поступило шесть решений судов в отношении ресурсов, содержащих информацию о продаже поддельных авиабилетов (2019 год – одно, 2020 год – пять), сообщили «Известиям» в службе, уточнив, что в апреле 2021-го таких решений не получали.

Разработка фишингового сайта для авиаотрасли может занять от нескольких минут, если шаблон уже готов, до нескольких дней, оценил директор блока экспертных сервисов BI.ZONE (входит в экосистему «Сбера») Евгений Волошин. При этом среднее время на блокировку такого ресурса составляет от 10 до 70 часов, но в крайних случаях может достигать и до нескольких недель.

– Помимо кражи платежных данных злоумышленник может сразу воспользоваться полученными сведениями для перевода средств на свой счет. В такой схеме пользователю приходит сообщение от банка с кодом подтверждения, который он вводит на сайте. Но на самом деле в это же

время мошенник использует полученную информацию для проведения транзакции в сервисе перевода средств с карты на карту, – предупредила руководитель группы отдела аналитики информационной безопасности Positive Technologies Екатерина Килушева.

Обычно при покупке авиабилетов требуется ввести имя, фамилию и номер паспорта. Такие фишинговые сайты могут стать источником небольших баз данных с персональной информацией, которые затем используются для обмана с помощью социальной инженерии, полагает основатель сервиса разведки утечек данных DLBI Ашот Оганесян. По его словам, полученная таким образом информация сможет использоваться для «второго подхода» к жертвам фишинга, когда у них пробуют выманить деньги под предлогом возврата ранее похищенных средств.

Банк России не фиксирует массового увеличения числа фишинговых сайтов по продаже авиабилетов в апреле, сообщили «Известиям» в регуляторе, подчеркнув, что рекомендуют россиянам совершать покупки только на проверенных ресурсах.

<https://iz.ru/1158185/natalia-ilina/maiskaia-ugroza-kibermoshenniki-ustroili-ataku-na-reshivshikh-uekhat-v-prazdniki>

ТАСС; 2021.04.28; РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА ПЕТЕРБУРГА ПОТРЕБУЕТ БОЛЕЕ 400 МЛРД РУБЛЕЙ ДО 2030 ГОДА

Затраты на развитие петербургского транспортного узла до 2030 года составят более 400 млрд рублей, почти на половину их планируется покрыть за счет инфраструктурных облигаций и бюджетных инфраструктурных кредитов. Как сообщила **пресс-служба** городской администрации, об этом доложил губернатор города Александр Беглов **президенту РФ Владимиру Путину** во время рабочей встречи в Петербурге во вторник.

«Развитие Санкт-Петербургского транспортного узла с перспективой до 2030 года потребует 411,9 млрд рублей. Из них дефицит в объеме 187,5 млрд рублей мы планируем покрыть с помощью новых инструментов развития инфраструктуры», – привела **пресс-служба** Смольного слова Беглова.

Губернатор Петербурга отметил, что новые кредитные инструменты будут также востребованы для ликвидации дефицита социальной инфраструктуры.

Беглов сообщил президенту, что государственный долг Петербурга на 26 апреля не превышает 14% от объема собственных доходов, и город намерен воспользоваться инициативами главы государства, предложенными во время послания Федеральному собранию для развития регионов.

<https://tass.ru/ekonomika/11258389>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.04.28; ПОСАДКА ОСОБЫМ ОБРАЗОМ; БИОМЕТРИЮ ПРОТЕСТИРУЮТ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Пассажиры в аэропорту Шереметьево будут проходить на посадку в самолет без предъявления паспорта благодаря использованию биометрии для идентификации. Систему сначала запустят в порядке эксперимента осенью этого года.

«В данном проекте аэропорт Шереметьево принимает на себя ключевые функции. Эксперимент проводится на самой современной в России аэропортовой инфраструктуре. Потребуется установить дополнительное специализированное оборудование и выполнить доработку информационных систем для использования биометрии», – пояснил «РГ» представитель Шереметьево.

Биометрическая идентификация пассажиров будет действовать в двух зонах аэропорта. В зоне предполетного досмотра внутренних линий на входе в «чистую» зону биометрия заменит предъявление посадочного талона и внутреннего паспорта гражданина России. Также при выходе на посадку. При этом использование биометрической идентификации посредством Единой биометрической системы тождественно предъявлению паспорта гражданина, уточнил представитель аэропорта. Механизм биометрической идентификации защищен в соответствии с высокими государственными стандартами безопасности с применением средств криптографической защиты информации.

«Внедрение систем искусственного интеллекта позволит обеспечить проход пассажиров и посадку на рейс с использованием биометрической информации из Единой биометрической системы (ЕБС), что существенно увеличивает удобство и безопасность пассажиров», – отметил представитель аэропорта.

Ранее издание РБК со ссылкой на рабочую версию плана мероприятий по реализации проекта сообщило, что эксперимент стартует в сентябре.

<https://rg.ru/2021/04/28/kak-budet-rabotat-biometricheskaia-identifikaciia-v-sheremetevo.html>

ТАСС; 2021.04.29; АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ В МАРТЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 1,3%

Российские авиакомпании в марте этого года увеличили перевозки на 1,3%, до 6,49 млн пассажиров по сравнению с мартом прошлого года. Это следует

из уточненных данных **Росавиации**. Ранее из оперативных данных следовало, что перевозки сократились в марте на 1,7%, до 6,46 млн.

В январе – марте компании сократили перевозки на 27%, до 17 млн пассажиров.

В марте авиакомпания S7 уменьшила перевозки на 1,3%, до 3,56 млн пассажиров, «Аэрофлот» – на 52,8%, до 3,2 млн, «Победа» – увеличила на 10,5%, до 2,7 млн. «Уральские авиалинии» перевезли 1,4 млн пассажиров (минус 21,4%), а «Россия» – 1,3 млн пассажиров (минус 9,8%).

<https://tass.ru/ekonomika/11270847>

ТАСС; 2021.04.28; ПРИЛЕТАЮЩИХ В РОССИЮ ИЗ ИНДИИ БУДУТ ТЕСТИРОВАТЬ НА КОРОНАВИРУС В АЭРОПОРТУ

Всех прилетающих в Россию из Индии с 27 апреля тестируют на коронавирус прямо в аэропорту, сообщила в среду глава Роспотребнадзора Анна Попова.

«Со вчерашнего дня все рейсы, которые прибывают из Индии, все-все люди, которые прилетают оттуда, тестируются прямо в аэропорту, мы ввели дополнительный контроль. Это позволительно в рамках только что принятого постановления главного государственного санитарного врача о выборочном контроле иностранцев, прилетающих в Российскую Федерацию», – сказала она на онлайн-конгрессе с международным участием «Молекулярная диагностика и биобезопасность 2021. COVID-19: эпидемиология, диагностика, профилактика».

Попова пояснила, что контроль будет двухэтапным: в аэропорту проводится экспресс-тест на коронавирус, а в дальнейшем – классический ПЦР.

<https://tass.ru/obschestvo/11260717>

ТАСС; 2021.04.29; СЕВЕРО-ВОСТОК САХАЛИНА И МАТЕРИК СВЯЖУТ ПРЯМЫМ АВИАРЕЙСОМ

Рейсы по авиамаршруту Ноглики (северо-восток Сахалина) – Хабаровск будут запущены с июля этого года, сообщается в четверг в официальном Telegram-канале губернатора Сахалинской области Валерия Лимаренко.

Сейчас сахалинцы могут добраться до материка только на самолетах из Южно-Сахалинска или из Охи на самом севере острова. Альтернативный путь – путешествие на пароме из порта Холмск, который также расположен в южной части. Остальным жителям острова сначала приходится до этих мест добираться на поездах или самолетах, а затем уже следовать на материк.

«Важно, чтобы жители Ноглик [и близлежащих районов] при необходимости могли беспрепятственно и быстро добираться до материка. Учитывая наши

территориальные особенности, самое удобное для этого – прямое авиасообщение», – рассказал Лимаренко.

По данным областных властей, по инициативе губернатора маршрут включен в список субсидируемых из федерального бюджета.

«Вопросы транспортной доступности являются первоочередными для Сахалинской области, так как регион островной. Многие сферы деятельности на островах в первостепенной или косвенной форме зависят именно от транспортной доступности. Очень важно, чтобы островитяне не тратили деньги и время на то, чтобы добраться сначала до одной точки Сахалина, а потом еще и до материка», – **прокомментировали** ТАСС в правительстве региона.

Повышение транспортной доступности территорий и развитие внутреннего туризма – среди задач, которые **президент РФ Владимир Путин** поставил перед главами дальневосточных регионов. В мае 2020 года **вице-премьер** правительства РФ – полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев поручил федеральным министерствам совместно с губернаторами разработать меры, которые помогут привлекать на Дальний Восток туристов и позволят поддержать местную туротрасль после пандемии.

<https://tass.ru/ekonomika/11269921>

ТАСС; 2021.04.28; МЕЖДУ КРЫМОМ И КУРГАНОМ ПОСЛЕ ЧЕТЫРЕХЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА ВОЗОБНОВИЛИ ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ

Регулярное авиасообщение возобновили между Крымом и Курганом, первый с 2017 года прямой рейс вылетел в среду из международного аэропорта Симферополь, сообщили журналистам в **пресс-службе** воздушной гавани.

«Прямые рейсы между Крымом и Курганом возобновились впервые после четырехлетнего перерыва. <...> Первых пассажиров на этом направлении ждали празднично украшенные стойки регистрации и сувениры от авиакомпании. Главный приз – модель самолета в ливрее авиакомпании S7 Airlines получила семья из Кургана, первой зарегистрировавшаяся на рейс на сайте перевозчика», – говорится в сообщении.

Уточняется, что компания S7 Airlines будет выполнять полеты на данном направлении с 28 апреля до 29 сентября самолетами Airbus A319. Рейсы запланированы по средам и воскресеньям, продолжительность полета 4 часа.

Добавляется, что в целом в этом сезоне маршрутная сеть полетов S7 Airlines в сравнении с 2020 годом увеличится в два раза. Впервые в расписании перевозчика появятся рейсы в Крым из Липецка, Пскова и Иваново, которые ранее обслуживали другие авиакомпании.

«Прямые полеты в Крым из Липецка возобновятся впервые с 2019 года, рейсы будут выполнять по понедельникам и четвергам с 3 мая по 30 сентября. Частота рейсов из Пскова по сравнению с 2020 годом увеличится с одного до двух раз в неделю, они запланированы по вторникам и пятницам с 30 апреля по 28 сентября. Полеты из Иваново продлятся с 1 мая до 28 сентября. Частота рейсов на этом направлении также увеличится с одного до двух раз в неделю, перелеты будут осуществляться по вторникам и субботам», – пояснили в **пресс-службе**.

По данным аэропорта, также авиакомпания продолжит полеты из московского Домодедово и Новосибирска. Кроме того, возобновятся рейсы из Иркутска, частота которых в летний период достигнет четырех раз в неделю.

<https://tass.ru/sibir-news/11262789>

ТАСС; 2021.04.28; UTAIR С 3 ИЮНЯ ЗАПУСТИТ НОВЫЙ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В АНАПУ

Авиакомпания Utair с 3 июня начнет выполнять полеты из Екатеринбурга в Анапу. Рейс будет выполняться два раза в неделю, время в пути составит чуть более трех часов, сообщает в среду **пресс-служба** перевозчика.

В настоящее время прямых рейсов из Екатеринбурга в Анапу нет.

«Utair с 3 июня запускает новый рейс Анапа – Екатеринбург. Он будет выполняться по понедельникам и четвергам», – сказано в сообщении.

Стоимость билетов составит от 10,6 тыс. рублей, время в пути – чуть более трех часов. «В период летних отпусков Utair увеличивает количество рейсов на курорты Юга, чтобы всем нашим пассажирам было удобно планировать свой отпуск. По просьбе жителей Урала мы открыли новый маршрут из Екатеринбурга в Анапу, и теперь можно будет добраться до Черноморского побережья прямым рейсом всего за 3 часа», – приводят в сообщении слова президента «Utair – пассажирские авиалинии» Олега Семенова.

Сейчас добраться из Екатеринбурга в Анапу можно с пересадками. Самый быстрый и дешевый вариант – рейс авиакомпании «Уральские авиалинии» с пересадкой в Москве. Время в пути – 5,5 часа, стоимость билетов от 9,8 тыс. рублей.

<https://tass.ru/ural-news/11264493>

ТАСС; 2021.04.28; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВОЗОБНОВИЛИ РЕЙСЫ В ЛАРНАКУ И ЕРЕВАН ИЗ ПЕРМИ

«Уральские авиалинии» запустили прямые рейсы в Ереван (Армения) и Ларнаку (Кипр) из Перми. Вылет первых рейсов запланирован на сегодня, сообщается в среду на сайте пермского аэропорта «Большое Савино».

«Сегодня, 28 апреля, авиакомпания «Уральские авиалинии» запускает рейсы в Ереван (Армения) и Ларнаку (Кипр)», – говорится в сообщении.

Рейсы обоих направлений будут осуществляться по средам, программа рассчитана до 27 октября. По предварительным данным загрузка сегодняшнего рейса Пермь – Ларнаку, вылет которого запланирован на 19:35 по местному времени, составит 71%.

Также в министерстве транспорта Пермского края сообщили, что авиакомпания Royal Flight запустит в мае прямые рейсы в столицу Египта Каир из Перми. Первый рейс запланирован на 13 мая, вылеты будут осуществляться по четвергам.

<https://tass.ru/ural-news/11265641>

ТАСС; 2021.04.28; AIR ARABIA С 1 МАЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙСЫ В МОСКВУ

Авиакомпания Air Arabia со штаб-квартирой в Шардже в Объединенных Арабских Эмиратах (ОАЭ) с 1 мая возобновляет рейсы в Москву. Об этом авиаперевозчик сообщил в среду на своем сайте.

Рейс Шарджа – Москва будет выполняться четыре раза в неделю – по вторникам, четвергам, субботам и воскресеньям. В стоимость авиабилета будет включена в том числе стоимость медицинской страховки от коронавируса.

Несмотря на рост числа случаев заражения коронавирусом, ОАЭ принимают рейсы из многих стран. Авиасообщение с Россией, приостановленное из-за пандемии, было возобновлено еще в сентябре прошлого года. Для поездки в Дубай россиянам требуется справка об отрицательном результате ПЦР-теста на коронавирус со сроком действия не более 72 часов. Повторный тест делается по прилете.

<https://tass.ru/ekonomika/11266997>

ТАСС; 2021.04.28; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПРИЗЫВАЕТ РОДИТЕЛЕЙ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДЕТЕЙ НА ДОРОГАХ

Российская Госавтоинспекция в период майских праздников усиливает меры по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и

призывает к содействию всех взрослых участников дорожного движения. Об этом ТАСС сообщили в ГУОБДД МВД России.

«Майские каникулы – это всегда время, когда риск попадания в дорожно-транспортные происшествия значительно возрастает. Традиционно в этот период Госавтоинспекцией проводятся профилактические мероприятия и акции, направленные на обеспечение детской дорожной безопасности», – сказал собеседник агентства.

По его словам, дополнительные меры по обеспечению безопасности распространяются на все категории несовершеннолетних участников дорожного движения: пассажиров, водителей, пешеходов. В частности, речь идет о приближении маршрутов патрулирования экипажей ДПС к местам массового скопления несовершеннолетних, а также проведения профилактических рейдовых мероприятий. По статистике, почти 50% ДТП с участием детей происходит в период с мая по август.

Проблема детского дорожно-транспортного травматизма всегда является актуальной и требует особого внимания не только со стороны Госавтоинспекции, но и со стороны общественности. «Максимальная эффективность работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма возможна только при активном участии общественности, то есть родителей, педагогов и всех взрослых участников дорожного движения. Никто и никогда не должен оставаться безучастным, заметив, что ребенок подвергает свою жизнь опасности. В период праздников и каникул риск возникновения таких ситуаций возрастает. Об этом следует помнить всегда», – подчеркнули в Госавтоинспекции.

В Госавтоинспекции добавили, что в период майских праздников несовершеннолетние участники дорожного движения много времени проводят на улице, в том числе катаясь на велосипедах, средствах индивидуальной мобильности и скутерах. При этом за зиму успевают отвыкнуть от интенсивного движения даже те, кто обладает уверенными навыками управления, требуется время для адаптации. Вместе с тем во многих регионах этот процесс проходит в не слишком благоприятных погодных условиях, дорожное покрытие еще не прогрелось, часто идут дожди. Несмотря на то, что в общем количестве аварий с детьми за рулем двухколесного транспорта преобладают происшествия с велосипедистами, аварии с несовершеннолетними на скутерах намного тяжелее по последствиям.

«Госавтоинспекция еще раз обращается к родителям несовершеннолетних водителей, не относитесь к мопеду как к игрушке», – подчеркнули в ведомстве, добавив, что в соответствии с правилами дорожного движения мопедом разрешено управлять лицам, которые достигли 16-летнего возраста,

прошедшим обучение в автошколе, сдавшим экзамены и получившим в Госавтоинспекции водительское удостоверение категории «М». Кроме того, согласно ПДД, управлять мопедом или скутером разрешается только в застегнутом шлеме, также не стоит пренебрегать защитной мотоэкипировкой. Контроль за соблюдением этих условий может спасти жизнь вашему ребенку, пояснили в Госавтоинспекции.

В целях обеспечения безопасности детей на дорогах с началом велосипедного сезона в ведомстве просят родителей убедиться в том, что несовершеннолетний велосипедист знает основы правил дорожного движения. В частности, о том, что нельзя отдаляться от тротуара или обочины, двигаться в направлении общего потока, при маневрировании использовать жесты, не пренебрегать защитной экипировкой: велошлем, наколенники и налокотники, иметь на велосипеде световозвращающие элементы. И главное – не выезжать на дороги общего пользования до достижения возраста 14 лет, подчеркнули в Госавтоинспекции.

Требования к безопасной перевозке детей

В настоящее время во всех регионах страны усилен контроль за соблюдением правил безопасности при перевозке детей в салоне автомобиля. Почти 5,9 тыс. мероприятий по отработке группами нарядов ДПС нарушений правил перевозки детей-пассажиров было проведено за первые три месяца 2021 года.

В профилактике автоаварий с участием детей-пассажиров также многое зависит от сознательности водителей. Только за первый квартал текущего года в ДТП погибли 314 детей-пассажиров. При перевозке детей следует тщательно планировать маршрут, заблаговременно предусмотрев места возможных остановок. Скоростной маршрут должен выбираться с учетом реальных дорожных условий, а сам стиль вождения должен быть максимально безопасным, без резких маневров, перестроений и ускорений. В первую очередь это касается обгона, связанного с выездом на полосу встречного движения. Даже там, где этот маневр допустим правилами, всегда остается риск попасть в ДТП из-за нарушений или невнимательности другого водителя.

В Госавтоинспекции подчеркнули, что максимальная эффективность работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма возможна только при солидарных усилиях ведомства и неравнодушной общественности.

<https://tass.ru/obshchestvo/11260181>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.04.29; ПРАВО НА БЕСПРАВИЕ; КС ПОДТВЕРДИЛ ВОЗМОЖНОСТЬ СУММИРОВАТЬ СРОКИ ЛИШЕНИЯ ВОДИТЕЛЬСКИХ УДОСТОВЕРЕНИЙ ДО БЕСКОНЕЧНОСТИ

Конституционный суд (КС) подтвердил законность суммирования сроков лишения водительских прав за систематические грубые нарушения ПДД. Региональные суды регулярно наказывают нетрезвых автомобилистов, оставляя их без удостоверений на 20–30 лет, но сроки могут быть и длиннее. Железнодорожный районный суд Рязани ранее усомнился в законности такой практики, попросив КС проверить конституционность норм КоАП.

С запросом в КС обратился Железнодорожный районный суд города Рязани в связи с делом в отношении Сергея Михеева. В 2013 году тот пять раз попался инспекторам ГИБДД в нетрезвом виде, в результате мировые судьи вынесли пять постановлений по ст. 12.8 КоАП. Поскольку каждый раз водителя наказывали лишением прав, в соответствии со ст. 32.7 КоАП суммарный срок составил 7,5 года. В июле 2020 года права господину Михееву вернули, но уже 4 сентября того же года он снова сел за руль пьяным. К этому моменту ужесточилось законодательство: в 2015 году в УК РФ была введена ст. 264.1 УК РФ (максимальное наказание – лишение свободы на срок до двух лет), по которой судят водителей, севших за руль в нетрезвом виде в течение года после того, как они были лишены прав.

В начале 2021 года дело поступило на рассмотрение в Железнодорожный районный суд Рязани, но тот производство остановил, направив запрос в КС (“Ъ” ознакомился с текстом), усомнившись в конституционности ч. 3 ст. 32.7 КоАП. В ней говорится, что каждый новый срок лишения суммируется с предыдущим, ограничений нет. В 2018 году в СМИ рассказывали про случаи в Красноярском крае, когда гражданин за регулярное нетрезвое вождение был лишен прав в результате на 38 лет, другой – на 27 лет. Подобные решения нередки и в других регионах. В результате, обратил внимание суд, гражданин может понести наказание более серьезное, чем за проступки с большей «степенью общественной опасности», что несправедливо для «демократического государства». Суд-заявитель обратил внимание на то, что совокупный срок лишения свободы в УК РФ ограничен 35 годами. Срок лишения водительских прав (оно в качестве дополнительного наказания может применяться в рамках уголовных дел по определенным статьям) УК РФ также ограничен тремя годами, сказано в запросе, независимо от количества совершенных преступлений.

КС жалобу к рассмотрению не принял, сославшись на то, что в рамках уголовного дела в отношении господина Михеева ст. 32.7 КоАП не применяется, но в отказном определении указал, что нет ограничений складывать сроки лишения прав.

Сравнивать КоАП и УК РФ в данном случае некорректно, отмечает КС, «хотя административная и уголовная ответственность во многом дополняют друг друга, данное обстоятельство не предполагает однотипного законодательного регулирования этих двух видов ответственности, в том числе в отношении вопросов, касающихся системы наказаний». «Строгость правил КоАП компенсируется существенным различием общих последствий привлечения граждан к административной и уголовной ответственности», – пояснили в **пресс-службе КС**.

Отметим, идея лишать пьяных водителей прав пожизненно за систематические нарушения ранее уже звучала: с этой инициативой выступил в 2020 году сенатор Сергей Леонов, но законопроект представлено не было. МВД, в свою очередь, уже подготовило поправки к УК РФ, увеличивающие с двух до трех лет максимальное наказание по ст. 264.1 для пьяных водителей-рецидивистов, а также законопроект о конфискации автомобилей у таких нарушителей. Ни один из законопроектов Госдумой еще не рассматривался.

У большинства судей, как правило, не возникает сомнений в возможности складывать сроки лишения, говорит юрист, адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько.

Однако суды, заметил эксперт, в своих решениях ссылаются на определения КС по аналогии с постановлениями пленума Верховного суда (ВС). В июне 2020 года ВС разъяснял, к примеру, что при суммировании сроков лишения прав каждый следующий должен исчисляться со дня, когда закончился предыдущий (а не с момента вступления в силу постановления, как делали некоторые суды до этого).

В 2020 году, по данным ГИБДД, более 167 тыс. водителей решениями судов были лишены прав за пьяное вождение, еще 109 тыс. – за отказ от медицинского освидетельствования.

<https://www.kommersant.ru/doc/4793837>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/04/28/ks-rf-podtverdil-zakonnost-mnogokratnogo-lisheniia-prav-pianykh-voditelej.html>

ТАСС; 2021.04.28; ВЛАСТИ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ПОСЕЛКОВ У БАМА

Власти Хабаровского края обратились к **вице-премьеру Марату Хуснуллину** с предложением разработать программу развития притрассовых поселков вдоль Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Об этом заявил в

четверг на международной научно-практической конференции «Социально-экономическое развитие Востока России: новые вызовы и стратегические ориентиры» врио губернатора Хабаровского края Михаил Дегтярев.

«В два этапа Восточного полигона [РЖД] запланировано вложить свыше 1,2 трлн рублей. Однако принятые капиталоемкие решения по развитию БАМа не предусматривают мероприятий и обязательств по развитию притрассовых поселков. Протяженность БАМа на территории Хабаровского края превышает 1 200 км, практически 30%. К БАМу тяготеют пять муниципальных районов края с численностью населения свыше 97 тыс. человек. Я предложил **вице-премьеру** Марату Шакирзяновичу Хуснуллину подготовить программу комплексного социально-экономического развития притрассовых поселков, тяготеющих к зоне БАМа», – сказал глава региона.

Он отметил, что в отношении масштабного инфраструктурного проекта есть еще один вопрос, на который нужно обратить внимание. Это непривлечение местных поставщиков и подрядчиков для нужд Восточного полигона. По его словам, сложившиеся производственные и технологические связи сориентированы на поставщиков центральных районов России. А существующие конкурентные процедуры позволяют генеральным подрядчикам ОАО «РЖД» отклонять заявки от компаний, дислоцированных на территории края.

«Не предусматриваются при этом и программы развития партнерства со структурами ОАО «РЖД» в целях локализации на территории Хабаровского края поставщиков для нужд Восточного полигона. Считаю целесообразным внести в федеральный закон меры, которые бы стимулировали создание проектов локализации, например через особый режим долгосрочных контрактов на поставки продукции для нужд инфраструктурных проектов с государственным участием», – сказала Дегтярев.

<https://tass.ru/obschestvo/11269819>

ТАСС; 2021.04.28; РЖД РАСШИРИЛИ СПИСОК ПОЕЗДОВ, БИЛЕТЫ НА КОТОРЫЕ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ЗА 120 СУТОК

РЖД расширили список поездов в направлении популярных южных курортов, билеты на которые этим летом можно будет приобрести за 120 суток до отправления. Об этом говорится в сообщении холдинга.

Оформить проездной документ за четыре месяца до начала поездки теперь стало возможным еще и на поезда № 13/14 Саратов – Адлер, № 109/110 Москва – Анапа (в вагон СВ № 11 и в купейные вагоны №№ 12, 13, 14), № 117/118 Самара – Адлер, № 468/467 Смоленск – Адлер, № 536/535 Смоленск – Анапа.

Глубина продаж билетов увеличивается по просьбам пассажиров и в связи с ростом спроса, уточнили в РЖД. Ранее билеты за 120 суток можно было приобрести на 13 поездов.

В 2016 году у пассажиров появилась возможность покупать билеты за 60 суток до отправления поезда (вместо 45 суток ранее), а с декабря 2017 года глубина продаж проездных документов была увеличена до 90 суток. Билеты за 120 суток до отправления поезда пассажиры смогли купить впервые 1 апреля 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/11267987>

ТАСС; 2021.04.28; ВОДНАЯ НАВИГАЦИЯ ОТКРОЕТСЯ В ПОДМОСКОВЬЕ 1 МАЯ

Регулярные водные пассажирские перевозки заработают по трем маршрутам в Московской области с 1 мая. Об этом в среду сообщила **пресс-служба Министерства транспорта** и благоустройства Подмосковья.

«В Подмосковье с 1 мая откроется пассажирская водная навигация. Регулярные пассажирские перевозки будут организованы по трем маршрутам: по Москве-реке в районе Лыткарино, на реке Оке в Коломне и в Серпухове», – говорится в сообщении.

В материале отмечается, что в Коломне от причала «Бочманово» до причала «Притыка» в выходные и праздничные дни будет курсировать теплоход «Москва-108». Протяженность маршрута составит 24 километра, а время в пути – 1 час 40 минут. Маршрут будет работать до 26 сентября. В Лыткарине перевозку пассажиров будет осуществлять катер «Стриж-7» по маршруту от причала «Лыткарино» до причала «Андреевское». Маршрут проработает до 20 ноября. В Серпухове от одноименного причала до причала «Сады» будет курсировать теплоход «Зуша». Протяженность маршрута составит 4 км, время в пути – 40 минут. Этим маршрутом можно воспользоваться до 30 сентября.

«Многие жители ближайших населенных пунктов ждут открытия водной навигации. Водные перевозки позволяют существенно сократить время в пути, минуя использование автобусного и автомобильного транспорта. За сезон водной навигацией в Подмосковье пользуется более 29 тысяч пассажиров», – привели в пресс-службе слова министра транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексея Гержика.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/11266969>

ТАСС; 2021.04.28; ПРОФСОЮЗ ПРОСИТ СЛЕДСТВИЕ ПОМОЧЬ МОРЯКАМ СУДНА НА КАМЧАТКЕ ПОЛУЧИТЬ РАСЧЕТ ПОСЛЕ СПИСАНИЯ

Профсоюз моряков обратился в Дальневосточное следственное управление на транспорте СК РФ с просьбой о помощи в решении проблемы девяти членов экипажа судна «Порт Мэй», которые списались с него, но не получили зарплату за апрель, сообщил ТАСС в среду председатель Дальневосточной организации Российского профсоюза моряков (ДВО РПСМ) Николай Суханов.

Судно было задержано в Петропавловске-Камчатском из-за 38 нарушений, обнаруженных инспекторами на борту, и долга по зарплате перед экипажем. На момент задержания судна долг перед экипажем составлял около 1,8 млн рублей, в связи с этой задолженностью Дальневосточное следственное управление на транспорте СК РФ ранее возбудило уголовное дело. Позже судовладелец выплатил морякам 1,8 млн рублей долга.

«Профсоюз направил официальное письмо в Дальневосточное следственное управление на транспорте СК РФ с просьбой помочь решить проблему», – сообщил Суханов.

В обращении профсоюза на имя руководителя Дальневосточного следственного управления на транспорте Евгения Лагацкого, которое имеется в распоряжении ТАСС, говорится, что с судна списалось девять моряков, включая капитана, которые не получили зарплату за апрель в сумме более 500 тыс. рублей. «Моряки опасаются, что после отхода судна из Петропавловска-Камчатского им будет очень сложно получить эти деньги, учитывая то, с каким трудом была получена предыдущая заработная плата», – говорится в обращении. Число отработанных в апреле дней, за которые моряки не получили зарплату, варьируется от 17 до 22.

Кроме того, капитан судна просит капитана порта Петропавловск-Камчатский задержать «Порт Мэй» до полного погашения задолженности.

<https://tass.ru/obshchestvo/11260099>