



Ежедневный мониторинг СМИ

12 АВГУСТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| РОССИЯ АЛАНИЯ; 2020.11.08; РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ОБСУДИЛИ В МИНТРАНСЕ РОССИИ | 3 |
| ТАСС; 2020.11.08; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ В ОБХОД ВЛАДИКАВКАЗА ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ В 2021 ГОДУ | 4 |
| ТАСС; 2020.11.08; РЕКОНСТРУКЦИЯ КПП «ВЕРХНИЙ ЛАРС» НА ГРАНИЦЕ С ГРУЗИЕЙ ПЛАНИРУЕТСЯ В 2021-2022 ГОДАХ | 4 |
| ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.12.08; АВГУСТОВСКИЙ PUSH: АВИАКЕРОСИН ПОДСКОЧИЛ В ЦЕНЕ К КОНЦУ ЛЕТА; ВСЛЕД ЗА ТОПЛИВОМ МОГУТ ПОДОРОЖАТЬ И БИЛЕТЫ..... | 5 |
| КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.08; ЛОКОМОТИВЫ ТЯНУТ СО СПИСАНИЕМ; БИЗНЕС ПРОСИТ ЕЭК ОТМЕНИТЬ ТРЕБОВАНИЯ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ | 7 |
| КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.11.08; «ПОБЕДА» ОБЛЕТЕЛА «АЭРОФЛОТ»; ЛОУКОСТЕРУ УДАЛОСЬ НАРАСТИТЬ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ИЮЛЕ | 8 |
| КОММЕРСАНТЪ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2020.10.08; КОРОНАВИРУС ВЗЯЛИ В ЛИЗИНГ; ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЫНКА ЗАЙМЕТ БОЛЕЕ ГОДА | 9 |
| АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ЛЮБИМОВА ОЛЬГА, ШЕЙКИНА ГАЛИНА, КОРЕНЕВ МИХАИЛ, МАКУРИН АЛЕКСЕЙ, ШИГАРЕВА ЮЛИЯ, ДРОЗД МАРИНА, ШИРОКИХ НИНА; 2020.12.08; СКАТЕРТЬЮ ДОРОГА..... | 10 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИВАН ЧЕРНОУСОВ; 2020.11.08; БЕСПИЛОТНИК ЕДЕТ НА ТЕСТ..... | 15 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2020.12.08; ПОДАЛИ ЗНАК..... | 17 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.08; ВОКЗАЛ ОЖИДАНИЯ; ПАССАЖИРЫ – О «СЛАБОМ ЗВЕНЕ» ОТЕЧЕСТВЕННОГО ТУРИЗМА | 18 |
| Ъ-СИБИРЬ-ONLINE; 2020.11.08; НОВОСИБИРСКИХ СТРОИТЕЛЕЙ ПОЗОВУТ В ТОЛМАЧЕВО; ГУБЕРНАТОР АНДРЕЙ ТРАВНИКОВ РАССЧИТЫВАЕТ НА ИХ УЧАСТИЕ В МАСШТАБНОМ ПРОЕКТЕ..... | 19 |
| ТАСС; 2020.11.08; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА НОВОСИБИРСКА НАЧНУТ СТРОИТЬ В АВГУСТЕ | 20 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.11.08; КОРРЕКТИРОВКА ПРОЕКТА МОДЕРНИЗАЦИИ ПРИЧАЛА №2 ММТП ПОЛУЧИЛА ОДОБРЕНИЕ ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗЫ..... | 21 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.10.08; ТРИ РЕГИОНА РФ ДОСРОЧНО ЗАВЕРШИЛИ РАБОТЫ В РАМКАХ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА..... | 22 |
| ТАСС; 2020.11.08; РЕМОНТ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В СВЕРДЛОВСКОЙ И ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТЯХ ЗАВЕРШИЛИ РАНЬШЕ СРОКА | 23 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.11.08; ДОРОГУ ИЗ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ В ЧУВАШИЮ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПО НАЦПРОЕКТУ | 23 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.11.08; ОКОЛО 200 ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ СКОПИЛОСЬ НА ГРАНИЦЕ РФ И КНР В ПРИМОРЬЕ..... | 23 |
| ТАСС; 2020.11.08; КФУ РАССЧИТЫВАЕТ ПРИВЛЕЧЬ ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ПАРТНЕРОВ К ПРОЕКТУ ПО БЕСПИЛОТНОМУ ТРАНСПОРТУ | 24 |

| | |
|---|----|
| ТАСС; 2020.11.08; МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР В КИТАЙ В ЕАО ПЛАНИРУЮТ ВВЕСТИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В 2022 ГОДУ..... | 25 |
| ТАСС; 2020.11.08; В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ 18 АВГУСТА ОТКРОЮТ ПЕРВЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ВЕЛОПРОКАТ | 25 |
| ТАСС; 2020.11.08; НОВЫЙ ОСТАНОВОЧНЫЙ ПУНКТ ПЕЧАТНИКИ НА МЦД-2 БУДЕТ ТРЕХУРОВНЕВЫМ..... | 26 |
| ТАСС; 2020.11.08; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД «ТАВРИЯ» ОТПРАВИЛСЯ ИЗ КРЫМА В АДЛЕР И РОСТОВ-НА-ДОНУ | 26 |
| ТАСС; 2020.11.08; БИЛЕТЫ НА ПОЕЗД ИЗ МОСКВЫ В СУХУМ ПОДОРОЖАЛИ ЗА ГОД В СРЕДНЕМ НА 16%..... | 27 |
| ТАСС; 2020.11.08; НА ДЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МЖД НАЧАЛСЯ ЛЕТНИЙ СЕЗОН, КОТОРЫЙ ПРОЙДЕТ БЕЗ ПассажиРОВ..... | 28 |
| РБК РОСТОВ; 2020.10.08; В ЗАКУПКЕ ПО БАГАЕВСКОМУ ГИДРОУЗЛУ НА Р21 МЛРД НАШЛИ НАРУШЕНИЯ..... | 29 |
| ВЕСТИ; 2020.11.08; ПОЛЕТ В НИКУДА: АВИАКОМПАНИИ ВЫДАЮТ ВАУЧЕРЫ НА РЕЙСЫ, КОТОРЫХ ТОЧНО НЕ БУДЕТ | 29 |
| ТАСС; 2020.11.08; «БЕЛАВИА» ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ РЕЙСОВ В РОССИЮ ДО 21 АВГУСТА | 30 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.11.08; АВИАКОМПАНИИ ВВЕЛИ ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ПРОВОЗУ РУЧНОЙ КЛАДИ НА РЕЙСАХ В ТУРЦИЮ..... | 30 |
| РИА НОВОСТИ; 2020.11.08; «АЭРОФЛОТ» РАССКАЗАЛ О СПРОСЕ НА РЕЙСЫ В ТУРЦИЮ..... | 31 |
| ПРАЙМ; 2020.11.08; ЗА ПЕРВЫЕ СУТКИ ПОЛЕТОВ НА КУРОРТЫ ТУРЦИИ ВЫЛЕТЕЛИ 9 ТЫС ЧЕЛОВЕК ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»..... | 31 |
| ТАСС; 2020.11.08; РОСТОВСКИЙ АЭРОПОРТ ИЗМЕНИЛ СХЕМУ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ ПОСЛЕ ЗАПУСКА РЕЙСОВ В ТУРЦИЮ | 31 |
| ТАСС; 2020.11.08; АВИАКОМПАНИИ МОГУТ ОТКАЗАТЬСЯ ПЕРЕВОЗИТЬ УМЕРШИХ ИЗ-ЗА COVID-19 ИЗ ТУРЦИИ В РОССИЮ | 32 |
| ТАСС; 2020.11.08; АВИАКОМПАНИЯ «ЮТЭЙР» ЗАПУСТИЛА РЕЙСЫ ИЗ ГРОЗНОГО В АСТРАХАНЬ И СОЧИ | 32 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.11.08; «ВОЛГА-ДНЕПР» И АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА НАМЕРЕНЫ СОЗДАТЬ ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ В СФЕРЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК...33 | |
| ИНТЕРФАКС; 2020.11.08; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В ИЮЛЕ СНИЗИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПассажиРОВ НА 42%..... | 33 |
| ИНТЕРФАКС; 2020.11.08; АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА НАМЕРЕН В АВГУСТЕ ПРЕДСТАВИТЬ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВ «КРАСАВИАПОРТА» | 34 |
| ПРАЙМ; 2020.11.08; АЭРОПОРТ НЮРБА В ЯКУТИИ РЕКОНСТРУИРУЮТ ЗА 2,9 МЛРД РУБ..... | 34 |
| ТАСС; 2020.11.08; КОМПАНИЮ-ВЛАДЕЛЬЦА АН-2, УПАВШЕГО ПОД НИЖНИМ НОВГОРОДОМ, ОШТРАФОВАЛИ НА 410 ТЫС. РУБЛЕЙ..... | 35 |

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЯ АЛАНИЯ; 2020.11.08; РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ОБСУДИЛИ В МИНТРАНСЕ РОССИИ

На рабочей встрече министра транспорта РФ Евгения Дитриха с главой РСО-А Вячеславом Битаровым обсуждались вопросы развития дорожной отрасли в республике. В частности, речь шла о реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Как сообщает пресс-служба главы и правительства региона, Вячеслав Битаров подчеркнул, что все целевые показатели **нацпроекта**, запланированные на текущий год, будут выполнены. Ремонтные работы на объектах должны быть завершены к 1 октября, реконструкция дорог – до конца года. В настоящее время полностью завершены 23 объекта из 54. В свою очередь, **Евгений Дитрих** отметил грамотную организацию дорожных работ в регионе и качественное взаимодействие республики с федеральными дорожниками, в частности, с ФКУ Упрдор «Кавказ».

На встрече также говорилось о необходимости строительства дороги в обход Владикавказа.

– Через столицу нашей республики, а точнее, через густонаселенный район города, проходит единственная автомобильная дорога, которая соединяет Россию с государствами Закавказья и Ближнего Востока. Ежегодно увеличивается грузооборот, постоянно растет пассажиропоток, и в совокупности это создает значительные неудобства для местных жителей и угрожает их безопасности, – подчеркнул Вячеслав Битаров.

Проект строительства 2 и 3 очередей автодороги Р-217 «Кавказ» на обходе Владикавказа проходит стадию государственной экспертизы. В ближайшее время планируется получение соответствующего заключения. Выполнение строительно-монтажных работ предусмотрено федеральным проектом «Коммуникации между центрами экономического роста» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Строительство планируется начать в 2021 году. Это будет дорога категории ИБ с 4 полосами движения, общая протяженность участка составит более 14 км.

Также на встрече обсуждалась работа **пункта пропуска** через государственную границу «Верхний Ларс». Сейчас его пропускная способность не соответствует потоку автомобилей, пересекающих границу. В рамках национального проекта «**Международная кооперация и экспорт**» предусмотрено финансирование реконструкции объекта в 2021-2022 годах. В частности, планируется увеличение количества полос движения, а также числа накопительных стоянок для грузового автотранспорта. Проектными решениями предусмотрена возможность пропуска до 3800 транспортных средств в сутки. Проектная документация объекта находится на рассмотрении в Главгосэкспертизе, заключение ожидается до конца августа. Предметом диалога стало строительство нового участка трассы А-161 Владикавказ – Нижний Ларс – граница с Грузией в обход с. Балта.

По инициативе Главы РСО-Алания были затронуты вопросы, связанные с окончанием строительства дороги от селения Нижний Зарамаг до рекреационного комплекса «Мамисон». Кроме этой дороги, нуждается в коренной реконструкции автодорожный тоннель.

– Ваша действенная помощь в вопросах модернизации дорожно-транспортной сети неизменно способствует реализации программы социально-экономического развития Республики Северная Осетия – Алания, – заключил Вячеслав Битаров.

<http://alaniatv.ru/razvitie-dorozhnoj-otrasli-severnoj-osetii-obsudili-v-mintranse-rossii/>

ТАСС; 2020.11.08; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ В ОБХОД ВЛАДИКАВКАЗА ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ В 2021 ГОДУ

Работы по строительству нескольких очередей федеральной трассы Р-217 «Кавказ» на обходе Владикавказа планируется начать в следующем году, сообщили журналистам во вторник в пресс-службе администрации главы и правительства Северной Осетии по итогам встречи **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** и главы республики Вячеслава Битарова.

«Проект строительства второй и третьей очередей автодороги Р-217 «Кавказ» на обходе Владикавказа проходит стадию государственной экспертизы. В ближайшее время планируется получение соответствующего заключения. Выполнение строительно-монтажных работ предусмотрено федеральным проектом «Коммуникации между центрами экономического роста» комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, строительство планируется начать в 2021 году», – говорится в сообщении.

Планируется, что это будет дорога категории IB с четырьмя полосами движения, общая протяженность участка составит более 14 км. «Через столицу нашей республики, а точнее, через густонаселенный район города, проходит единственная автомобильная дорога, которая соединяет Россию с государствами Закавказья и Ближнего Востока. Ежегодно увеличивается грузооборот, постоянно растет пассажиропоток, и в совокупности это создает значительные неудобства для местных жителей и угрожает их безопасности», – цитирует Битарова пресс-служба.

В ходе встречи Битаров подчеркнул, что все целевые показатели **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, запланированные на текущий год, будут выполнены, а ремонтные работы на объектах планируется завершить к 1 октября, реконструкцию дорог – до конца года, сообщается на сайте. В настоящее время полностью завершены 23 объекта **нацпроекта** из 54. В свою очередь **Евгений Дитрих** отметил грамотную организацию дорожных работ в регионе и качественное взаимодействие республики с федеральными дорожниками, в частности с ФКУ Упрдор «Кавказ».

<https://tass.ru/v-strane/9175529>

На ту же тему:

https://www.securitymedia.ru/news_one_11248.html

<https://capost.media/news/ekonomika/the-development-of-road-sector-in-north-ossetia-were-discussed-in-the-ministry-of-transport-of-russi/>

ТАСС; 2020.11.08; РЕКОНСТРУКЦИЯ КПП «ВЕРХНИЙ ЛАРС» НА ГРАНИЦЕ С ГРУЗИЕЙ ПЛАНИРУЕТСЯ В 2021-2022 ГОДАХ

Работы по реконструкции контрольно-пропускного поста «Верхний Ларс» на границе с Грузией планируется завершить в 2021-2022 годах в Северной Осетии в рамках реализации национального проекта «**Международная кооперация и экспорт**». Об этом сообщается во вторник на сайте **Министерства транспорта РФ** по итогам встречи **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** и главы республики Вячеслава Битарова.

«На встрече обсуждалась работа **пункта пропуска** через государственную границу «Верхний Ларс», сейчас его пропускная способность не соответствует потоку автомобилей, пересекающих границу. В рамках национального проекта «**Международная кооперация и экспорт**» предусмотрено финансирование реконструкции объекта в 2021-2022 годах», – говорится в сообщении.

В частности, планируется увеличение количества полос движения, а также числа накопительных стоянок для грузового автотранспорта, кроме того, проектными решениями предусмотрена возможность пропуска до 3,8 тыс. транспортных средств в

сутки. По информации пресс-службы, проектная документация объекта находится на рассмотрении в Главгосэкспертизе, заключение ожидается до конца августа.

«Казбеги – Верхний Ларс» – единственный действующий **пункт пропуска** на грузинско-российской границе. Он был закрыт 16 марта в связи с пандемией коронавируса.

Ранее в пресс-службе главы республики сообщили, что власти Северной Осетии разработают и направят в правительство РФ предложения по реконструкции **пункта пропуска** «Верхний Ларс» на границе с Грузией, нагрузка на который значительно увеличивается зимой из-за регулярного закрытия Военно-Грузинской дороги по погодным условиям.

Военно-Грузинская дорога ведет из Владикавказа в Тбилиси через Главный Кавказский хребет, соединяя Россию с Грузией и остальными странами Закавказья. На российском участке трасса проходит по Северной Осетии. Очереди на дороге возникают с наступлением зимнего периода, в связи с ухудшением погодных условий граница обычно закрывается несколько раз в неделю.

<https://tass.ru/obschestvo/9175313>

На ту же тему:

<https://etokavkaz.ru/news/92231>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2020.12.08; АВГУСТОВСКИЙ PUSH: АВИАКЕРОСИН ПОДСКОЧИЛ В ЦЕНЕ К КОНЦУ ЛЕТА; ВСЛЕД ЗА ТОПЛИВОМ МОГУТ ПОДОРОЖАТЬ И БИЛЕТЫ

Цены на авиакеросин в российских аэропортах резко выросли с 11 августа, после возобновления международных рейсов на турецкие курорты. Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) уже попросила **Минтранс** совместно с Минэнерго и ФАС провести проверку обоснованности подорожания топлива. В ассоциации предупреждают, что такая ситуация может привести к росту стоимости билетов. Эксперты считают, что авиакомпании поднимут цены и зафиксируют их на приемлемом для себя уровне, который позволит даже при низкой загрузке рассчитываться с контрагентами.

Горящий керосин

АЭВТ обратилась к **министру транспорта Евгению Дитриху** с просьбой инициировать совместную с ФАС и Минэнерго проверку обоснованности резкого увеличения стоимости авиакеросина в российских аэропортах. В письме, отправленном в министерство (есть у «Известий»), говорится, что по итогам проведенных авиакомпаниями тендеров на поставку авиатоплива в период с 11 августа по 10 сентября стоимость керосина выросла по сравнению с проведенными в июле торгами на 62,1% в аэропорту Кольцово (Екатеринбург), на 33,4% – в Домодедово, на 36% – в Жуковском, на 18% – в Пулково, на 20,4% – в аэропорту Владивостока, на 21,1% – в Благовещенске, на 28,1% – в Иркутске, на 48,4% – в Краснодаре и на 48,6% – в Красноярске.

«Столь резкий рост цен на авиатопливо почти полностью нивелирует все принимаемые правительством и самими авиакомпаниями меры по преодолению текущего кризиса в отрасли и созданию условий для поступательного восстановительного роста. Стремительное удорожание стоимости топлива неминуемо приведет к общему росту стоимости услуг воздушной перевозки для конечных потребителей», – говорится в письме.

Источник «Известий» в одной из российских авиакомпаний отметил, что приведенные АЭВТ данные получены по итогам августовских торгов «Уральских авиалиний». При этом рост затронул и других перевозчиков. Так, S7 зафиксировала подорожание топлива на 5% в аэропорту «Домодедово» и на 20% в аэропорту Кневичи (Владивосток), добавил он.

– Изначально местный топливно-заправочный комплекс (ТЗК) пытался заключить контракт с повышением цены на 25% по сравнению с июлем, но авиакомпании удалось договориться о росте только на 20%, – отметил собеседник «Известий».

В авиакомпании Smartavia «Известиям» сказали, что заправочные компании повысили цены на керосин с 1 августа, но для компании рост был небольшим. В некоторых аэропортах он составил не более 1%, в других цена снизилась.

В «Аэрофлоте», S7, «Уральских авиалиниях», UTair на запрос не ответили.

В «Роснефти» «Известиям» сказали, что в августе подняли цены реализации авиакеросина в аэропортах Москвы на 11% вслед за котировками внутрироссийской биржи Platt's. При этом во втором квартале компания снижала цены на авиакеросин в Шереметьево на 46%, во Внуково и Домодедово – на 40%.

«Известия» направили запросы в «Газпром нефть», «Лукойл», **Минтранс**, Росавиацию, Минэнерго и ФАС.

В 2018 году АЭВТ обращалась к Владимиру Путину с просьбой компенсировать резкий рост цен на авиакеросин. Президент тогда поручил ФАС организовать мониторинг цен на топливо и билеты для недопущения их необоснованного роста. Также глава государства в 2019 году распорядился выделить из бюджета 23 млрд рублей на компенсации авиакомпаниям удорожания керосина, но в конце года в резервном фонде правительства закончились средства.

Источник «Известий» на рынке авиаперевозок объясняет, что поставщики топлива каждый год повышают цены на авиакеросин с началом высокого летнего сезона. Как правило это происходит в мае, но в этом году международные рейсы, которые дают перевозчикам основную часть прибыли, открылись только в августе. Обычно авиакомпании не обращали внимания на такое удорожание, так как цены на билеты в течение лета позволяли покрыть убытки зимнего сезона. Но в этом году отрасль генерировала убыток вплоть до августа, и оставшегося до ноября времени не хватит, чтобы выйти в прибыль по итогам года. В этих условиях повышение цен на керосин может грозить банкротством перевозчикам, считает он.

На отпускных настроениях

По данным Минфина, в январе 2020 года средняя цена нефти марки Urals составляла \$61,67 за баррель, что на 3% выше, чем в январе прошлого года. Но с началом пандемии коронавируса цены на нефть постепенно начали снижаться, составив в среднем \$54,24 за баррель в феврале. После провала переговоров по продлению сделки ОПЕК+ 6 марта последовал обвал цен на черное золото по всему миру, в результате чего стоимость некоторых сортов на короткое время стала отрицательной. Ценовая война, развязанная Саудовской Аравией привела к резкому падению котировок. Так, по данным агентства Argus Media, цена Urals доходила до \$10,54.

Пройдя минимальные значения в начале апреля, стоимость нефти начала постепенно восстанавливаться. Так, цена барреля Urals в мае достигла \$31,03. По сообщениям Минфина, в период с 15 июня по 14 июля среднемесячная цена Urals впервые превысила уровень в \$42, заложенный в бюджетном правиле на 2020 год, и составила \$43,83 за баррель.

Генеральный директор независимого агентства «Аналитика товарных рынков» Михаил Турукалов считает, что цены на топливо в российских аэропортах взлетели из-за роста пассажирских перевозок – на биржевом рынке стоимость авиакеросина стабильна.

Но ТЗК, по большей части связанные с нефтяными компаниями, вероятно, продолжат повышать цены по мере восстановления пассажирских авиаперевозок. Кроме того, керосин может дополнительно подорожать осенью из-за увеличения производства зимнего дизтоплива на российских НПЗ, считает он.

По словам генерального директора Infomost Бориса Рыбака, стратегия топливных компаний повторяется каждый высокий сезон – как только у перевозчиков увеличивается

пассажиры и доходы, поставщики топлива резко увеличивают цены и удерживают их до завершения высокого сезона, изымая часть прибыли у авиакомпаний.

– События этого года приведут к тому, что авиакомпании поднимут цены и зафиксируют их на приемлемом для себя уровне, при котором они даже с низкой загрузкой смогут рассчитываться с контрагентами. Тарифной войны, характерной для последних нескольких лет, когда перевозчики предельно опускали цены, наращивая пассажиропоток, больше не будет, – уверен эксперт.

По его словам, экономически обоснованной считается цена, при которой пассажир платит \$100 за 1 тыс. км.

Расходы авиакомпании на керосин занимают в цене билета примерно 25%. Генеральный директор Friendly Avia Support Александр Ланецкий отмечает, что при увеличении цены топлива на 50–60% авиабилеты при низкой чувствительности спроса могут подорожать на 10–15%.

При этом эксперты считают, что роста цен в августе не произойдет: авиакомпании уже продали большую часть билетов на предстоящие до конца лета рейсы, поэтому не смогут заложить в них увеличение стоимости топлива.

<https://iz.ru/1046982/german-kostrinskii/avgustovskii-push-aviakerosin-podskochil-v-tcene-k-kontcu-leta>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/12/08/2020/5f3322fd9a79477ff104bc15>

<https://tass.ru/ekonomika/9178637>

<https://rns.online/transport/aviakompanii-pozhalovalis-na-rezkoe-podorozhanie-aviakerosina-2020-08-12/>

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/72822>

<https://1prime.ru/energy/20200812/831899317.html>

<https://govoritmoskva.ru/news/242869/>

<https://ekb.rbc.ru/ekb/freenews/5f338d969a7947a189d31eb7>

<https://fedpress.ru/news/77/economy/2556308>

https://www.gazeta.ru/business/news/2020/08/12/n_14788603.shtml

<https://rg.ru/2020/08/12/aviaperevozhchiki-povysiat-ceny-na-bilety-iz-za-podorozhaniia-topliva-v-rf.html>

<https://ren.tv/news/v-rossii/734701-v-rossii-mogut-znachitelno-podorozhat-aviabiletu>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.08; ЛОКОМОТИВЫ ТЯНУТ СО СПИСАНИЕМ; БИЗНЕС ПРОСИТ ЕЭК ОТМЕНИТЬ ТРЕБОВАНИЯ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ

Как стало известно “Ъ”, бизнес просит разрешить ему не списывать тысячи промышленных локомотивов, которые работают на путях предприятий. Сейчас, по техрегламенту Таможенного союза, компании должны либо списать старый локомотив, либо модернизировать его, что может обойтись минимум в 75 млрд руб. на весь парк. Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) и металлургическое лобби «Русская сталь» настаивают на внесении правок в техрегламент, которые обсуждаются с 2016 года и в целом согласованы, но не приняты.

Глава РСПП Александр Шохин 10 августа направил письмо председателю коллегии ЕЭК Михаилу Мясниковичу, в котором просит рассмотреть вопрос исключения из-под действия техрегламента Таможенного союза о безопасности железнодорожного подвижного состава локомотивов, которые не имеют права выезжать на пути общего пользования и используются только на путях предприятий (копия есть у “Ъ”). В РСПП подтвердили подлинность документа. Сейчас техрегламент запрещает продлять срок службы таких старых локомотивов: их нужно либо списать, либо провести дорогостоящую модернизацию.

Российский бизнес, прежде всего металлургические, угольные компании и производители удобрений, с 2016 года просили исключить свои локомотивы из техрегламента.

Минтранс уже подготовил соответствующие корректировки, отмечается в письме РСПП, и вопрос неоднократно обсуждался на площадке ЕЭК, но решение так и не принято. Вопрос должен быть рассмотрен в приоритетном порядке, пишет Александр Шохин. В конце июля с аналогичной просьбой в ЕЭК обращалась ассоциация «Русская сталь» (объединяет крупнейших производителей-металлургов в РФ), ссылаясь на правовую неопределенность: формально компании уже обязаны списывать локомотивы. В «Русской стали» отказались от комментариев.

В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что проект изменений с учетом правоприменительной практики разработан и направлен в ЕЭК. Ожидается, что он будет вынесен на очередное заседание консультативного комитета по техническому регулированию ЕЭК. В самой ЕЭК уточняют, что внутригосударственное согласование в странах ЕАЭС указанных изменений уже завершено. Теперь они будут рассматриваться коллегией ЕЭК, а итоговое решение будет приниматься Советом ЕЭК в установленном порядке.

Источник “Ъ” в «Русской стали» называет вопрос вывода локомотивов, эксплуатируемых на путях необщего пользования, из-под действия техрегламента «давно решенным».

Все страны-участницы понимают, что такие локомотивы эксплуатируются менее интенсивно, нежели локомотивы на общих путях, и на них не должны распространяться аналогичные требования. Но поправки рассматриваются в общем пуле изменений, говорит собеседник “Ъ”, и среди них есть те, по которым страны не могут прийти к единству, например по высокоскоростному транспорту. Разногласия затягивают принятие всех поправок одним пакетом. Поэтому «Русская сталь» просит ЕЭК рассматривать поправки отдельно и принять те, по которым нет разногласий, заключает собеседник “Ъ”.

Источник “Ъ” в отрасли отмечает, что в среднем срок службы одного локомотива от 20 до 30 лет. У промышленных предприятий около 7 тыс. локомотивов, из них ежегодно на модернизацию либо под списание должно направляться 7–10%. Тем временем свой парк маневровых локомотивов активно расширяет ОАО РЖД: в компании “Ъ” сообщили, что в этом году планируют купить 196 маневровых локомотивов на 9,5 млрд руб.

По оценке главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, всего в РФ эксплуатируется около 4,7 тыс. маневровых локомотивов без права выхода на магистральные пути и более 2,3 тыс. частных локомотивов, у которых есть такое право.

Эксперт считает, что логичным было бы поэтапное обновление парка: сначала локомотивов с правом выхода на пути ОАО РЖД, а затем – без. Однако без расширения программы господдержки или развития услуг лизинга маневрового парка ситуация так и останется тупиковой, так как у мелких и средних собственников локомотивов в условиях экономического кризиса нет финансовых возможностей покупать новые локомотивы или проводить глубокую модернизацию текущего парка, отмечает Михаил Бурмистров. По его оценке, модернизировать можно лишь около 60% парка локомотивов без права выхода на пути общего пользования (около 2,5 тыс.), и это будет стоить не менее 75 млрд руб. Остальные локомотивы придется менять, при этом стоимость нового локомотива – не менее 80 млн руб., говорит Михаил Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/4450563>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.11.08; «ПОБЕДА» ОБЛЕТЕЛА «АЭРОФЛОТ»; ЛОУКОСТЕРУ УДАЛОСЬ НАРАСТИТЬ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ИЮЛЕ

«Победа» обогнала «Аэрофлот» по числу перевезенных пассажиров в июле. Лоукостер даже показал незначительный рост перевозок год к году, тогда как в целом по отрасли пассажиропоток сократился на 52,8%. На первом же месте по перевозкам по-прежнему остается S7. Аналитики отмечают, что «Аэрофлот», вероятно, вернет себе лидерство с

полноценным восстановлением международного авиасообщения. Действующее же положение авиакомпании связано с недостаточной активностью на внутренних перевозках, хотя именно они уже могли восстановиться до уровня 2019 года.

Пассажиropоток российских авиакомпаний в июле упал на 52,8%, до 6,72 млн, следует из оперативных данных **Росавиации**. Это лучше темпов июня, когда падение достигало 77%, а также мая (91,32%) и апреля (92,1%). Еще в марте число перевезенных пассажиров проседало лишь на 28,1%, в феврале – росло на 6,4%. Пассажиropоборот в июле снизился на 62,5% и составил 13,1 млрд пассажирокилометров. Всего за январь–июль 2020 года пассажиropоток упал на 52%, до 34,54 млн пассажиров.

Лидером по перевозкам в июле осталась S7 – компания перевезла 1,34 млн пассажиров, что на 10,2% ниже, чем годом ранее (с начала 2020 года S7 Group объединила свои компании «Сибирь» и «Глобус», поэтому результаты не вполне сопоставимы).

При этом «Победа» опередила «Аэрофлот», заняв второе место с пассажиropотоком в 1,04 млн пассажиров (рост на 1,6%). «Аэрофлот» же показал падение на 72%, до 1,03 млн пассажиров. Далее идут «Россия» (падение на 49,2%, до 776 тыс. пассажиров) и «Уральские авиалинии» (падение на 41,8%, до 662 тыс. пассажиров).

Елена Сахнова из «ВТБ Капитала» полагает, что «Аэрофлот» постепенно будет возвращать позиции по мере восстановления международного авиасообщения (официально оно было открыто только в августе – в Турцию, Великобританию и Танзанию).

Нынешний результат госпожа Сахнова объясняет недостаточно агрессивными действиями «Аэрофлота» на внутренних рейсах: авиакомпания традиционно была более активна на международных направлениях, но в условиях пандемии отказ от красноярского хаба аналитик считает нелогичным.

С полноценным открытием международных рейсов компания вернется на первое место, отмечает она.

В целом падение пассажиropотока в июле обусловлено в основном отсутствием международных перевозок, полагает Елена Сахнова, тогда как внутренние в этот период уже могли достичь уровня 2019 года за счет внутреннего туризма, в основном – полетов на российские курорты. В августе результат будет еще лучше за счет добавления хотя бы нескольких международных направлений, заключает она.

<https://www.kommersant.ru/doc/4450515?tg>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/11/08/2020/5f32b4e09a794755d2bc3d22?from=newsfeed>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9176253>

<https://rns.online/transport/Pobeda-oboshla-aeroflot-po-chislu-passazhirov-v-iyule-2020-08-11/>

КОММЕРСАНТЪ; ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2020.10.08; КОРОНАВИРУС ВЗЯЛИ В ЛИЗИНГ; ВОССТАНОВЛЕНИЕ РЫНКА ЗАЙМЕТ БОЛЕЕ ГОДА

Лизинговый рынок в России в первом полугодии показал рекордное падение: объемы нового бизнеса сократились на 22% год к году. Причина – пандемия коронавируса и связанные с ней ограничения. В июле экономика и бизнес начали постепенное восстановление, однако ждать докризисных показателей на рынке лизинга раньше конца 2021 года не стоит.

Объем нового бизнеса лизинговых компаний в первом полугодии 2020 года сократился до 570 млрд руб., что на 22% меньше, чем в первом полугодии 2019 года, говорится в исследовании рейтингового агентства «Эксперт РА» по 20 крупнейшим лизинговым компаниям, с которым ознакомился «Ъ». Снижение темпов роста нового бизнеса связано в первую очередь с сокращением в сегментах, наиболее пострадавших от пандемии. «Еще одним фактором, оказавшим существенное влияние на рынок лизинга в первом

полугодии, стала девальвация рубля, – добавляет младший директор по банковским рейтингам «Эксперт РА» Зоя Советкина. – При закупке оборудования, транспорта и техники в лизинг – высокая валютная составляющая, которая из-за девальвации сильно выросла».

Сильнее всего пострадали сегменты авиа– и железнодорожного лизинга, указывают участники рынка. Однако появились и новые сегменты для развития и роста.

По словам гендиректора «Сбербанк Лизинг» Вячеслава Спирина, самая сложная ситуация сложилась в авиационной отрасли – все авиакомпании были вынуждены обратиться за комплексной реструктуризацией. «Да и в целом в сегменте крупных инвестиционных проектов активность значительно снизилась», – отмечает он. У компании «ВТБ Лизинг» по авиализингу сделок за полугодие не было вообще, в сегменте железнодорожной техники сокращение нового бизнеса составило 33%, меньше всего пострадали сегменты легковых автомобилей и спецтехники, сократившись на 9%, объем сделок с грузовым транспортом просел на 19%, приводит данные гендиректор «ВТБ Лизинг» Дмитрий Ивантер. «При этом компания смогла значительно активизировать работу с клиентами по поставкам телекоммуникационного оборудования, оргтехники и компьютеров, – рассказывает он. – Объем нового бизнеса в этом сегменте составил 2,2 млрд руб., притом что ранее таких контрактов у «ВТБ Лизинг» не было вообще». По словам управляющего директора «Альфа-Лизинг» Ольги Гришиной, несмотря на падение продаж на автомобильном рынке, продолжает расти сегмент автолизинга. «Малый и средний бизнес притормозили свои проекты, но компании с уже подписанными контрактами на работы – строительные, логистические и сельскохозяйственные – не снижают темпы», – поясняет она.

Объемы лизингового портфеля в целом по итогам полугодия значительного снижения не продемонстрировали (4,8 трлн руб. на 1 июля 2020 года – минус 2% к началу года), однако это связано с переоценкой валютных договоров и реструктуризацией действующих договоров, указывают эксперты «Эксперт РА».

Как быстро восстановится лизинговая отрасль, прогнозировать трудно.

«Все зависит от того, по какому сценарию будет идти восстановление экономики, а также от стоимости нефти, – говорит директор группы рейтингов финансовых институтов АКРА Ирина Носова. – Пока до конца не ясно, будет ли вторая волна коронавируса со всеми вытекающими из этого последствиями. В таких условиях сложно делать прогнозы даже в рамках одного квартала, не то что по итогам года». С уверенностью можно сказать только, что у лизинговых компаний будут трудности с генерацией капитала, а часть из них, особенно малые и небольшие, могут покинуть рынок, продолжает она. «Пока можно говорить лишь о незначительном восстановлении в определенных секторах лизинга», – отмечает партнер Deloitte Татьяна Кофанова. В целом по отрасли лизинга можно говорить о восстановлении не ранее конца 2021 года или даже 2022-го, заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4449328>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ЛЮБИМОВА ОЛЬГА, ШЕЙКИНА ГАЛИНА, КОРЕНЕВ МИХАИЛ, МАКУРИН АЛЕКСЕЙ, ШИГАРЕВА ЮЛИЯ, ДРОЗД МАРИНА, ШИРОКИХ НИНА; 2020.12.08; СКАТЕРТЬЮ ДОРОГА

ВО СКОЛЬКО ОБОЙДУТСЯ НОРМАЛЬНЫЕ ДОРОГИ?

НАЦИОНАЛЬНОМУ ПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ» РЕШИЛИ ПРИДАТЬ УСКОРЕНИЕ – ПРЕДЛАГАЕТСЯ ВЫПОЛНИТЬ ЕГО НЕ ЗА 5, А ЗА 4 ГОДА. СУБЪЕКТАМ, КОТОРЫЕ СМОГУТ УЛОЖИТЬСЯ В ЭТИ СРОКИ, ОБЕЩАЮТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ. ПОКА ЖЕ, ПО СВЕЖИМ ДАННЫМ СЧЁТНОЙ ПАЛАТЫ, ДЕЛА ОБСТОЯТ НЕ ОЧЕНЬ ХОРОШО: ЛИШЬ 44,2% РЕГИОНАЛЬНЫХ И МУНИЦИПАЛЬНЫХ ДОРОГ СООТВЕТСТВУЕТ НОРМАТИВАМ.

Сколько миллиардов рублей надо закатать в асфальт, чтобы покончить с российским бездорожьём?

«ТОЛЬКО ВЕРТОЛЁТОМ МОЖНО ДОЛЕТЕТЬ»

Поездки по местным дорогам в некоторых регионах больше похожи на гонки на выживание, чем на обычную езду.

ТРАССА ОТЧАЯНИЯ

Дороги Хабаровского края – его неизлечимая болезнь. Расстояния здесь огромные, населенные пункты далеко друг от друга. И для перемещений может подойти только крепкий внедорожник. Поездки на малолитражках часто заканчиваются прогулкой пешком. Просьбы хабаровчан сделать наконец дороги власти слушают беспрестанно. Однако изменить ситуацию за 20 лет не смог ни один из губернаторов. Не помогли даже гигантские финансовые вливания. Федеральные деньги исчезают на ремонте краевых дорог, словно в Бермудском треугольнике. А ямы и колдобины остаются, как и порванные покрышки, погнутые диски и ДТП.

На первое место в дорожном антирейтинге можно поставить трассу от пос. Березового до села им. Полины Осипенко. Обычно путь туда из Хабаровска занимает 10 часов. Но в межсезонье и дожди дорогу полностью разбивают лесовозы. Легковой автомобиль в таких условиях там не пройдет в принципе.

Местные чиновники о проблеме знают, потому предпочитают пользоваться вертолетом во время рабочих визитов по региону.

Еще одна из строчек регионального антирейтинга – дорога в Ульчском районе. На ней жизнь и здоровье водителя одинаково зависят от опыта управления автомобилем в чрезвычайных условиях и счастливого случая. «Переезжая деревянные мостики, можно угодить колесом в провалы и слететь в речку. А когда идет дождь, дорога превращается в скользкое глиняное «направление». Есть участки шириной в одну полосу, а навстречу идут большегрузы. Пока доедешь, вся жизнь перед глазами проносится», – рассказал автолюбитель из Ульчского района Виталий Смирнов.

В теории добраться в эти края можно на самолете или по воде. Но цены на билеты кусаются, да и не всегда позволяет капризная северная погода. Единственным доступным транспортом для простых людей оставались автобусы. Но из-за снизившегося пассажиропотока и убытков регулярные рейсы пришлось отменить.

«Еще лет пять назад у нас ходили полные автобусы. Сейчас пришлось оставить только заказные. Да и те после каждой поездки приходится ставить на ремонт – 1000 км по убитой дороге не выдерживает никакая техника», – рассказал и. о. гендиректора транспортной компании региона Иван Новиков.

Однако в ведомстве, которое отвечает за дороги, считают, что все необходимые работы по содержанию автодорог выполняются в срок. Видимо, чиновники просто ни разу здесь не ездили. А вот депутату Госдумы Николаю Валугеву повезло меньше – он в прошлом году проехал по федеральной трассе Лидога – Ванино, попал в аварию и заявил, что это самая настоящая «дорога смерти»: «Это же федеральная трасса! Вот так у нас ремонт ведется. Насухую бросают асфальт в ямы, даже смолы не дали рабочим. Яма на яме. Пока ехали, все зубы сложили на полку».

А ведь в некоторые отдаленные уголки Хабаровского края дорог нет вообще.

ДЕД МОРОЗ В ПОМОЩЬ

Про дороги в Якутии надо либо хорошо, либо никак. Но хорошо никак нельзя – дорог в республике нет. Это касается и большей части федеральных трасс, и региональных, и даже улиц столицы региона.

Отсутствие автодорог серьезно бьет по туризму, о развитии которого много говорят республиканские власти. В республике, территория которой по площади как пять Франций, полно природных красот, но добраться до них – та еще задача.

«Недавно мы большой компанией съездили в Хандыгу – величественные горы, чистейшие реки, живописные водопады, – рассказывает фотограф Наталья Оконешникова из Якутска. – Эти места по красоте ничуть не уступают пейзажам Норвегии и Исландии. Однако многие из участников поездки, коренные якутяне, побывали там впервые.

В пути из Якутска мы провели 16 часов, дважды переправлялись на пароме через реки Лена и Алдан. Преодолели бездорожье Чурапчи. Нам еще повезло – дождя не было, иначе грунтовая трасса моментально раскисает и машины застревают намертво».

У 80% якутян нет круглогодичного сообщения с европейской частью страны. Летом через Лену на другой берег добираются на парамах. Автозимник, или ледовая переправа, открывается в декабре-январе и закрывается в апреле. В межсезонье единственный вариант добраться в Якутск – авиация. По воздуху в столицу республики доставляют рожениц и тяжелобольных пациентов.

Наверное, поэтому в Якутии больше всего любят зиму. Снежок и ухабы сровняет, и пыль прильет. Как здесь говорят, «лучший дорожник – Дед Мороз».

ПОМОГ ИНСТАГРАМ

А в Рязани у самой, наверное, разбитой улицы – Прижелезнодорожной – появился свой аккаунт в Инстаграме. Эта улица в промзоне который год ждет капремонта. Как рассказал создатель «дорожного» аккаунта, рязанцы, которые ездят по этому участку, не раз обращались в администрацию города, но всегда получали ответ: «Возможность ремонта автодороги рассмотрим», «Выделение средств бюджет не предусматривает». Вот и родилась идея создать онлайн ресурс и с его помощью привлечь больше внимания к проблеме.

«Простые водители, таксисты, водители фур, грузовых и спецавто, среди которых немало иностранцев, нигде подобной дороги не видели», – говорит создатель странички. И добавляет в шутку, что по достоинству оценивают дорогу только ученики близлежащей автошколы: на таком «полигоне» они тут же станут профи.

Но водителям не до шуток. Во время непогоды дорогу сильно заливают водой, ямы под ней не видно. А когда очередной потоп отступает, здесь остаются лежать «трофеи» – оторванные подкрылки, куски от бамперов, госномера.

«Некоторые жители, устав от этого безобразия, сами пытаются засыпать ямы асфальтовой крошкой. Но этого хватает до первого дождя», – делится автор аккаунта.

В конце прошлого года о многочисленных жалобах на состояние дороги заявил бизнесомбудсмен Рязанской области Михаил Пронин. 7 ноября глава администрации Елена Сорокина провела прямо на улице выездное совещание. И сообщила, что дорога попала в предварительный план ремонта на 2020 г. На приведение ее в надлежащее состояние выделили 40 млн руб.

После чего все вновь застопорилось.

Но Инстаграм все же помог привлечь внимание к проблеме. Улицу посетили губернатор Николай Любимов, региональный **министр транспорта** Вадим Решетник и другие чиновники. Оказалось, проектно-сметная документация по разбитому участку уже готова. Помимо восстановления дорожного полотна там планируют сделать водоотвод с проезжей части и парковку. На это обещают потратить уже 60 млн руб. Подрядчик должен приступить к работам в августе.

ДОРОГИ XXI ВЕКА

Но есть в России регионы, где на дороги уже грех жаловаться. Хорошие трассы построены в Краснодарском крае, Татарстане, ряде областей. А примером может служить Москва. Новые шоссе, эстакады, мосты и магистрали здесь строят без остановки. Существующих 3600 км не хватает на всех – ведь город растет, как и количество машин. Потому нужно, чтобы дороги занимали не 8, а 15-20% территории города. Каждый год московские власти не только обновляют верхний слой дорожного покрытия на самых популярных маршрутах, но и открывают в среднем по 100 новых километров. Это и короткие

поперечные связки, и такие гигантские проекты, как скоростные хорды. Единая сеть из трех хорд (СВХ, СЗХ, ЮВХ) и Южной рокады уже наполовину готова, в 2023 г. она заработает в полную силу.

Старая проблема «клеверных» развязок, из-за которых образовывались дикие пробки на МКАД, практически решена. Осталось лишь несколько «клеверов», которые надо до конца 2023 г. превратить в многоуровневые развязки с направленными съездами. Такая модернизация сразу увеличивает пропускную способность участка на 30%. Что касается вылетных магистралей, то до реконструкции они в часы пик собирали 8-9-балльные пробки. Теперь же многие пережили кардинальную переделку: получили дороги-дублеры, выделенные полосы для общественного транспорта, новые развязки.

Масштабная стройка идет и на присоединенных к городу 8 лет назад территориях. В 2012-2020 гг. из 949 км проложенных столичных дорог 212 км приходится на Новую Москву.

ПОЧЕМУ ДОРОГИ РЕМОНТИРУЮТСЯ МЕДЛЕННО?

Два года назад Президент России поставил задачу: довести к концу 2024 г. до нормативного состояния 85% городских дорог и 50,9% региональной и межмуниципальной сети. Как идет движение к этой цели?

КОЛДОБИНЫ УХОДЯТ В ИСТОРИЮ

Как посчитали в **Минтрансе**, в прошлом году в России было отремонтировано 16,4 тыс. км автодорог. К экватору нынешнего дорожно-строительного сезона только региональные трассы и городские магистрали приведены в порядок уже на 8 тыс. км. Всего в этом году работы затронут почти 6 тыс. объектов в 83 регионах. Например, в столице Татарстана идет строительство новых участков Большого Казанского кольца – городской магистрали протяженностью 34 км. На Смоленщине ремонтируют участок исторической Старой Смоленской дороги (по ней Кутузов заставил отступить армию Наполеона), и вскоре ямы там тоже станут историей. В Белгороде неделю назад началось движение по двум новым транспортным развязкам. В Тульской области ремонтные работы идут на 4 региональных дорогах в Плавском, Щекинском, Чернском и Дубенском районах, на 13 участках в Туле, Щекине, Новомосковске, Узловском, Дубенском и Веневском районах. А к 500-летию Тульского кремля в Туле должны отремонтировать 8 улиц.

В целом в наилучшем состоянии главные дороги, имеющие федеральный статус. Нормативам **Минтранса РФ** уже сегодня отвечает 84,8% таких магистралей. По ним можно «летать» – и не бояться попасть в яму. Содержание этих трасс бесперебойно финансирует федеральный бюджет. Увы, на них приходится лишь 3,5% всей российской дорожной сети.

Гораздо сложнее ситуация с городскими и региональными дорогами. Первые к концу 2020 г. будут приведены в нормативное состояние на 52%, вторые – на 44,9%. В рамках дорожного **нацпроекта** в 2019 г. **Росавтодор** перечислил регионам 122 млрд руб. Средний уровень финансирования региональных трасс вырос, но не достиг даже трети от нормативного (см. инфографику).

Денег на дорожное хозяйство городам, областям и республикам не хватает, даже несмотря на помощь из центра.

«Дорожные субсидии регионам выделяются ровно в таком объеме, который позволяет достичь целей, поставленных к 2024 г. Движение к ним идет по графику. Но чтобы заметно повысить показатели, нужно увеличить финансирование **нацпроекта**, что по всем направлениям невозможно, – оценивает ситуацию старший научный сотрудник Центра экономики транспорта ВШЭ Екатерина Решетова. – Поэтому **Росавтодор** будет отдавать приоритет региональным проектам, которые нужны для формирования опорной дорожной сети РФ – основных существующих и перспективных маршрутов перевозок».

Пример такого подхода – соединение федеральных трасс «Холмогоры» и Вологда – Новая Ладога, произошедшее в 2019 г. в Вологодской обл. Для этого **Росавтодор** построил

развязку, по которой можно выйти на местную дорогу, приведенную в порядок в рамках **нацпроекта**.

Но эксперты обращают внимание на несколько проблем. На пределе возможностей работает отрасль стройматериалов.

Дорого стоит щебень, который есть не во всех регионах и для транспортировки которого не хватает вагонов. Вторая угроза – дефицит битума: в 2020 г. потребность дорожников в нем прогнозируется в 8 млн тонн, а все российские НПЗ за строительный сезон даже с напряжением всех мощностей могут произвести только 6 млн. Значит, придется делать недостающий битум зимой, но в этом случае не хватает хранилищ, где он мог бы дожидаться лета.

ПОСЧИТАЛИ – УДИВИЛИСЬ

Не все гладко даже на дорогах, состояние которых признано высоким. Счетная палата РФ проверила использование бюджетных ассигнований в 2018–2019 гг. и сделала несколько неприятных открытий. Оказалось, что по прочности покрытия федеральные дороги соответствуют параметрам ГОСТа только на 35,4%. А в распределении бюджетных денег встречаются порой несуразные ошибки: к примеру, средства выделяются на... уже не существующие участки. С 2012 по 2019 г. в общей сложности 48,6 млн руб. было направлено **Росавтодором** на содержание 4,9 км дорог, демонтированных в Иркутской области и Забайкальском крае.

Совсем печальная картина получилась при сравнении фактических затрат на содержание региональных автодорог с реальной потребностью: разброс от 19% в самой неблагополучной Чувашии до 81% в относительно благополучной Мурманской области. «Такая ситуация крайне негативно сказывается на транспортно-эксплуатационном состоянии региональной сети дорог», – делает вывод СП и приводит пример. В Забайкалье на 1 км автодороги III категории тратится 167,9 тыс. руб. в год, или 23,5% от потребности. В результате работы по ее содержанию проводятся с крайне низкой периодичностью: механизированная очистка покрытия и обочин от снега – на уровне 3% от норматива, заливка трещин в асфальтобетонном покрытии – на уровне 1,4%.

НЕ ХВАТАЕТ И ЛЮДЕЙ, И КОМПАНИЙ

Проанализировав конкурсы, на основе которых региональные подразделения **Росавтодора** распределяют контракты, СП отметила крайне низкий уровень конкуренции среди потенциальных подрядчиков. «Экономия по результатам торгов составила не более 1%, основная доля всех госконтрактов заключена с единственным участником торгов по начальной цене контракта», – сообщил аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов, подводя итоги проверки.

И это тоже одна из проблем дорожной отрасли, у которой нет быстрого решения.

«В регионах мало компаний, которым под силу крупные ответственные проекты. Для строительства такого капиталоемкого объекта, как автомобильная дорога, нужны опыт, дорогостоящая техника и финансовые ресурсы, которыми обладают только крупные организации. Мелкие дорожно-строительные фирмы просто не соответствуют условиям конкурсов и работают обычно по субподрядам, – обращает внимание Решетова. – Но **Минтранс** сейчас начал проводить такую политику, когда компаниям с разным опытом работы предлагаются проекты разной сложности. Это позволяет новичкам зайти на рынок и повысить свой рейтинг за счет качественной работы. А затем, предложив более низкие цены, они могут перейти в группу более опытных подрядчиков».

По словам **директора департамента Минтранса РФ Григория Волкова**, в качестве одного из преимуществ, позволяющих выиграть выгодный подряд, будет наличие в компании квалифицированных кадров. Насколько хорошо обеспечена ими дорожная отрасль? «Профильные вузы и кафедры есть только в 11 городах России. Бюджетный набор в них сократился за последние 5 лет в 2 раза. А платное обучение стоит, например, в нашем университете 180 тыс. руб. в год, – рассказывает декан дорожно-строительного

факультета МАДИ Игорь Чистяков. – В итоге для ребят из регионов, которым интересна дорожная специальность, обучение труднодоступно. И приток инженеров в нашу отрасль в последние годы сокращается, даже несмотря на хорошие зарплаты – 70-80 тыс. в месяц сразу после получения диплома специалиста. Рабочими кадрами стройки в целом обеспечены: переучить работать на бульдозере или экскаваторе можно любого механизатора. Но, например, в некоторых регионах уже не осталось ни одного специалиста по мостам».

А это значит, чтобы сделать в России хорошие дороги, мало вложить деньги в асфальт. Нужно вкладывать еще и в людей.

ГДЕ БУДУТ СТРОИТЬ ПЛАТНЫЕ МОСТЫ И МАГИСТРАЛИ?

Платные дороги строят обычно там, где важно повысить скорость движения. В Мексике, например, по всем магистралям, где разрешена езда свыше 90 км/ч, можно ездить только за плату. Но можно ли победить бездорожье, развивая сети коммерческих трасс?

« В общей дорожной сети большинства стран платные дороги занимают считанные проценты или даже доли процента. Во-первых, чаще всего их можно строить только там, где есть бесплатный дублер. Во-вторых, окупаются они не везде, а только на маршрутах с интенсивным движением, – рассказывает руководитель исследовательского подразделения компании InfraOne Александра Галактионова. – В России сейчас 1500 км платных дорог и, по прогнозу Минтранса, к 2024 г. может стать 2976 км. Это, вероятно, произойдет, когда будет достроена Центральная кольцевая автодорога вокруг Москвы, введены первые участки магистрали Москва – Казань, объездные дороги вокруг Хабаровска, Новосибирска, обход Тольятти с мостом через Волгу, мост через Лену в районе Якутска и другие участки. Все эти проекты реализуются государством в партнерстве с инвесторами, которые берут дорогу в концессию и не только получают доход, но и вкладываются в ее создание, реконструкцию, несут расходы по ее эксплуатации. Качество платных дорог хорошее, но сопоставимое с качеством многих бесплатных федеральных трасс. В масштабах всей страны проблему транспортной доступности коммерческие проекты не решают, а скорее помогают распределить трафик на сложных, загруженных участках».

Есть в России и полностью частный мост. Его перекинули над железной дорогой, преграждающей путь в один из микрорайонов Рязани.

Проезд на легковом автомобиле – 25 руб., на грузовике – до 90 руб. Движение активное, проект окупается. Но рязанцы от необходимости платить не в восторге.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ИВАН ЧЕРНОУСОВ; 2020.11.08; БЕСПИЛОТНИК ЕДЕТ НА ТЕСТ

Беспилотные автомобили «Яндекса» теперь тестируются не только в Иннополисе и Тель-Авиве, но и в американском городе Энн-Арбор (штат Мичиган). Законодательство этого штата позволяет беспилотникам передвигаться самостоятельно без контроля со стороны человека.

Езда таких авто на дорогах общего пользования – последний и самый важный этап тестирования. Всего их три, первые два: виртуальная симуляция и тестирование на закрытом полигоне.

Алгоритмы беспилотных автомобилей постоянно обновляются. Для проверки того, как работает система после обновления, сначала используются тесты в симуляторе. В виртуальной среде создаются различные сценарии с другими участниками движения. Если все работает корректно, то потом переходят к тестированию на закрытом полигоне, рассказал Артем Фокин, директор по развитию бизнеса беспилотных автомобилей «Яндекса».

«На тестовой площадке в Подмоскowie мы воссоздали городскую дорожную инфраструктуру, – говорит он. – Здесь есть дороги, перекрестки, круговое движение,

различные знаки, светофоры, пешеходные переходы и даже тоннель, роль которого выполняет ангар. По полигону автомобили «Яндекса» могут ездить в полностью автономном режиме и без человека в салоне. Испытания проходят в том числе в режиме смешанной реальности: программное обеспечение автомобиля генерирует различные препятствия, которых нет на самом деле. Это могут быть виртуальные пешеходы, выбегающие на дорогу, или внезапный маневр виртуального автомобиля». После этого беспилотники выходят на городские дороги. В виртуальной среде и на полигоне сложно воссоздать все многообразие ситуаций, встречающихся в реальном мире.

Самое сложное, с чем сталкиваются беспилотники на дорогах, – это предсказание намерений других участников дорожного движения. Чем их больше на дороге, тем сложнее спрогнозировать их действия. Сейчас автомобили могут безопасно преодолеть даже очень сложную развязку, а действовать будут осторожнее, чем опытные водители. Но непредвиденные ситуации потому так и называются, что их невозможно предугадать. Езда на дорогах позволяет обучить машину действовать в ситуациях с высоким уровнем неопределенности так же уверенно, как опытный водитель. «Тестирование в разных регионах, отличающихся и организацией дорожного движения, и погодой, и культурой вождения, позволяет нарабатывать этот опыт», – отмечает Фокин.

Андрей Воробьев, кандидат технических наук, доцент МАДИ, выделяет две главные проблемы при тестировании беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования на территории РФ. Одна из них – множество вариантов состояний штатной среды эксплуатации и возможных сценариев, возникающих на дорогах. Вторая – необходимость значительного наката по каждому из возможных сценариев.

Кроме того, не решены юридические проблемы. Кто отвечает за аварию с участием беспилотника? Владелец машины? Автопроизводитель? Необходимо обязательно прописать это в законодательстве, прежде чем выводить беспилотники на дороги без участия человека, считает Юрий Молодых, директор по развитию технологических конкурсов Up Great в РВК.

При этом в небольших городах с не очень интенсивным трафиком технология уже готова к применению в полноценном сервисе робо-такси без человека в салоне. «Ограничивающим фактором для таких запусков в России пока служит регулирование: сейчас в салоне автомобиля обязательно должен находиться человек, контролирующий процесс. По мере дальнейшего развития технологии беспилотники смогут ездить эффективно во все более непредсказуемых средах, а через 3-4 года смогут ездить в полностью автономном режиме в час пик в крупных городах», – продолжает Фокин.

Минтранс совместно с минпромторгом разрабатывают поправки, позволяющие создавать в отдельных регионах дополнительные условия для опытной эксплуатации беспилотных автомобилей без присутствия инженера-испытателя за рулем, рассказали «РГ» в министерстве. Ожидается, что беспилотные автомобили смогут выйти на российские дороги без присутствия человека в салоне уже в 2024 году.

Единственным в России городом, где беспилотные автомобили могут ездить без инженера за рулем уже сейчас, является Иннополис (Татарстан). Сервис робо-такси работает там уже почти два года. Город стал первым в Европе, чьи жители могут пользоваться беспилотным такси, и оно очень популярно. За один день беспилотник вызывают в среднем 60-70 раз, а в некоторые дни число доходит до 100. Общее число поездок уже превысило 10 тысяч.

Подготовили Алпатова Ирина, Трубилина Марина, Дуэль Алексей, Черноусов Иван, Зеленькова Ангелина

<https://rg.ru/2020/08/11/chto-nuzhno-znat-o-bespilotnikah-na-dorogah.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2020.12.08; ПОДАЛИ ЗНАК

Напомним, с 1 января 2020 года вступили в силу значимые поправки в Закон «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации». Председатель правления Ассоциации юристов России Владимир Груздев рассказал, что важные коррективы были внесены в статью 28 данного закона, согласно которой все решения вопросов, касающихся государственной регистрации самоходных машин, прицепов и других видов техники, принимаются органами государственной власти субъектов РФ. Порядок такой регистрации устанавливается правительством России.

«Регистрация самоходной техники производится в органах Ростехнадзора. Подача заявления на регистрацию будет доступна через портал госуслуг. Стоит отметить, что регистрации в органах Ростехнадзора не подлежат гоночные автомобили, мотоциклы, мотоблоки, а также транспортные средства, собранные в индивидуальном порядке из запасных частей и агрегатов», – пояснил Владимир Груздев.

Он отметил, что в зависимости от назначения техники будут выдаваться регистрационные знаки разных видов.

Тип 3: регистрационные знаки для тракторов, самоходных, дорожно-строительных и иных машин. Тип 4А: регистрационные знаки на внедорожные мототранспортные средства, не предназначенные для движения по дорогам общего пользования. Например, мотовездеходы, снегоходы. Для перегона техники предусмотрены специальные знаки «Транзит». Они будут выдаваться на 20 суток.

«При нарушении физическим лицом правил государственной регистрации тракторов, самоходных, дорожно-строительных, сельскохозяйственных и иных машин, поднадзорных органам Ростехнадзора, включая прицепы, предусмотрены административные штрафы от полутора до двух тысяч рублей», – резюмировал Владимир Груздев.

Кстати, законодатели, принимая поправки в закон о регистрации транспортных средств, допустили небольшую оплошность: юридически в число самоходных машин чуть было не попали детские электромобили, газонокосилки, моноколеса и т.п. То есть они и попали, если трактовать принятые нормы буквально. А это значило, что пришлось бы создавать систему их государственной регистрации. Купил сыну электромобиль? Прихвати еще с собой газонокосилку и иди регистрировать все это в Ростехнадзор. Получи номера, чтобы сын с чистой совестью гонял по детской площадке, пока ты – тоже с чистой совестью – стрижешь траву.

К счастью, до этого скорее всего не дойдет: правительство России внесло в Госдуму законопроект, вносящий нужные поправки в принятые поправки. Подготовлен и новый порядок регистрации самоходной техники, в котором помимо прочего объясняется, что именно надо регистрировать. Документ рассмотрела подкомиссия по совершенствованию надзорных функций при правительственной комиссии по проведению административной реформы.

Досье «РГ»

Какой транспорт – самоходный

Проект поправок в Закон «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации» устанавливает обязанность регистрации только той самоходной техники, на которую оформляются паспорта и электронные паспорта самоходных машин и других видов техники. То есть те, которые оборудованы двигателем внутреннего сгорания с рабочим объемом более 50 куб. см или электродвигателем мощностью более 4 кВт. Это тракторы, самоходные дорожно-строительные, коммунальные, сельскохозяйственные машины и другие наземные безрельсовые механические транспортные средства и прицепы к ним. За исключением тех, которые предназначены

для движения по автомобильным дорогам общего пользования, автотранспортных средств, имеющих максимальную конструктивную скорость более 50 км/час.

При этом к иным самоходным машинам относятся в том числе автотранспортные средства, имеющие максимальную конструктивную скорость 50 км/ч и менее или не предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования.

<https://rg.ru/2020/08/11/pravitelstvo-razrabotalo-pravila-registracii-kvadrociklov-i-snegohodov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.08; ВОКЗАЛ ОЖИДАНИЯ; ПАССАЖИРЫ – О «СЛАБОМ ЗВЕНЕ» ОТЕЧЕСТВЕННОГО ТУРИЗМА

Железнодорожные вокзалы в российских городах за последние годы стали просторнее и красивее. Но сумки к перрону часто все также приходится тащить по ступеням, а розетку для подзарядки телефона нигде не найти, кроме как в «вип-зале».

В разгар летнего сезона, когда туристы устраивают вокзалам проверку на прочность, Общероссийское объединение пассажиров вместе с Общенациональным союзом индустрии гостеприимства провели опрос.

«Мы построили Крымский мост, запускаем ракеты в космос, но удобные подходы к перронам так и не можем обустроить», – сетует **председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов**.

Вокзал начинается с турникетов, как театр – с вешалки. Удобными вход на вокзал посчитали только 56 процентов опрошенных. Между прочим, 13 процентов участников опроса сказали, что на входе их никак не проверяли. Потолкавшись в очереди у турникетов, пассажиры идут в зал ожидания. Почти 60 процентов пассажиров сказали, что там мало мест. Не всех устраивает навигация.

Наличие Wi-Fi и розеток вообще может показаться невиданной роскошью, если учесть, что 30 процентов пассажиров пожаловались на отсутствие туалетов.

Вопросы у пассажиров вызывает в целом организация внутреннего пространства вокзалов. Например, камеры хранения должны располагаться на первом этаже, считают 60% опрошенных, а многие не могут понять, зачем на вокзале так много продуктовых магазинов, и уж точно не хотят видеть на вокзалах салоны красоты, фитнес-центры, бары.

На перроне пассажира зачастую также ждет настоящая полоса препятствий. Яркий пример – на Ярославском, Казанском вокзалах пассажирам приходится с сумками преодолевать ступени, говорит Зотов. Это столичные вокзалы, что же говорить тогда об остальных, добавляет он. Только 18% опрошенных оценили выходы к платформам как комфортные.

У вокзалов должны быть парковки, считают 85% опрошенных. Правда, платить за парковку не готовы 47%. Кстати, привокзальные площади, а также навигация в залах и кассах понравились пассажирам больше всего.

Как пояснили «РГ» в компании «Российские железные дороги», холдинг постоянно совершенствует работу вокзальных комплексов, уделяя большое внимание требованиям и мнению пассажиров. В 2015-2019 годы на обновление пассажирской инфраструктуры, вокзалов, станций и платформ компания направила 49,4 млрд рублей. Было построено или реконструировано 33 крупных железнодорожных вокзала по всей стране, а капитально отремонтировали 92 вокзальных комплекса. В том числе провели обновление залов ожидания на крупнейших вокзалах, установили там новые сидения с возможностью зарядки мобильных устройств и динамическое табло с расписанием движения поездов дальнего следования. Особое внимание уделяется развитию сервисов и улучшению условий для маломобильных групп населения.

Чтобы вокзалы стали удобнее, эксперты советуют на первом этаже размещать автоматические камеры хранения, причем под разные размеры чемоданов..

Вокзалам нужны лифты и эскалаторы для выхода на перрон и еще капсульные отели. А торговые павильоны стоит привести к одному стилю.

Во вторник из Симферополя отправился первый поезд-трансформер, часть вагонов которого проследуют до Ростова-на-Дону, а часть – до Адлера. Двухгруппные составы будут курсировать раз в три дня и следовать в разные пункты назначения под одним номером. Далее каждая из групп вагонов проследует самостоятельно и будет иметь свой номер в графике движения. Поезд N 315/316 Симферополь – Адлер пройдет через Краснодар, Туапсе, Лоо, Сочи. Поезд N 415/416 Симферополь – Ростов-на-Дону будет курсировать через станции Тимашевская и Староминская. Основная часть пассажиров проследует до станции Ростов-Главный.

Поехали без проблем

Корреспонденты «РГ» проверили, какова сейчас обстановка на самых «жарких» железнодорожных вокзалах страны.

На вокзале в Центральном районе Сочи практически нет очередей. На входе – четыре рамки. Чтобы пройти на перрон, мы потратили всего несколько минут. В Анапу ежедневно прибывает 15-20 поездов с желающими отдохнуть на Черном море. Здесь тоже внешне все штатно – без очередей. Но в соцсетях пассажиры все-таки просят поставить больше скамеек на перроне и открыть новые продуктовые магазинчики и кафе.

В Кисловодске на вокзале даже в разгар сезона тоже нет столпотворения. Минводы и Кисловодск связывает электричка (идет через Пятигорск и Ессентуки). Комфортно и недорого. А в Калининград поездки для всех россиян стали доступны с августа. Но в поезде могут ехать не более 200 пассажиров. Прошлым летом один состав перевозил 600-700 человек. Так что ажиотажа и здесь нет.

Подготовили Ирина Белова, Ульяна Вылегжанина, Александр Ершов, Роман Кияшко, Анна Юркова

<https://rg.ru/2020/08/12/turisty-nazvali-pliusy-i-minusy-zheleznodorozhnyh-vokzalov-rossii.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9172143>

<https://regnum.ru/news/3033750.html>

Ъ-СИБИРЬ-ONLINE; 2020.11.08; НОВОСИБИРСКИХ СТРОИТЕЛЕЙ ПОЗОВУТ В ТОЛМАЧЕВО; ГУБЕРНАТОР АНДРЕЙ ТРАВНИКОВ РАССЧИТЫВАЕТ НА ИХ УЧАСТИЕ В МАСШТАБНОМ ПРОЕКТЕ

В Новосибирской области подписан контракт о строительстве нового терминала международного аэропорта Толмачёво им. Покрышкина. Реализацией проекта займется ООО «Ант япы», входящее в турецкий холдинг.

Официальное название контракта АО «Аэропорт Толмачево» с «Ант япы» – «Реконструкция аэровокзального комплекса международных/внутренних воздушных линий международного аэропорта Новосибирск (Толмачево)» I первая строительства. Его стоимость составляет 13,67 млрд руб. Первый этап работ генподрядчику предстоит завершить в третьем квартале 2022 года.

Региональные власти уделяют особое внимание привлечению новосибирских компаний к строительству комплекса.

«Я благодарен партнерам нашего аэропорта – строительной организации – за понимание, за то, что откликнулись на мою просьбу. Мы, безусловно, заинтересованы в том, чтобы при строительстве такого крупного объекта максимально задействовать наших строителей, поставщиков материалов и оборудования. Во-первых, это рабочие места для наших жителей, это дополнительные налоговые поступления в бюджеты всех уровней. Но значение объекта для региона измеряется не только деньгами. Я уверен, что те строители, которые будут там трудиться, и через много лет с удовольствием станут вспоминать об

участии в такой исторической стройке», – заявил новосибирский губернатор Андрей Травников, присутствовавший на церемонии подписания контракта.

Глава региона предложил также задействовать на этой стройке и бойцов новосибирских студенческих отрядов.

«Уверен, что мы возведем этот объект в срок и качественно», – подчеркнул глава московского представительства холдинга ООО «Ант Япы» Эртан Бейяз.

Ранее был выполнен предварительный этап реконструкции аэровокзального комплекса, освобождена площадь для нового пассажирского терминала, увеличено количество полос на въезд/выезд, модернизирована система освещения проездов и парковок. В ближайшие дни будет возведен строительный городок.

Полностью проект стоимостью около 20 млрд руб. будет завершен к 2025 году. Общая площадь аэровокзального комплекса превысит 100 тыс. кв. м. Высота нового терминала Толмачево с фасадом в виде стеклянной ленты составит более 30 м.

Одновременно в Толмачево реализуется масштабный проект реконструкции аэродромного комплекса. Работы идут в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

По словам Андрея Травникова, совместная работа правительства региона с холдингом «Новаяпорт», аэропортом Толмачево, авиакомпанией «Сибирь», с **Министерством транспорта России и Росавиацией** позволяет реализовать комплексную программу развития авиахаба. Улучшение логистической инфраструктуры региона стимулирует инвесторов к размещению производств в Новосибирской области.

<https://www.kommersant.ru/doc/4450290>

ТАСС; 2020.11.08; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА НОВОСИБИРСКА НАЧНУТ СТРОИТЬ В АВГУСТЕ

Реконструкция аэровокзала международных и внутренних линий крупнейшего за Уралом новосибирского аэропорта Толмачево имени А.И. Покрышкина начнется в августе. Первая очередь строительства будет сдана к маю 2022 года. Об этом на церемонии подписания контракта на выполнение работ с турецкой компанией «Ант Япы» сообщил журналистам гендиректор аэропорта Евгений Янкилевич.

Как отметил Евгений Янкилевич, в Толмачево будет реализован один из самых крупных в России проектов по площади, технологической оснащенности и объемам финансирования аэровокзального комплекса. Подготовку к реконструкции и строительству в аэропорту начали еще летом 2019 года. «Работы начнутся уже в августе, все для этого уже делается. Тендер мы проводили достаточно долго, чтобы выбрать достойного подрядчика. Несмотря на то, что мы долго готовились, этот первый этап мы построим достаточно быстро», – сказал Янкилевич.

Терминал – первую очередь строительства площадью 56 тыс. кв. м – обещают построить и ввести в эксплуатацию к маю 2022 года, а всю программу реконструкции завершить к 2025 году. Общая площадь комплекса превысит 100 тыс. кв. м. Напомним, что в июле турецкая компания «Ант Япы» выиграла аукцион на реконструкцию первого этапа аэровокзала международных и внутренних линий аэропорта Толмачево. Стоимость контракта составила 13,67 млрд рублей.

Представители компании «Ант Япы» выразили надежду, что объект будет построен качественно и в срок. Губернатор Новосибирской области Андрей Травников, который присутствовал на церемонии подписания, добавил, что регион привлечет к реконструкции новосибирских подрядчиков, что создаст дополнительные рабочие места и увеличит налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

Вместе со строительством нового терминала в аэропорту Толмачево идет реконструкция аэропортового комплекса в рамках Комплексного плана модернизации и расширения

магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Проект предполагает строительство новых соединительных рулежных дорожек, перрона с дополнительными стоянками воздушных судов, модернизацию летной зоны. Это позволит обеспечить возможность приема современных воздушных судов, увеличение количества взлетно-посадочных операций как на внутренних, так и на международных направлениях. Благодаря комплексной модернизации к 2022 году аэропорт рассчитывает обслуживать до 10 млн пассажиров в год. Пассажиропоток аэропорта по итогам 2019 года составил 6,75 млн человек.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novyj-terminal-mezhdunarodnogo-aeroporta-novosibirska-nacnut-stroit-v-avguste>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200811/1575621782.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.11.08; КОРРЕКТИРОВКА ПРОЕКТА МОДЕРНИЗАЦИИ ПРИЧАЛА N2 ММТП ПОЛУЧИЛА ОДОБРЕНИЕ ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗЫ

Главгосэкспертиза РФ выдала положительное заключение по корректировке проектно-сметной документации модернизации причала N2 АО «Мурманский морской торговый порт» (МОЕХ: MSCP) (ММТП, входит в АО «СУЭК»), сообщает пресс-служба ведомства. Реконструкция причала N2 необходима для того, чтобы восстановить его эксплуатационные возможности, а также расширить функционал. Обновление причала позволит переключить на него грузопоток с причала N4, который готовится к модернизации.

В результате корректировка проектной документации предусматривает внесение изменений в швартовно-отбойную систему причала, уточняет отметки и усиления свайных элементов, предлагает обновленные решения по анкерной системе, а также конструктивные решения открылков причала и границы трех причалов – N1, N2 и N3.

Реконструкция причала N2 проводится в три этапа, на первом из которых пройдут демонтажные работы, устройство свайного основания и верхнего строения причала, а также дноуглубительные работы. Вторым этапом запланирован комплекс работ по устройству швартовых палов, а третьим – устройство инженерных сетей и благоустройство территории.

Первое положительное заключение государственной экспертизы по проекту реконструкции причала N2 было получено в 2014 году. Однако для обеспечения конкурентоспособности на изменившемся рынке портовых услуг заказчик объекта – Мурманский морской торговый порт – принял решение о корректировке проектной документации и изменении типа расчетного судна в сторону увеличения параметров. Для выполнения швартовки такого судна в проект включили устройство швартовых палов.

Как сообщалось, 2 августа 2019 года по итогам запроса предложений в электронной форме между ФГУП «Росморпорт» и ММТП был заключен договор на разработку рабочей документации и строительно-монтажные работы по реконструкции причала N2 первого грузового района. Стоимость договора составила 918,148 млн рублей. На разработку рабочей документации и реконструкцию отведено не более 18 месяцев с даты подписания договора.

В пресс-службе «Росморпорта» сообщали, что в результате реконструкции будет построен швартовочный пал для приема балкерных судов вместимостью до 75 тыс. тонн, а прилегающая к причалу территория будет оснащена системами орошения угля и очистными сооружениями ливневого стока.

Также в «Росморпорте» отмечали, что проект реализуется на условиях государственно-частного партнерства в рамках федерального проекта «Морские порты России» комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

РИА НОВОСТИ; 2020.10.08; ТРИ РЕГИОНА РФ ДОСРОЧНО ЗАВЕРШИЛИ РАБОТЫ В РАМКАХ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА

Белгородская область, Краснодарский край и Республика Ингушетия досрочно завершили работы по укладке асфальтобетона в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, говорится в сообщении **Минтранса РФ**.

«Общая площадь укладки асфальтобетона и других типов покрытия в субъектах-участниках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** составила 66,9 миллионов квадратных метров, или 55,85% всего объема работ текущего года. Белгородская область, Краснодарский край и Республика Ингушетия эти работы завершили досрочно», – сообщается в релизе.

Отмечается, что в регионах, реализующих **нацпроект**, дорожно-строительный сезон 2020 года стартовал досрочно, а в отдельных субъектах строительство и ремонт автодорог выполняются по графику и даже с его опережением (более 80 %) – это Московская, Ленинградская, Пензенская, Тверская, Воронежская, Волгоградская области, Республика Адыгея и Удмуртская Республика.

«Вместе с тем, в ряде субъектов зафиксирован низкий процент (менее 20%) укладки дорожного покрытия. Это Камчатский и Забайкальский края, Республики Крым и Саха (Якутия), Ямало-Ненецкий и Ненецкий автономные округа, Амурская и Магаданская области. Отдельные регионы демонстрируют опережающие показатели, в том числе по кассовому освоению денежных средств. Это Пензенская область, Удмуртская Республика, Ставропольский край, Республика Ингушетия и Республика Адыгея», – сообщает ведомство.

По данным **Минтранса**, кассовое исполнение проекта на данный момент составляет 101,1 миллиарда рублей, или 40,5%, и достижение годового значения этого показателя **нацпроекта** не вызывает у ведомства опасения, так как работа подрядных организаций оплачивается по факту завершения производственных мероприятий и принятия работ заказчиком в основном в конце календарного года.

<https://realty.ria.ru/20200810/1575576700.html>

На ту же тему:

<https://www.interfax-russia.ru/south-and-north-caucasus/news/ingushetiya-v-troyke-regionov-dosrochno-zavershivshih-dorozhnye-raboty>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosavtodor-rasskazal-o-dosrochno-vpolnivshih-doroznyj-nacproekt-regionah>

<https://dorigirussia.ru/news/6386/>

<https://regnum.ru/news/3032905.html>

<https://emitent.1prime.ru/News/NewsView.aspx?GUID={34FE86FB-A770-4B93-A300-0DF9AFCBA963}>

<https://lenta.ru/news/2020/08/10/asfalt/>

<https://fedpress.ru/news/25/society/2555552>

<https://www.uralinform.ru/news/society/331336-votchina-nosova-postavila-rekord-po-bezdorojyu/>

<https://gtrkamur.ru/news/2020/08/11/108433>

<https://gtrkvainah.tv/content/show/10129>

<https://grozny.tv/news.php?id=39046>

<https://www.grozny-inform.ru/news/society/121072/>

<http://vesti95.ru/2020/08/tri-rossijskih-regiona-dosrochno-zavershili-dorozhnye-raboty-nacproekta/>

<https://crimeapress.info/tri-rossijskih-regiona-dosrochno-zavershili-dorozhnye-raboty-nacproekta-a-vot-krym-paset-zadnih/>

ТАСС; 2020.11.08; РЕМОНТ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В СВЕРДЛОВСКОЙ И ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТЯХ ЗАВЕРШИЛИ РАНЬШЕ СРОКА

«Уралуправтодор» с опережением сроков на месяц завершил ремонт на объектах федеральной дорожной сети в Свердловской и Тюменской областях, сообщила во вторник пресс-служба предприятия.

«На объектах федеральной дорожной сети «Уралуправтодора» с опережением сроков завершены работы по устройству тонких слоев покрытия», – говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что в Свердловской области закончен ремонт на автодорогах Р-354 Екатеринбург – Шадринск – Курган и Р-351 Екатеринбург – Тюмень. Общая протяженность отремонтированных участков составила почти 48 км.

В Тюменской области завершился ремонт на восьми участках федеральных трасс Р-402, Р-404 и Р-254 общей протяженностью почти 87 км.

<https://tass.ru/ural-news/9170847>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.08; ДОРОГУ ИЗ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ В ЧУВАШИЮ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПО НАЦПРОЕКТУ

Участок дороги Работки – Порецкое, соединяющей Нижегородскую область с Чувашией, отремонтировали в Большемурашкинском районе в рамках **нацпроекта**, сообщает пресс-служба правительства региона.

Протяженность отремонтированного участка дороги Работки – Порецкое составила 4,458 километра. Приемку работ провели специалисты Главного управления автомобильных дорог Нижегородской области.

«Эта дорога не только объединяет между собой несколько муниципальных районов, но и является одной из тех, которые соединяют Нижегородскую область с Чувашией. При этом капитального ремонта здесь не проводилось более 15 лет. Укладка нового асфальтобетонного покрытия позволит нам повысить безопасность дорожного движения, сделать комфортнее передвижение нижегородских автомобилистов и водителей из других регионов», – цитирует пресс-служба правительства региона слова губернатора Нижегородской области Глеба Никитина.

Глава региона отметил, что стоимость работ по госконтракту составила 80,9 миллиона рублей. За ходом работ внимательно следили контролеры, которые приезжали на объект от трех до пяти раз в неделю.

Никитин напомнил, что региональная программа национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на 2020 год включает в себя 195 участков общей протяженностью 881 километр.

Подчеркивается, что по поручению губернатора Нижегородской области, контракты на проведение дорожных работ по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** были заключены заранее, в 2019 году. Это позволило подрядчикам рационально распределить свои ресурсы и оперативно приступить к ремонту дорог.

<https://realty.ria.ru/20200811/1575651067.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.11.08; ОКОЛО 200 ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ СКОПИЛОСЬ НА ГРАНИЦЕ РФ И КНР В ПРИМОРЬЕ

В **пункте пропуска** «Пограничный» в Приморье на границе с Китаем вновь образовалась «пробка» из большегрузов – скопилось около 180 фур, за сутки к выезду оформлено 40 грузовиков, сообщается на сайте Дальневосточного таможенного управления.

Подобная ситуация уже складывалась на российско-китайской границе в Приморье весной этого года, когда из-за пандемии коронавируса китайская сторона временно сократила квоту до 40 грузовиков в сутки, а также ужесточила санитарные правила пересечения границы. Проблему удалось решить введением «электронной» очереди.

«На данный момент ситуация на **пункте пропуска** «Пограничный» остается напряженной, в связи с этим находится на постоянном контроле», – сообщил «Интерфаксу» сотрудник пресс-службы правительства Приморского края во вторник.

Он добавил, что губернатор региона Олег Кожемяко уже обратился к китайской стороне с просьбой рассмотреть вопрос об увеличении существующей квоты на пропуск большегрузов в КНР.

На месте уже побывал вице-премьер краевого правительства Александр Костенко.

«Нам поступили сигналы о том, что проблема эта возвращается. Хотя мы не давали распоряжений об отмене сертификации или изменении порядка ее организации. Вероятно, это чье-то самовольное решение, за которое нужно ответить. Если выяснится, что к ухудшению положения наших граждан, к созданию неких «блатных коридоров» причастен кто-то из чиновников, их будут ждать самые серьезные последствия», – сказал Костенко, которого процитировали в пресс-службе.

Для урегулирования ситуации перед **пунктом пропуска** установлен пост ГИБДД, а также знаки, ограничивающие стоянку у дороги. Кроме того, предусмотрена бесплатная площадка для парковки большегрузного транспорта на сутки.

В мае этого года автоперевозчики из-за ситуации у российско-китайской границы в Приморье устроили акцию протеста. В частности, они на три дня приостановили въезд грузовиков в КНР через «Пограничный». Таким образом они надеялись привлечь внимание властей к происходящему, а также напомнить о планах, согласно которым еще несколько лет назад этот **пункт пропуска** планировалось реконструировать, но работы так и не начались.

ТАСС; 2020.11.08; КФУ РАССЧИТЫВАЕТ ПРИВЛЕЧЬ ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ПАРТНЕРОВ К ПРОЕКТУ ПО БЕСПИЛОТНОМУ ТРАНСПОРТУ

Казанский федеральный университет (КФУ) рассчитывает привлечь крупных промышленных партнеров к реализации проекта с МУП «Метроэлектротранс» по разработке, в частности, беспилотного общественного транспорта. Об этом во вторник ТАСС сообщил директор Центра цифровых трансформаций КФУ Дмитрий Чикрин.

«КФУ и «Метроэлектротранс» подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве. Его суть – разработка, эксплуатация и дальнейшее внедрение всех видов электротранспорта высокой степени автоматизации, в том числе полностью беспилотного электротранспорта. Сегодня у нас создана совместная рабочая группа, которая решает вопросы предпроектных исследований, занимается оформлением проекта. К проекту с «Метроэлектротранс» планируем подключить и других крупных промышленных партнеров», – сказал он.

Как уточнил Чикрин, Казанский университет – один из обладателей интеллектуальной собственности в области беспилотных транспортных систем любых типов в России. В частности, вуз является крупнейшим поставщиком данных решений для ПАО «КамАЗ». КФУ имеет большой объем интеллектуальной собственности, связанный с автоматизацией наземного, наводного и воздушного транспорта.

«Наземный транспорт – это не только традиционные беспилотные автомобили, это и железнодорожный транспорт, а также, в данном случае, электротранспорт. «Метроэлектротранс» – наш основной партнер в области электротранспорта, являющийся крупнейшим эксплуатантом данных видов техники. В парке организации есть все, начиная от скоростных трамваев, заканчивая метро, троллейбусами всех типов», – сказал Чикрин.

По его словам, особенность разработок вуза заключается в некоторых уникальных моментах, например, в интересных особенностях систем машинного зрения. Системы КФУ «работают быстрее и точнее, чем у значительного числа конкурентов», отметил

Чикрин. Навигационные системы способны определять не только местоположение транспорта, но и состояние путей сообщения.

«Наши решения являются экономически обоснованными: по стоимости они составляют всего лишь 10-20% от стоимости транспортного средства, а не сотни процентов. Мы сейчас ведем предпроектные работы, первые образцы беспилотной техники могут быть вывезены на дороги уже через год-полтора после получения одобрения проекта, а уже в серийную эксплуатацию разработки могут попасть, ориентировочно, через три года», – сказал Чикрин.

О Казанском федеральном университете

КФУ является одним из старейших университетов России, утвердительная грамота Казанского императорского университета и его устав были подписаны Александром I 5 ноября 1804 года. Ректор вуза – Ильшат Гафуров.

<https://tass.ru/ekonomika/9169479>

ТАСС; 2020.11.08; МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР В КИТАЙ В ЕАО ПЛАНИРУЮТ ВВЕСТИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В 2022 ГОДУ

Компания «Рубикон», являющаяся заказчиком строительства железнодорожного моста через Амур в Китай в Еврейской автономной области (ЕАО), готова запустить объект в эксплуатацию в первом квартале 2022 года при решении вопросов финансирования. Об этом сообщило во вторник Управление по информационной политике аппарата губернатора и правительства области.

Это первый железнодорожный мост между Россией и Китаем. Его длина – 2 209 метров, 309 из них приходится на российскую сторону. Китай завершил строительство своей части. Сроки сдачи российской части моста неоднократно сдвигались.

«У ООО «Рубикон» нет технических проблем с реализацией проекта в установленные сроки. Срок завершения строительно-монтажных работ – 3 квартал 2021 г., согласно рабочему графику подрядчика. Получение заключения о соответствии – 4 квартал 2021 г., ввод объекта в эксплуатацию – 1 квартал 2022 года, согласно дорожной карте, утвержденной главным инженером Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» Шипулиным Н. П.», – приводятся в распространенном релизе слова первого заместителя генерального директора Мурада Магомедова.

По словам Магомедова, в настоящее время строительно-монтажные работы по мосту ведутся низкими темпами из-за проблем с финансированием со стороны генерального подрядчика. «Переговоры генерального подрядчика по привлечению финансирования в проект находятся на завершающем этапе», – говорится в сообщении со ссылкой на представителя компании «Рубикон».

Ранее региональное правительство, цитируя Магомедова, сообщало, что строительная готовность основного моста и железнодорожной инфраструктуры составляет 72%. В проекте были выявлены ошибки, стоимость работ по строительству моста увеличилась более чем на 232 млн рублей. Стоимость контракта строительства российской части моста оценивалась почти в 9 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9175721>

ТАСС; 2020.11.08; В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ 18 АВГУСТА ОТКРОЮТ ПЕРВЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ВЕЛОПРОКАТ

Сеть городского велопроката «Велобайк» начнет действовать в Нижнем Новгороде. Проект реализовали в рамках соглашения, которое заключили в 2019 году между регионом и ВТБ, сообщили журналистам во вторник в пресс-службе правительства Нижегородской области.

«18 августа в Нижнем Новгороде начнет действовать сеть городского велопроката «Велобайк». Аналогичные системы уже успешно работают в Москве и Мурманске. В

нынешнем сезоне нижегородцам будет доступна аренда 200 велосипедов на 20 станциях, из которых 16 разместятся в нагорной части Нижнего Новгорода, четыре – в заречной», – отметили в пресс-службе.

По словам **министра транспорта** и автодорог Нижегородской области Павла Саватеева, станции проката в основном находятся в историческом центре города. «Благодаря этому можно составить для себя маршрут, который охватит практически все основные достопримечательности. Создание такой системы особенно актуально в преддверии 800-летия Нижнего Новгорода. Рассчитываем, что в следующем году количество станций и велосипедов увеличится», – цитирует Саватеева пресс-служба.

Для того, чтобы воспользоваться велосипедом, клиент должен зарегистрироваться на сайте или в мобильном приложении, где можно приобрести доступ на сутки, месяц или сезон. «Техническое обслуживание и санитарная обработка велосипедов будут проводиться на ежедневной основе. Также для пользователей «Велобайка» будет работать круглосуточная служба поддержки», – цитирует пресс-служба президента компании «Велобайк» Максима Акимова.

Проект общественного проката «Велобайк» действует в Москве с 2013 года. Он реализуется банком ВТБ в рамках программы «Спортивная страна» совместно с департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы. В июле 2020 года общественный велопрокат открылся в Мурманске.

<https://tass.ru/v-strane/9172629>

ТАСС; 2020.11.08; НОВЫЙ ОСТАНОВОЧНЫЙ ПУНКТ ПЕЧАТНИКИ НА МЦД-2 БУДЕТ ТРЕХУРОВНЕВЫМ

Станция Печатники второго Московского центрального диаметра (МЦД-2) будет построена с трехуровневым павильоном. Об этом сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе Московской железной дороги (МЖД).

«Железнодорожники ведут строительство нового остановочного пункта Печатники. <...> Проектом предусмотрено строительство двух платформ с навесом во всю длину и трехуровневого павильона: выход в город на улицу Шоссейную будет через надземный конкорс, а на улицу Люблинскую – через тоннель. Внутри разместятся кассовый зал и турникеты. Для удобства пассажиров вестибюли оснастят лифтами и эскалаторами», – сказали в пресс-службе.

Новый остановочный пункт разместится между станциями Кубанская в столичном районе Люблино и Текстильщики Курского направления МЖД и войдет в маршрут МЦД-2 Нахабино – Подольск. Остановочный пункт будет интегрирован с одноименными станциями «Печатники» Люблинско – Дмитровской и Большой кольцевой линий столичного метрополитена.

«В настоящее время на станции уже завершили проходку подземного тоннеля, установили железобетонные опоры для конкорса и платформ, возводят стены и лестничные сходы вестибюля. Завершить строительство планируется в 2021 году. После его открытия улучшится транспортная доступность для жителей районов Печатники, Текстильщики и Люблино», – заключили в пресс-службе МЖД.

<https://tass.ru/moskva/9170281>

ТАСС; 2020.11.08; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД «ТАВРИЯ» ОТПРАВИЛСЯ ИЗ КРЫМА В АДЛЕР И РОСТОВ-НА-ДОНУ

Первый поезд «Таврия» из Симферополя отправился во вторник в Адлер и Ростов-на-Дону, сообщили ТАСС в пресс-службе оператора пассажирских железнодорожных перевозок по Крымскому мосту компании «Гранд сервис экспресс».

Состав проследует до станции Разъезд 9 км в Краснодарском крае, далее каждая из групп вагонов будет следовать самостоятельно (как два состава с разными локомотивами) под своим номером в графике движения до Адлера и Ростова-на-Дону.

«Новые ночные поезда из Симферополя в Ростов-на-Дону и Адлер позволят с удобством путешествовать вдоль черноморского побережья и делают доступной инфраструктуру Краснодара и Ростова-на-Дону для жителей полуострова. Большая часть мест занята пассажирами. Основная часть пассажиров проследует до конечной станции Адлер. Протяженность маршрута составит 790 км, время в пути составит 22 часа», – сказал собеседник агентства.

В пресс-службе уточнили, что в состав поезда входят два купейных и 15 плацкартных вагонов (включая группу Симферополь – Ростов-на-Дону). Общая вместимость состава – более 800 мест. Стоимость билета на полный маршрут в плацкартном вагоне от 1 400 рублей, в купейном – от 3 000 рублей. Поезда будут отправляться раз в три дня. Первый состав двухгруппного поезда «Таврия» №315/316 Симферополь – Адлер с купейными и плацкартными вагонами проследует через Краснодар, Горячий Ключ, Туапсе, Лазаревское и Сочи.

Поезд №415/416 сообщением Симферополь – Ростов-на-Дону будет курсировать через станции Тимашевская и Староминская, общее время в пути из Симферополя до станции Ростов-Главный составит 15 часов.

Компания «Гранд сервис экспресс» создана в 2002 году, является первым частным железнодорожным перевозчиком страны. С декабря 2019 года открыто постоянное железнодорожное пассажирское сообщение с Крымом на двух маршрутах: Москва – Симферополь и Санкт-Петербург – Севастополь.

<https://tass.ru/v-strane/9177509>

ТАСС; 2020.11.08; БИЛЕТЫ НА ПОЕЗД ИЗ МОСКВЫ В СУХУМ ПОДРОЖАЛИ ЗА ГОД В СРЕДНЕМ НА 16%

Стоимость билетов на поезд из Москвы в Сухум за год в среднем увеличилась на 16%. Это следует из материалов сервиса Tutu.ru.

В крупнейший город Абхазии и ее столицу – Сухум – приезжают на поезде чаще всего из Москвы, Ростова-на-Дону и Адлера. Первый поезд после снятия временных ограничений на границе России и Абхазии отправился в Сухум из Москвы 7 августа. По данным аналитического центра сервиса поездок и путешествий Tutu.ru, средний чек по билетам из Москвы вырос на 16% по сравнению с прошлым годом. Билеты в одну сторону обходятся в среднем в 4 972 рубля – на 702 рубля дороже, чем годом ранее. Рост среднего чека по направлению Ростов-на-Дону – Сухум – еще более существенный, на +35%, с 1 869 до 2 519 рублей. Билеты из Адлера и Краснодара обходятся дороже в среднем на 18% и 11% соответственно. Заметно подорожали билеты в Сухум из Санкт-Петербурга – на 30%, с 5 170 до 6 702 рублей.

В Tutu.ru отметили, что еще одно популярное направление для путешествий в Абхазию – Гагра. В этот город на данный момент больше всего поездок запланировано из Ростова-на-Дону, Краснодара и Москвы, несмотря на рост среднего чека по этим направлениям почти в полтора раза. Билеты из Петербурга в Гагру обходятся в среднем дороже на 29% по сравнению с прошлым годом. Наиболее заметен рост среднего чека за железнодорожные билеты в Гагру из Воронежа (+79%) и Сочи (+62%).

В Сухум из Сочи

Многие отдыхающие добираются в Абхазию из Сочи, причем не только на поезде, но и на электричке, автобусе или даже просто пешком. Средний чек для железнодорожных билетов Сочи – Сухум вырос на 12% по сравнению с прошлым годом: с 788 до 886 рублей.

Кроме того, существует и «единый» билет, благодаря которому легко добраться из южных городов России – Сочи и Адлера – на абхазские пляжные курорты и обратно. С 5 августа поездки по нему возобновились, перевозки осуществляются с пересадкой на железнодорожном вокзале Адлер и в аэропорту Сочи в пять городов Абхазии: Гагру, Пицунду, Гудауту, Новый Афон и Сухум. Стоимость автобусной части проезда осталась на уровне 2019 года.

На поезда в Сочи в августе – сентябре больше всего покупают билеты из Краснодара, Москвы и Ростова-на-Дону. Средние чеки по билетам из Краснодара и Ростова-на-Дону сократились на 3% и 6% соответственно. А вот билеты из Москвы обходятся в дороге на 17%: средний чек вырос с 5 538 до 6 479 рублей.

На самолеты в Сочи куплено больше всего билетов из Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга. Средние чеки практически по всем популярным направлениям снизились. Так, билеты на самолет из Москвы в Сочи обходятся дешевле на 15%, чем годом ранее, из Санкт-Петербурга – на 29%, из Екатеринбурга – на 19%. Заметно подешевели билеты в Сочи из Красноярска (-34%), Уфы (-32%) и Новосибирска (-24%). При этом аналитики Туту.ру отмечают, что добраться в Сочи, к примеру, из Москвы в этот отпускной сезон дешевле на самолете. Средний чек по билетам на август-сентябрь составляет 5 414 рублей при покупке билета на самолет и 6 479 рублей – на поезд. Средние чеки по билетам на самолет и поезд из Санкт-Петербурга в Сочи практически равны.

<https://tass.ru/ekonomika/9168919>

ТАСС; 2020.11.08; НА ДЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МЖД НАЧАЛСЯ ЛЕТНИЙ СЕЗОН, КОТОРЫЙ ПРОЙДЕТ БЕЗ ПАССАЖИРОВ

Детские железные дороги в Кратове Московской области и Новомосковске Тульской области, начавшие работу во вторник, проведут из-за ситуации с пандемией сокращенный летний сезон без пассажиров. Об этом сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе Московской железной дороги (МЖД).

«11 августа на детских железных дорогах МЖД в подмосковном Кратове и Новомосковске Тульской области начался летний эксплуатационный сезон, который в этом году, согласно предписаниям Роспотребнадзора, пройдет без пассажиров. Юные железнодорожники смогут освоить основные железнодорожные профессии, теорию по которым они изучали в течение учебного года», – сказали в пресс-службе.

Там добавили, что ребята будут работать машинистами, помощниками машинистов, дежурными по станции, составителями поездов, стрелочниками, слесарями по ремонту подвижного состава и т. д.: практика на малых магистралях организована более чем по 20 специальностям.

«Этим летом практика на детских дорогах проходит с соблюдением всех эпидемиологических требований. Перед началом смены детям измеряют температуру, выдают защитные маски. Для дезинфекции рук на территориях детских дорог установлены санитайзеры. В служебных и технических помещениях, подвижном составе, на платформах нанесена специальная социальная разметка», – отметили в пресс-службе.

В июне летняя производственная практика на детских дорогах МЖД проходила в онлайн-формате. Ребята, находясь дома, получали видеоматериалы индивидуальных и командных заданий, которые способствовали закреплению знаний по основным железнодорожным профессиям.

В границах МЖД расположены две детские железные дороги: в поселке Кратово и Новомосковске Тульской области. Они являются не только популярными туристическими объектами, но и центрами профориентации. Ежегодно свыше 60% выпускников малых магистралей становятся студентами средних и высшей железнодорожных учебных заведений. Стать учащимся детской железной дороги могут школьники начиная с 5 класса.

<https://tass.ru/obschestvo/9174653>

РБК РОСТОВ; 2020.10.08; В ЗАКУПКЕ ПО БАГАЕВСКОМУ ГИДРОУЗЛУ НА 21 МЛРД НАШЛИ НАРУШЕНИЯ

ФАС России признала обоснованной жалобу закупку на строительство Багаевского гидроузла, сообщили в пресс-службе ведомства.

В службу обратилась компания «РостСтройКонтракт», которая сообщила, что **Росморречфлот** и администрация Азово-Донского бассейна как заказчик и контрольный органы неверно оформили документацию о антидемпинговых мерах, размер обеспечения исполнения контракта, условия заключения договора страхования объекта строительства. Заказчик выразил несогласие с жалобой, указывая на то, что вся документация была составлена в соответствии с законом. Однако ФАС признала жалобу обоснованной, но не потребовала устранить нарушения, так как на прошедшую ранее процедуру запроса предложений не было подано ни одной заявки, то есть нарушения в документации закупки не повлияли на выбор исполнителя контракта.

Как следует из решения, в настоящее время дело было передано в управление контроля размещения госзаказа для рассмотрения вопроса о возбуждении административного дела.

Напомним, стоимость контракта на основной этап строительства Багаевского гидроузла составила 21 млрд руб. Запрос предложений был опубликован 16 июля, процедура была проведена 30 июля.

Багаевский низконапорный гидроузел планировалось построить в районе х. Арпачин Ростовской области. В рамках проекта было запланировано строительство гидроузла в составе судоходного шлюза, рыбопропускных сооружений, плотины, инженерных сооружений от затопления и подтопления территорий.

В зону строительства Багаевского низконапорного гидроузла, а также в зону последующего затопления попадают земельные участки общей площадью 1,3 тыс. га. У собственников предполагалось изъять 472 участков общей площадью 487 га.

Проектировщиком гидроузла выступает АО «Акватик» (г. Москва). Стоимость проектных работ оценивалась в 552,2 млн рублей. Строительные работы планировалось закончить не позднее декабря 2020 года.

<https://rostov.rbc.ru/rostov/10/08/2020/5f31337c9a79472fd087f44b>

ВЕСТИ; 2020.11.08; ПОЛЕТ В НИКУДА: АВИАКОМПАНИИ ВЫДАЮТ ВАУЧЕРЫ НА РЕЙСЫ, КОТОРЫХ ТОЧНО НЕ БУДЕТ

Что делать пассажирам, которые приобрели билеты на самолет, но авиакомпания рейс отменила, или же вовсе не собиралась отправлять самолет по этому маршруту? И почему некоторые компании продолжают продавать билеты или выдавать ваучеры на ранее купленные рейсы, которых, по сути, нет и не будет?

Эту ситуацию в эфире телеканала «Россия 1» прокомментировал председатель Общероссийского объединения пассажиров, член Общественного совета при **Минтрансе России** Илья Зотов.

Он признает, что, действительно, появилась такая мошенническая схема, когда авиакомпания знает заранее, что никуда не летит – в ближайшее время она закроет свои полеты, но, тем не менее, выдает людям ваучеры за ранее купленные билеты или же продолжает продавать их.

Когда правительство России издавало постановление о возможности выдавать ваучеры за отмененную поездку, была пандемия коронавируса, но сейчас ситуация изменилась.

Некоторые авиакомпании, действительно, до сих пор находятся в трудном экономическом положении, но, как считает эксперт, в таких ситуациях, когда рейсов точно не будет, людям надо возвращать деньги, а не выдавать ваучеры.

Зотов говорит, что на эту проблему должны обратить внимание надзорные органы, поскольку такая практика противоречит и постановлению правительства, и «Воздушному кодексу».

При этом когда люди столкнулись с подобной ситуацией, они не могли дозвониться до авиакомпаний, а ответ на электронную почту им приходил только в течение 30 дней.

Зотов отмечает, что сама по себе продажа билетов на любые международные направления законодательством не запрещена. Поэтому с учетом сложившейся ситуации, видимо, надо вносить в него соответствующие изменения.

Тем людям, у кого сейчас на руках билеты на рейсы, которые точно не полетят, эксперт советует, прежде всего, написать претензию в адрес авиакомпании. Причем, направить ее почтой, указав все факты, которые были, сослаться на постановление правительства, где указаны конкретные даты действий.

«И если в течение 30 дней не будет никакого ответа, то обращаться в суд. Но первой должна идти именно претензия. Авиакомпании в ответ на претензии деньги в основном возвращают», – говорит член Общественного совета при Минтрансе России.

<https://www.vesti.ru/article/2439201>

ТАСС; 2020.11.08; «БЕЛАВИА» ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ РЕЙСОВ В РОССИЮ ДО 21 АВГУСТА

Белорусская авиакомпания «Белавиа» продлила приостановку рейсов во все города России до 21 августа. Как передает во вторник агентство БелТА, об этом сообщает перевозчик.

При этом рейсы в Воронеж, Казань и Нижний Новгород приостановлены до 24 октября. Отмечается, что вернуть деньги за поездку или изменить даты вылета можно до 30 марта 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/9172583>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.08; АВИАКОМПАНИИ ВВЕЛИ ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ПРОВОЗУ РУЧНОЙ КЛАДИ НА РЕЙСАХ В ТУРЦИЮ

Российские авиакомпании сообщили, что на рейсах в Турцию появятся новые ограничения по провозу ручной клади. Кроме того, некоторые перевозчики отказались от бортипитания, сообщает АТОР.

Отмечается, что на этот шаг перевозчики пошли по требованию турецких властей. Теперь провозить в салоне можно будет только женские сумочки, мужские портфели, чехлы для ноутбуков/сумок и детских сумок, сувениры из коммерческих зон аэропорта, ювелирные изделия.

Остальные вещи должны сдаваться в багаж без взимания дополнительной платы.

Один из туроператоров также заявил, что в связи с эпидемиологической ситуацией для минимизации контактов с бортпроводниками на чартерных рейсах в Анталию не будут давать еду. Пассажирам будет раздавать только воду.

«Норма провоза багажа сохраняется без изменений», – сообщили в пресс-службе компании.

Однако, подчеркивают очевидцы, иногда сотрудники авиакомпаний не пропускают только крупногабаритную ручную кладь, а спортивные рюкзаки все же иногда допустимы – но кому как повезет.

Наблюдатели уточняют, что российская сторона внимательно следит за соблюдением новых норм, и удастся ли пройти на борт с рюкзаком – вопрос удачи и конкретного случая. Рекомендуются по возможности приходиться на регистрацию уже с разрешенными вариантами ручной клади.

Что касается контроля в Турции, очевидцы отмечают, что никто на границе и таможне не обращает никакого внимания на габариты ручной клади прибывших пассажиров.

<https://ria.ru/20200811/1575647032.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aviakompanii-ogranichili-provoz-ruchnoi-kladi-na-reisah-v-Turtsiyu-2020-08-11/>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.08; «АЭРОФЛОТ» РАССКАЗАЛ О СПРОСЕ НА РЕЙСЫ В ТУРЦИЮ

Спрос на рейсы «Аэрофлота» из РФ по всем турецким направлениям высокий, количество бронирований в Стамбул в августе выше на 27%, чем за аналогичный период прошлого года, сообщила РИА Новости пресс-секретарь авиакомпании Юлия Спивакова.

«Спрос на всех турецких направлениях высокий, пока самый высокий – на направлении Москва – Стамбул. В текущем августе на рейсах в Стамбул количество бронирований выше на 27%, чем за аналогичный период прошлого года», – сказала Спивакова.

Она отметила, что, так как возобновление полетов произошло недавно, глубина бронирования на данный момент в среднем – две недели.

«Заполняемость рейсов в Турцию высокая», – сказала Спивакова, отметив, что выводы делать рано, но в период с 10 по 18 августа она уже превышает 85%.

<https://ria.ru/20200811/1575620075.html>

ПРАЙМ; 2020.11.08; ЗА ПЕРВЫЕ СУТКИ ПОЛЕТОВ НА КУОРТЫ ТУРЦИИ ВЫЛЕТЕЛИ 9 ТЫС ЧЕЛОВЕК ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Пассажиропоток на рейсах из московского аэропорта «Шереметьево» в курортные города Турции – Анталию, Бодрум и Даламан – за первые сутки полетов составил 9 тысяч человек, сообщает аэропорт.

Россия 1 августа возобновила прерванные из-за пандемии коронавируса рейсы за рубеж – в турецкие Анкару и Стамбул, а также в Великобританию. Кроме того, были разрешены полеты в Танзанию, однако пока таких рейсов нет. С 10 августа возобновились рейсы на турецкие курорты – в Анталию, Бодрум и Даламан.

«10 августа 2020 года, в рамках поэтапного восстановления международного воздушного сообщения, ведущие российские авиакомпании открыли рейсы по популярным туристическим направлениям в Анталию, Бодрум и Даламан из международного аэропорта «Шереметьево». За первые сутки авиасообщения пассажиропоток на рейсах по данным маршрутам составил 9 тысяч человек», – говорится в сообщении.

Рейсы по данным направлениям из «Шереметьево» выполняют **авиакомпания «Аэрофлот»**, «Россия», Nordwind Airlines, Azur air, Royal Flight и «Икар». Пассажиры авиакомпаний обслуживаются в терминале D.

Аэропорт также отметил, что за период с 1 по 10 августа пассажиропоток «Шереметьево» в/из Турции составил 21,5 тысячи человек, при этом обслужено 4,8 тысячи прибывших и 16,7 тысячи вылетевших пассажиров.

<https://1prime.ru/business/20200811/831898805.html>

ТАСС; 2020.11.08; РОСТОВСКИЙ АЭРОПОРТ ИЗМЕНИЛ СХЕМУ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ ПОСЛЕ ЗАПУСКА РЕЙСОВ В ТУРЦИЮ

Ростовский аэропорт Платов изменил схему обслуживания пассажиров после запуска регулярного сообщения с городами Турции. В частности, увеличилось количество стоек регистрации пассажиров на международные рейсы, сообщили во вторник в пресс-службе аэропорта.

«В международном аэропорту Платов в связи со стартом активной полетной программы на турецкие курорты изменена схема обслуживания пассажиров в терминале. Для удобства гостей аэропорта, вылетающих за рубеж, увеличилось число стоек регистрации на международных рейсах. Пассажиры, путешествующие за границу, могут

зарегистрироваться и сдать багаж на стойках 1-22, для пассажиров внутренних рейсов доступны стойки 23-32», – говорится в сообщении.

Кроме того, с учетом ожидаемого увеличения пассажиропотока в пиковые часы работы аэропорта открыли дополнительный вход в аэровокзал. «Все перечисленные меры направлены на то, чтобы пассажиры аэропорта, вылетающие за рубеж через Ростов-на-Дону, могли быстро и с комфортом пройти необходимые предполетные процедуры», – отметили в пресс-службе.

В понедельник в международном аэропорту Платов (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») возобновились регулярные и чартерные рейсы на популярные турецкие курорты Анталья и Бодрум. Ежедневно из Платова запланировали к выполнению до 13 рейсов, их будут выполнять четыре авиаперевозчика. Кроме того, с 3 августа из Платова выполняются рейсы в Стамбул.

<https://tass.ru/v-strane/9173933>

ТАСС; 2020.11.08; АВИАКОМПАНИИ МОГУТ ОТКАЗАТЬСЯ ПЕРЕВОЗИТЬ УМЕРШИХ ИЗ-ЗА COVID-19 ИЗ ТУРЦИИ В РОССИЮ

Авиаперевозчики могут отказать в транспортировке из Турции в Россию тела пациента с установленным диагнозом COVID-19. Об этом говорится в распространенном в понедельник разъяснении посольства РФ в Анкаре относительно действий турецких властей в условиях сохраняющихся рисков заражения коронавирусом.

«В случае летального исхода авиаперевозчик вправе отказать в репатриации тела пациента с установленным диагнозом COVID-19 в связи с высоким риском инфицирования. В таких случаях родственникам будет предложено захоронение на территории Турции», – указывается в сообщении.

В посольстве объяснили, что произойдет, если у гостя гостиницы обнаружат повышенную температуру (от 37,8 градуса). В этом случае его отправят к отельному врачу, который уже сам принимает решение о вызове скорой помощи для доставки в больницу и проверки на наличие симптомов COVID-19. Если у одного из членов семьи выявят коронавирус, анализы возьмут у остальных родственников, отдыхающих в отеле, и даже могут направить на сдачу тестов выборочное число контактировавших с заразившимся. «Конкретного алгоритма действий по поголовной проверке и принудительной госпитализации всех постояльцев или проверке их на наличие заражения не существует», – заметили при этом в диппредставительстве.

Там подчеркнули, что «существуют особые оговорки по тем лицам, которые остаются в отеле на 14-дневном карантине». «Согласно сертификату здоровья, отельеры берут на себя обязательство оплачивать все расходы, связанные с проживанием и питанием изолируемого лица. Однако по итогам карантина, если он превышает количество дней отдыха по оплаченной путевке, перелет в Россию должен оплатить либо туроператор, либо сам клиент. Данный вопрос остается открытым. Страховая компания выполняет свои обязательства по оплате транспортных расходов по возвращению на родину в случае госпитализации клиента, а не пребывания на карантине», – пояснили в посольстве.

В диппредставительстве также отметили, что, несмотря на предписания по обязательному ношению масок в закрытых помещениях, режим их использования для клиентов внутри отелей не регламентирован и носит уведомительный характер.

<https://tass.ru/obschestvo/9165441>

ТАСС; 2020.11.08; АВИАКОМПАНИЯ «ЮТЭЙР» ЗАПУСТИЛА РЕЙСЫ ИЗ ГРОЗНОГО В АСТРАХАНЬ И СОЧИ

Авиакомпания «Ютэйр» (Utair) открыла прямые регулярные рейсы из Грозного по двум новым направлениям: в Астрахань и Сочи. Они будут выполняться два раза в неделю, сообщает во вторник пресс-служба авиакомпании.

«Utair расширила свое присутствие в Северо-Кавказском регионе и начала летать из Грозного по двум новым направлениям: в Астрахань и Сочи. Из Грозного в Астрахань Utair запустила рейсы по понедельникам, четвергам и воскресеньям, а в Сочи – по понедельникам и четвергам», – сказано в сообщении.

Полеты будут выполняться на самолетах ATR 72-500, вмещающих 70 пассажиров. «Для удобства жителей Северо-Кавказского региона Utair ввела новые востребованные рейсы. Они помогут быстро и без пересадок добраться из Грозного в Астрахань и Сочи за 1,5-2 часа», – приводятся в сообщении слова вице-президента по управлению сетью и парком «Utair – Пассажирские авиалинии» Дмитрия Белокопя.

«Ютэйр» – четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний». В 2019 году перевезла более 7,7 млн человек.

<https://tass.ru/v-strane/9171417>

ИНТЕРФАКС; 2020.11.08; «ВОЛГА-ДНЕПР» И АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА НАМЕРЕНЫ СОЗДАТЬ ЦЕНТР КОМПЕТЕНЦИЙ В СФЕРЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Группа авиакомпаний «Волга-Днепр» и международный аэропорт Красноярск («Емельяново») планируют открыть учебный центр для специалистов в области грузовых авиаперевозок, сообщил в интервью агентству «Интерфакс-Сибирь» генеральный директор аэропорта Андрей Метцлер.

«Используя здесь компетенции группы компаний и аэропорта, привлекая министерство образования и два местных профильных вуза, мы хотим создать здесь серьезный центр компетенций. Не просто учебный центр, который будет готовить пилотов или других специалистов, а еще и научный оплот отрасли», – заявил руководитель аэропорта.

По его словам, центр создается для развития персонала, занятого в реализации таких проектов, как стерильный аэропорт, грузовой хаб, центр лесопожарной безопасности, создание особой экономической зоны в Емельяновском районе Красноярского края и ряда других.

Официальную презентацию центра аэропорт планирует провести в сентябре 2020 года.

Группа «Волга-Днепр» – крупнейшая на мировом рынке авиаперевозок сверхтяжелых и негабаритных грузов. Одноименная авиакомпания и ее «дочка» AirBridgeCargo базируются в московском «Шереметьево», «Атран» – во «Внуково». Общий флот состоит из грузовых Ан-124-100 «Руслан», Ил-76ТД-90ВД, Boeing-747 Freighter, Boeing-737-400SF. Группу контролирует ее основатель и президент Алексей Исайкин.

Аэропорт «Красноярск» (ООО «Аэропорт Емельяново») сотрудничает с 26 российскими и зарубежными авиакомпаниями, которые осуществляют полеты по 68 направлениям. Аэропорт обслуживает грузовые рейсы всех компаний группы «Волга-Днепр», а также авиакомпании «Авиастар ТУ».

В 2019 году аэропорт «Красноярск» обработал 18,2 тыс. тонн различных грузов, что составило 80% от объемов 2018 года.

ИНТЕРФАКС; 2020.11.08; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» В ИЮЛЕ СНИЗИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 42%

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) в июле 2020 года перевезла 622,478 тыс. пассажиров, что на 42% меньше, чем в июле 2019 года, сообщила пресс-служба авиакомпании.

На внутренних направлениях перевезено 615,224 тыс. человек, на международных – 7,254 тыс. человек.

Вместе с тем, по сравнению с июнем текущего года перевозка пассажиров увеличилась в 3,5 раза, по сравнению с апрелем – почти в 15 раз.

В июле «Уральские авиалинии» совершили 4,75 тыс. рейсов, 127 из которых – репатриационные, грузовые и чартерные. «До показателей аналогичного периода 2019 разрыв составил 26%», – говорится в сообщении.

В январе-июле услугами «Уральских авиалиний» воспользовались 2 млн 666,28 тыс. пассажиров, что почти вдвое меньше, чем за аналогичный период 2019 года (тогда показатель составил 5,3 млн человек). Перелеты по внутренним направлениям совершили 1 млн 825,465 тыс. человек, по международным – 840,815 тыс. человек. Всего за этот период выполнено 21,593 тыс. рейсов (на 39% меньше, чем в январе-июле 2019 года), в том числе на внутренних воздушных линиях – 14,89 тыс., на международных – 6,703 тыс.

ИНТЕРФАКС; 2020.11.08; АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА НАМЕРЕН В АВГУСТЕ ПРЕДСТАВИТЬ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВ «КРАСАВИАПОРТА»

ООО «Аэропорт Емельяново» (управляющая компания Международного аэропорта Красноярск и АО «Красавиапорт») намерено в августе представить совету директоров АО «Красавиапорт» программу развития аэропортов «Черемшанка», «Игарка» и «Богучаны» (все – Красноярский край), сообщил в интервью агентству «Интерфакс-Сибирь» генеральный директор авиапредприятия Андрей Метцлер.

Программа развития сформирована по итогам аудита текущей деятельности аэропортов, проведенного руководством красноярского аэропорта с февраля по июль 2020 года.

«В первую очередь там надо проводить серьезные работы с целью повышения безопасности полетов, авиационной безопасности, а также для повышения уровня обслуживания пассажиров. (...) В программе предложены лучшие практики, реализованные в международном аэропорту Красноярск, варианты дальнейшего развития за счет расширения региональной сети авиаперевозок, модернизации парка спецтранспорта, расширения спектра услуг для пассажиров и авиакомпаний», – отметил Метцлер.

Ранее сообщалось, что ООО «Аэропорт Емельяново» стало управляющей компанией АО «Красавиапорт» (управляет аэропортами «Черемшанка», «Игарка» и «Богучаны» в Красноярском крае).

Отмечалось, что власти Красноярского края рассчитывают к 2027 году создать на базе аэропортов «Красноярск» и «Черемшанка» международный транспортно-логистический производственный хаб. По данным АО «Корпорация развития Енисейской Сибири», объем необходимых инвестиций предварительно оценивается в 65 млрд рублей. Проект предполагает комплексное развитие инфраструктуры. В частности, запланировано строительство железнодорожной ветки из Красноярска до аэропорта «Черемшанка» и новой рулежной дорожки в аэропорту «Красноярск», реконструкция перрона и искусственной взлетно-посадочной полосы в международном аэропорту.

Аэропорт «Красноярск» основан в октябре 1980 года, сотрудничает с 26 российскими и зарубежными авиакомпаниями, которые осуществляют полеты по 68 направлениям. Базовый перевозчик – NordStar. В декабре 2017 года аэропорт ввел в эксплуатацию новый пассажирский терминал площадью 58 тыс. кв. м и пропускной способностью 2,5 млн пассажиров в год.

ПРАЙМ; 2020.11.08; АЭРОПОРТ НЮРБА В ЯКУТИИ РЕКОНСТРУИРУЮТ ЗА 2,9 МЛРД РУБ

Федеральное агентство воздушного транспорта планирует заключить контракт на 2,9 миллиарда рублей на реконструкцию аэропорта Нюрба в Якутии до конца сентября 2023 года, следует из данных портала госзакупок.

Ранее федеральное казенное предприятие «Аэропорты Севера» объявило тендер «Выполнение строительно-монтажных работ по объекту: «Реконструкция аэропорта Нюрба, Республика Саха (Якутия)». Заказчиком является **Федеральное агентство**

воздушного транспорта. Начальная (максимальная) цена контракта была заявлена в 2,9 миллиарда рублей.

Согласно итоговому протоколу закупочной комиссии, на тендер была подана одна заявка, и ее признали соответствующей требованиям.

«Контракт заключается с участником – ООО «Подрядчик», – говорится в документе. Участник предложил цену контракта равную максимальной.

Согласно материалам, исполнителю предстоит провести масштабные работы по ремонту и реконструкции всего аэропортового комплекса – от систем водоотведения и энергоснабжения до зданий, дорог и рулежных дорожек. Заказчик ожидает выполнения работ к 24 сентября 2023 года.

ТАСС; 2020.11.08; КОМПАНИЮ-ВЛАДЕЛЬЦА АН-2, УПАВШЕГО ПОД НИЖНИМ НОВГОРОДОМ, ОШТРАФОВАЛИ НА 410 ТЫС. РУБЛЕЙ

Компания «Зевс-Авиа», которой принадлежал самолет Ан-2, упавший 13 июля в Нижегородской области, в результате чего погибли два человека, оштрафована на 410 тыс. рублей за нарушения, которые привели к трагедии. Об этом говорится в сообщении, размещенном во вторник на сайте государственной инспекции труда по региону.

«По результатам расследования несчастного случая ООО «Зевс-Авиа» за допущенные нарушения привлечено к административной ответственности в виде штрафов на общую сумму 410 тыс. руб. Директор оштрафован на 30 тыс. руб.», – отмечается в сообщении.

Основной причиной крушения стало несоблюдение пункта федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ», в котором отмечено, что над линиями электропередачи нужно пролетать на высоте не менее 20 метров. «Крушение произошло в результате столкновения со столбом ЛЭП высотой девять метров», – отмечается в сообщении.

Кроме того, расследование установило, что погибший в результате падения самолета инженер был допущен на борт воздушного судна без специального свидетельства пилота с отметкой о виде воздушного судна и квалификационными отметками.

«Отмечен недостаточный контроль со стороны ответственных должностных лиц ООО «Зевс-Авиа» за соблюдением работниками требований охраны труда и должностных обязанностей. Компании ООО «Зевс-Авиа» назначены мероприятия по устранению причин несчастного случая», – указано в сообщении.

Самолет Ан-2 упал 13 июля в районе деревни Кистенево Большеболдинского района Нижегородской области. Самолет, обрабатывавший сельхозугодия, столкнулся с линией электропередачи. Погиб инженер компании по технической части, пилот был доставлен в тяжелом состоянии в ожоговый центр Приволжского исследовательского медицинского университета, где умер 15 июля. Возбуждено уголовное дело по ч. 2 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека»).

<https://tass.ru/obschestvo/9177547>

[Вернуться в оглавление](#)