



Ежедневный мониторинг СМИ

13 АВГУСТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.13.08; АВИАКЕРОСИН ПОДОРОЖАЛ В ЧАСТНОСТИ; ДЕФИЦИТА НА РЫНКЕ НЕ НАБЛЮДАЕТСЯ	4
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АЛЕКСАНДРА НЕСТЕРКИНА; 2020.12.08; СРАЗУ В НЕСКОЛЬКИХ ГОРОДАХ РОССИИ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ ДОРОЖНИКОВ ПРИКОВАНО К УЛИЦАМ И МАГИСТРАЛЯМ, ВЕДУЩИМ К МЕДУЧРЕЖДЕНИЯМ.....	5
ВЕСТИ КРЫМ; 2020.12.08; ИЗ КРЫМА ОТПРАВИЛСЯ ПЕРВЫЙ ПОЕЗД С ДВУМЯ НАПРАВЛЕНИЯМИ.....	6
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА; 2020.12.08; ДОСТУПНАЯ СРЕДА	6
ИЗВЕСТИЯ; ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2020.13.08; КРЫМСКИЙ ИНГРЕДИЕНТ: ТРАССА «ТАВРИДА» ПРОСЛУЖИТ БЕЗ РЕМОНТА СЕМЬ ЛЕТ; НОВАЯ ДОРОГА, КОТОРУЮ ОТКРОЮТ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ УЖЕ В СЕНТЯБРЕ, ПОЗВОЛИТ ДОЕХАТЬ ОТ СИМФЕРОПОЛЯ ДО АЭРОПОРТА ЗА 15 МИНУТ	7
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА; 2020.13.08; МАЛЬДИВАМ ДАЕШЬСЯ: РОССИЯНЕ ДОБИРАЮТСЯ ДО ОСТРОВОВ ТРАНЗИТОМ; ИЗ-ЗА ПЕРЕСАДОК ВРЕМЯ В ПУТИ ВОЗРАСТАЕТ ДО 15 ЧАСОВ, А ЦЕНА ОТДЫХА УВЕЛИЧИВАЕТСЯ НА 30%	8
ИЗВЕСТИЯ; ТАТЬЯНА БОЧКАРЁВА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.12.08; МАСКА, ЗДЕСЬ ТЕБЯ ЗНАЮТ: КАК ПРОХОДИТ ОТДЫХ НА ТУРЕЦКИХ КУРОРТАХ В ПАНДЕМИЮ; АНКЕТЫ ГОСТЕЙ – ФОРМАЛЬНОСТЬ, ДИСТАНЦИИ МЕЖДУ ЛЕЖАКАМИ НЕТ, А В ОТЕЛИ ПУСКАЮТ С ТЕМПЕРАТУРОЙ ДО 38,5 °С	10
КОММЕРСАНТЬ FM; ИЛЬЯ СИЗОВ; 2020.12.08; ТУРЦИЯ НЕ ОПРАВДЫВАЕТ НАДЕЖД ТУРИСТОВ; КАКИЕ НОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ВВЕЛИ ВЛАСТИ СТРАНЫ.....	12
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.13.08; С ОБРАТНЫМ ПХУКЕТОМ; РОССИЯНЕ СНОВА БРОНИРУЮТ ЗАГРАНИЧНЫЙ НОВЫЙ ГОД.13	
КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2020.13.08; «САПСАНЫ» ЛОВИЛ НЕ ОСОБО ОПАСНЫЙ; ЧЕЛОВЕК, ПЫТАВШИЙСЯ УСТРОИТЬ ТЕРАКТ НА ЛИНИИ МОСКВА–ПЕТЕРБУРГ, ПОЛУЧИЛ СКИДКУ ОТ ВЕРХОВНОГО СУДА.....	14
КОММЕРСАНТЬ КРАСНОЯРСК; 2020.12.08; НЕ СБИЛИСЬ С ПУТИ	16
ТАСС; 2020.12.08; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОЕКТА «МОРСКОЙ ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ ТЕРМИНАЛ» НА КАМЧАТКЕ	19
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.13.08; «ГАЗПРОМ» ВТЯГИВАЮТ В ГАЗИФИКАЦИЮ КАМЧАТКИ; КОМПАНИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОСТРОИТЬ ТРУБЫ ДЛЯ ГАЗА НОВАТЭКА.....	20
ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА, АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2020.13.08; ХИТРЫЙ ВИНТ: СОЗДАН БЕСПИЛОТНЫЙ ВЕРТОЛЕТ-ТЯЖЕЛОВОЗ ДЛЯ АРКТИКИ; НОВЫЙ АППАРАТ ДОСТАВИТ ГРУЗЫ ДО 80 КГ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА	21
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.13.08; САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ СОЗДАСТ АЭРОПОРТОВОЕ СП С ХОЛДИНГОМ ВЕКСЕЛЬБЕРГА; ХОТЯ НА АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСКА ПРЕТЕНДУЮТ И ДРУГИЕ ИНВЕСТОРЫ....	23

КОММЕРСАНТЪ «РЕГЕНЕРАЦИЯ». ПРИЛОЖЕНИЕ №144; 2020.13.08; ИНДИРА УРАЗОВА; СУБСИДИИ ОКРАСИЛИ ЗЕЛЕНЫМ; В РОССИИ НЕ НАШЛОСЬ ЭКОЛОГИЧЕСКИ УСТОЙЧИВЫХ АНТИКРИЗИСНЫХ ВЛИВАНИЙ	24
РБК; МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2020.12.08; ДЕГТЯРЕВ ПООБЕЩАЛ УВОЛИТЬ И.О. МИНИСТРА ТРАНСПОРТА ЗА САБОТАЖ.....	26
ТАСС; 2020.12.08; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ПРОСПЕКТА ИМАМА ШАМИЛЯ В МАХАЧКАЛЕ ВЫДЕЛЕНО 590 МЛН РУБЛЕЙ.....	27
ТАСС; 2020.12.08; НА ДОРОГАХ КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ С НАЧАЛА ГОДА ПОЯВИЛОСЬ 50 НОВЫХ СВЕТОФОРОВ	27
РБК; РОМАН КИЗЫМА; 2020.12.08; ФИНЛЯНДИЯ ВВОДИТ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПРИЕЗЖАЮЩИХ РОССИЯН	28
ТАСС; 2020.12.08; РОСДОРНИИ ПРИСТУПИЛ К РАЗРАБОТКЕ НОВОЙ КОМПЛЕКСНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СХЕМЫ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ.....	28
Ъ; АНАСТАСИЯ ЕРЕМИНА; 2020.12.08; ОКОЛО АЭРОПОРТА СТРИГИНО ОТКРОЮТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ.....	29
ТАСС; 2020.12.08; НА КОНКУРС АСИ ПРЕДСТАВИЛИ ПРОЕКТЫ «ВОЗДУШНОГО» МЕТРО И ПЕРЕХОДА НА ЭЛЕКТРОКАРЫ В КРЫМУ	30
РАДИО SPUTNIK; 2020.12.08; ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ. ДВИЖЕНИЕ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ В ПЕТЕРБУРГЕ ПОДЧИНЯТ ПДД.....	30
ТАСС; 2020.12.08; СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД «СТРИЖ» СВЯЖЕТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ С ГОРОДАМИ ПОВОЛЖЬЯ	31
ТАСС; 2020.12.08; ТУРИСТИЧЕСКИЙ РЕТРО-ПОЕЗД НАЧНЕТ КУРСИРОВАТЬ ИЗ РФ В АБХАЗИЮ	32
ТАСС; 2020.12.08; ПЕРВЫЙ НОЧНОЙ ПОЕЗД «ТАВРИЯ» ПРИБЫЛ ИЗ СИМФЕРОПОЛЯ В АДЛЕР	32
ТАСС; 2020.12.08; БОЛЕЕ 9 ТЫС. ПАССАЖИРОВ ПЕРЕВЕЗЛИ ПО МАРШРУТУ АДЛЕР – АНАПА НА «ЛАСТОЧКАХ» ЗА 10 ДНЕЙ	32
ПРАЙМ; 2020.12.08.№ МИНТРАНС РФ РАЗРАБОТАЛ ПЕРЕЧЕНЬ НАРУШЕНИЙ, КОТОРЫЕ ПОЗВОЛЯТ ЗАДЕРЖИВАТЬ РОССИЙСКИЕ СУДА.....	33
ТАСС; 2020.13.08; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ЮГОМ И СЕВЕРОМ САХАЛИНА СТАЛО ЕЖЕДНЕВНЫМ	33
ИНТЕРФАКС; 2020.12.08; ИНТЕРВЬЮ: «ОБСУЖДАЕМ С «АЭРОФЛОТОМ» РАСШИРЕНИЕ ПРИСУТСТВИЯ ДРУГИХ АВИАКОМПАНИЙ ГРУППЫ» – ГЛАВА АЭРОПОРТА КРАСНОЯРСКА.....	34
ТАСС; 2020.12.08; КАЗАХСТАН С 17 АВГУСТА ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ.....	41
ПРАЙМ; 2020.12.08; ЕГИПЕТ РАССЧИТЫВАЕТ НА ОТКРЫТИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ	41
РИА НОВОСТИ; 2020.12.08; СТАЛО ИЗВЕСТНО, СКОЛЬКО ТУРИСТОВ УЛЕТЕЛИ НА КУОРТЫ ТУРЦИИ	42
ПРАЙМ; 2020.12.08; ИНТЕНСИВНОСТЬ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РФ В ИЮЛЕ ВЫРОСЛА К ИЮНЮ В 1,3 РАЗА.....	43
ТАСС; 2020.12.08; «ИРАЭРО» ИЗ-ЗА ВЫСОКОГО СПРОСА НА ДВА МЕСЯЦА ПРОДЛИЛА ВЫПОЛНЕНИЕ РЕЙСОВ ИЗ ИРКУТСКА В СОЧИ	43
ТАСС; 2020.12.08; ПАССАЖИРОПОТОК В АЭРОПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА УДВОИЛСЯ В ИЮЛЕ ПОСЛЕ ОТМЕМЫ ОГРАНИЧЕНИЙ	43
ИНТЕРФАКС; 2020.12.08; АПЕЛЛЯЦИЯ ПОДТВЕРДИЛА ЧАСТИЧНУЮ ПОБЕДУ ФАС В БОРЬБЕ С ЗАРУБЕЖНЫМИ АКЦИОНЕРАМИ «ПОРТА ПЕРМЬ».....	44
РАДИО SPUTNIK; 2020.12.08; МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ ШАССИ И КИСЛОРОДНЫЕ СИСТЕМЫ: ЧТО НОВОГО БУДЕТ У SSJ-NEW	45

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.13.08; АВИАКЕРОСИН ПОДРОЖАЛ В ЧАСТНОСТИ; ДЕФИЦИТА НА РЫНКЕ НЕ НАБЛЮДАЕТСЯ

Как выяснил “Ъ”, рост цен на авиакеросин в августе, о котором заявили в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), оказался частным случаем закупок «Уральских авиалиний» на фоне июльских скидок. На сегодня цены на авиакеросин в аэропортах в среднем на 20% ниже, чем год назад, а рынок остается профицитным. Аналитики не ожидают изменения тренда в ближайшее время, если только не произойдет масштабное возобновление международного авиасообщения.

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) обратилась к **министру транспорта РФ Евгению Дитриху** с просьбой проверить обоснованность скачка цен на авиакеросин в российских аэропортах. В АЭВТ говорят, что это ведет к росту стоимости услуг для пассажиров.

Речь идет о росте стоимости топлива по итогам проведенных авиакомпаниями тендеров на поставку топлива в период с 11 августа по 10 сентября. Так, в Кольцово зафиксирован рост на 62,1%, Домодедово – на 33,4%, Жуковском – на 36%, Санкт-Петербурге – на 18%, Владивостоке – на 20,4%, Благовещенске – 21,1%, Иркутске – 28,1%, Краснодаре – 48,4%, Красноярске – 48,6%. Эти города фигурируют в тендере «Уральских авиалиний» о закупке топлива в 24 аэропортах, сроки поставки по которому также соотносятся с заявлением АЭВТ. До этого авиакомпания проводила тендер на 20 городов, среди которых есть все перечисленные в письме АЭВТ, со сроками поставки с 11 июня по 10 июля.

Как поясняют источники “Ъ”, основным поставщиком на тендерах «Уральских авиалиний» была «Роснефть», которая в июле продавала топливо с огромным дисконтом в 15 тыс. руб. за тонну (около 35% от средней цены по РФ при заправке «в крыло»), а в тендере на август цена выросла до «реального уровня». Скидка давалась из-за профицита авиакеросина при низком спросе.

В крупнейших авиакомпаниях “Ъ” не ответили, но участники рынка подтверждают, что о дефиците топлива речь не идет.

Так, в Домодедово отмечают, что последний раз закупали топливо в марте. **Тем не менее в Минтрансе намерены обсудить вопрос на следующей неделе с рабочей группой на базе Минэнерго.**

В «Роснефти» заявили “Ъ”, что с июля в связи с отменой ограничений, связанных с пандемией, объем авиаперевозок значительно вырос, что повлекло за собой рост биржевых котировок и, как следствие, отпускных цен. Но, отмечают в компании, цены при заправке «в крыло» в июле–августе остаются значительно ниже уровня первого квартала и соответствуют показателям 2014 года. Так, в аэропортах московского авиационного узла средневзвешенные цены реализации «в крыло» «РН-Аэро» в июле–августе на 33% ниже показателя первого квартала, в аэропортах юга – на 24%, Поволжья и Урала – на 29%, Сибири – на 27%, Дальнего Востока – на 20%.

Судя по данным Reuters Kortes, с начала года цены на авиакеросин в аэропортах РФ в среднем упали на 24%, биржевые – на 32,1%, оптовые – на 31,1%. Причем осенью 2019 года также не наблюдалось значительного роста цен. Год назад топливо в аэропортах РФ стоило в среднем 57,7 тыс. руб. за тонну – примерно на 20% ниже, чем сейчас.

Вместе с тем потенциально рост спроса на авиакеросин в случае резкого увеличения числа международных рейсов может привести к скачку цен, поскольку объем хранения топлива

относительно невелик, а НПЗ потребуется время для увеличения производства. Подобная ситуация возникла в мае с бензином, и баланс спроса и предложения на рынке восстановился только к концу июля. Но пока рынок керосина профицитен – по оценке главы «Петромаркета» Ивана Хомутова, в июле производство авиакеросина в РФ составило 828 тыс. тонн при спросе в 630 тыс. тонн. «Наш прогноз производства на текущий месяц – 754 тыс. тонн при спросе в 647,7 тыс. тонн», – говорит он.

НПЗ продолжают сокращать выпуск керосина, смещая баланс в сторону других нефтепродуктов, – в августе, по оценке «Петромаркета», выход авиакеросина из нефтяного сырья составит 3,7% против 4,1% в июле и 4,4% в августе прошлого года. Между тем в июне и июле 2019 года выход находился на уровне 4,6% и 4,9% соответственно, напоминает Иван Хомутов: «Отечественные НПЗ даже при сохранении объемом переработки нефти на текущем уровне вполне могут увеличить выработку керосина на 10–20% за счет снижения выпуска других нефтепродуктов».

<https://www.kommersant.ru/doc/4451143?tg>

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АЛЕКСАНДРА НЕСТЕРКИНА; 2020.12.08; СРАЗУ В НЕСКОЛЬКИХ ГОРОДАХ РОССИИ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ ДОРОЖНИКОВ ПРИКОВАНО К УЛИЦАМ И МАГИСТРАЛЯМ, ВЕДУЩИМ К МЕДУЧРЕЖДЕНИЯМ

Сотни улиц и магистралей в самых разных регионах нашей страны отремонтируют в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Многие трассы имеют стратегическое значение, другие ведут к удаленным поселкам, предприятиям или медицинским учреждениям. Последние – особенно важны. Ведь зачастую от того, насколько быстро и аккуратно скорая довезет пациента к врачам, в буквальном смысле может зависеть его жизнь.

«У нас была отвратительная дорога. Было очень сложно ездить, и скорая помощь жаловалась, что растрясает пациентов, пока они едут по этим дорогам. А сейчас просто прелесть дороги у нас», – говорит врач-терапевт Альфия Музафарова.

Новая, ровная, без ям и заплаток – дорогая, ведущая к городской больнице в Ижевске. И пусть это всего 260 метров. Медработники и пациенты ее очень ждали. Раньше, говорят местные жители, здесь невозможно было ни пройти ни проехать. Особенно тяжело приходилось людям с ограниченными возможностями.

«Первый раз, когда я сюда приехал, я не смог ни спуститься, ни подняться. Мы сделали замечание подрядчику, который тут же все устранил. И вот когда приезжали на приемку, как раз вот этой улицы, все было устранено, и я проезжаю здесь беспрепятственно», – отметил заместитель председателя общественной организации инвалидов Сергей Меркурьев.

Капитальный ремонт проводят по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Ремонтируют не только крупные автомагистрали. Особое внимание – дорожному полотну вблизи медицинских и образовательных учреждений.

«Это вполне логично и правильно, потому что зачастую пострадавшим необходимо оказать своевременную помощь. И здоровье, и жизнь даже человека порой зависит от того, насколько качественно и своевременно оказана эта помощь. Ну и, конечно, это наши учебные заведения. Потому что детский травматизм, а вернее его снижение, для нас играет ведущую роль», – отметил **заместитель министра** дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края Николай Небесский.

В Ставропольском крае в этом году отремонтируют почти 150 километров автодорог. Не только в городах, но и в поселках. На этом участке работы идут с опережением графика. Рабочие укладывают финальный слой покрытия. А до этого здесь асфальта не было вообще. Людям приходилось ездить по гравийке. Новую дорогу они ждали десятки лет.

Еще на дорогу нанесут разметку, поставят дорожные знаки и обустроят тротуары. Такие же комплексные работы ведут и в Волгоградской области. Там план ремонта составляли с учетом мнения местных жителей. А они очень просили отремонтировать покрытие у 16-й городской больницы. Вот так машинам скорой помощи приходилось привозить пациентов еще год назад.

«Здесь постоянно были лужи, пришло в упадок и практически разрушилось все асфальтовое покрытие. Ямки, огромные ямки. Ну и, собственно говоря, все это вызывало крайнее недовольство», – рассказывает главный врач больницы №16 Сергей Захаров.

Кроме нового покрытия у больничного комплекса оборудовали еще и парковку. Всего же в этом году по **нацпроекту** будет отремонтировано более 13 тысяч километров автодорог. На эти цели заложено почти 250 миллиардов рублей из федерального и региональных бюджетов.

<https://www.1tv.ru/news/2020-08-12/391201->

[srazu v neskolkih gorodah rossii osoboe vnimanie dorozhnikov prikovano k ulitsam i magistralyam veduschim k meduchrezhdeniyam](https://www.1tv.ru/news/2020-08-12/391201-srazu-v-neskolkih-gorodah-rossii-osoboe-vnimanie-dorozhnikov-prikovano-k-ulitsam-i-magistralyam-veduschim-k-meduchrezhdeniyam)

<https://www.1tv.ru/news/2020-08-12/391222->

[sotni ulits v rossiyskih regionah otremontruyut v ramkah natsproekta bezopasnye i kache](https://www.1tv.ru/news/2020-08-12/391222-sotni-ulits-v-rossiyskih-regionah-otremontiruyut-v-ramkah-natsproekta-bezopasnye-i-kachestvennyye-avtomobilnyye-dorogi)
[stvennyye avtomobilnyye dorogi](https://www.1tv.ru/news/2020-08-12/391222-sotni-ulits-v-rossiyskih-regionah-otremontiruyut-v-ramkah-natsproekta-bezopasnye-i-kachestvennyye-avtomobilnyye-dorogi)

ВЕСТИ КРЫМ; 2020.12.08; ИЗ КРЫМА ОТПРАВИЛСЯ ПЕРВЫЙ ПОЕЗД С ДВУМЯ НАПРАВЛЕНИЯМИ

Железнодорожное движение из Симферополя в Адлер и Ростов-на-Дону стартовало.

18 вагонов первого поезда начали свой путь. Для кого-то из пассажиров, которые уже устроились поудобнее, он продлится 19 часов, для кого-то – 16. Об этом сообщает корреспондент «Вести Крым».

На маршруте будут курсировать, так называемые, двухгруппные поезда. Иными словами, из крымской столицы будет отправляться один поезд сразу по двум направлениям. Сообщается, что на станции «Разъезд девятый километр» состав будет разделяться на два поезда, один из которых следует в Адлер, а второй – в Ростов-на-Дону.

Поезда «Таврия» уже связывают Симферополь с Москвой, Кисловодском, Вологодой, и Екатеринбург, Севастополь с Москвой и Санкт-Петербургом, а ещё составы отправляются из Москвы, Санкт-Петербурга и Пскова в Евпаторию.

<https://vesti-k.ru/iz-kryma-otpravilsya-pervyj-poezd-s-dvumya-napravleniyami/>

На ту же тему:

<http://crimea24.tv/content/krim-adler-i-rostov-na-donu-soedinil-no/>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ-МОСКВА; 2020.12.08; ДОСТУПНАЯ СРЕДА

В: В эфире – «Вести», и мы продолжаем выпуск.

Насколько городская среда доступна для маломобильных москвичей? Это собираются выяснить активисты Общероссийского народного фронта. Участники проекта «Доступный город» построят маршруты по Москве и оценят, насколько кафе, магазины, музеи, кинотеатры удобны для такой категории горожан. Вся информация появится на интерактивной карте. В проекте примут участие и другие крупные города России.

ИЛЬЯ ЗОТОВ (ЧЛЕН ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ ТРАНСПОРТА РФ): 29 августа в двадцати городах нашей страны в тестовом режиме мы запустим проект «Доступный город». Почему в тестовом? Потому что участвует не вся наша большая страна. Мы посчитали важным начать именно с инклюзивной среды двадцати городов, самых крупных, самых объемных, масштабных. Суть проблемы заключается в том, что люди с инвалидностью и инвалиды на коляске находятся дома и не знают, куда сходить можно.

ИЗВЕСТИЯ; ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2020.13.08; КРЫМСКИЙ ИНГРЕДИЕНТ: ТРАССА «ТАВРИДА» ПРОСЛУЖИТ БЕЗ РЕМОНТА СЕМЬ ЛЕТ; НОВАЯ ДОРОГА, КОТОРУЮ ОТКРОЮТ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ УЖЕ В СЕНТЯБРЕ, ПОЗВОЛИТ ДОЕХАТЬ ОТ СИМФЕРОПОЛЯ ДО АЭРОПОРТА ЗА 15 МИНУТ

Трасса «Таврида» в Крыму готова на 95%. Об этом журналистам сообщил начальник Службы автомобильных дорог Республики Крым Александр Нефёдов. Сейчас здесь прокладывают последние 7 км асфальтового полотна, заканчивают работы по благоустройству дороги и связывают ее с примыкающими путями. Уже в сентябре по «Тавриде» смогут проехать все желающие. Но официально проект будет сдан в эксплуатацию в декабре 2020 года.

Идеальный рецепт

Пахнет горячим асфальтом. Желтый перегружатель укладывает черные плиты – их температура достигает 120 градусов по Цельсию. Жар, поднимающийся от них, подрагивает над дорогой. Так рабочие АО «ВАД» укладывают последние 7 км трассы «Таврида».

– Это асфальтобетонное покрытие, на котором мы сейчас стоим, – лучшее, что есть сегодня в мировой практике, – рассказывает на соседней уже готовой полосе президент Ассоциации «Р.О.С. Асфальт» Николай Быстров. – Его особенность – в подборе вяжущего материала (состава, который добавляется к битуму, чтобы получился асфальт. – «Известия»). Он подбирается исходя из климата – максимальных зимних и летних температур, чтобы летом не образовывалась колея, а зимой трещины.

При создании «рецепта» асфальта учтено и прогнозируемое движение – количество грузовых автомобилей, осевые нагрузки, поток легковушек.

По словам начальника испытательной лаборатории строительного управления АО «ВАД», подрядчика строительства «Тавриды» Полины Костровой, на поиск нужного состава могут уходить месяцы. Тестовые образцы помещают в специальные устройства, где в воде по ним ездит колесо, имитирующее автомобильное. Так проверяется прочность и долговечность покрытия. «Рецепт» для «Тавриды» искали целых полгода.

Трасса не будет нуждаться в ремонте минимум семь лет, добавил Николай Быстров, а когда в силу износа трещины всё же появятся, расстояние между ними будет максимальным.

Сама «Таврида» готова уже на 95%, рассказал начальник Службы автомобильных дорог Республики Крым Александр Нефёдов.

– Осталось выполнить только некоторые работы по благоустройству, закончить строительство транспортной развязки примыкания к существующим направлениям – например, к московской трассе (Симферополь–Джанкой), – пояснил он.

На участке, огибающем Симферополь, не хватает шумозащитных экранов. Когда их установят, звуки от проезжающих автомобилей уже не донесутся до жителей близлежащего поселка. В некоторых местах полным ходом идет монтаж надземных переходов и лифтов, чтобы на них могли подняться маломобильные люди. Всё это будет сделано уже к сентябрю. Тогда же откроют рабочее движение по всей «Тавриде». Это значит, что водители уже смогут пользоваться ею, но официально дорога будет сдана в декабре.

Старые проблемы

– В Республике Крым до включения в состав России все дороги были сориентированы с севера на юг. С открытием Крымского моста необходимо было организовать транспортную артерию, которая направила бы потоки с востока на запад. Ею стала «Таврида», – пояснил Александр Нефёдов. – Сегодня готова большая ее часть, 190 км трассы в четырехполосном исполнении.

Одно из главных преимуществ трассы в том, что она построена в обход населенных пунктов. Например, теперь по пути в Севастополь совсем необязательно заезжать в Симферополь. Можно отправиться в объезд.

– Ранее путь из Симферополя до аэропорта занимал 30–40 минут. С открытием четырехполосного движения это время составит 15–20 минут, – продолжил Александр Нефёдов. – До декабря 2018 года, когда был открыт первый пусковой комплекс «Тавриды» в двухполосном исполнении, от Керчи до Симферополя можно было добираться восемь часов. В одной только Феодосии машины стояли в пробке по четыре часа. После 2018 года это время сократилось вдвое.

Многочасовая пробка близ Феодосии в курортный сезон была одной из главных транспортных проблем Крыма. Водители проводили в ней и по четыре, и по пять, и по семь часов.

Сегодня четырехполосное движение не запущено еще на трех участках – объезде Симферополя, в Бахчисарайском районе и на севастопольском отрезке.

– Ездить с появлением «Тавриды» стало проще, – рассказал «Известиям» водитель Владимир Маркин. – Чаще всего я отправляюсь отсюда, из Бахчисарая, в Симферополь или Севастополь. Раньше, например, до Симферополя я ехал минут 40, теперь – 20.

Примерно таким же маршрутом пользуется и местный житель Иван Полегаев.

– Водить тоже стало проще, – добавил он. – Покрытие новое, хорошее.

Общая протяженность «Тавриды» – 250,7 км, из них 123,5 км построено, а 127,2 км реконструировано. Расчетная скорость четырехполосной трассы – 120 км/ч (столько составляет максимальный разгон, при котором гарантирована безопасность дорожного движения).

В 2018 году во время строительных работ в 15 км от Симферополя была найдена пещера, получившая название «Таврида». В ней ученые обнаружили уникальные фосфатные минералы – витлокит, гоацит, зодацит и другие. Тут же было открыто и захоронение ископаемых животных ледникового периода.

– Здесь жили хищники, это было их логово. В разные периоды здесь кормили своих детенышей пещерные медведи, саблезубые коты, волки, гиены, – пояснил руководитель проекта строительства научно-туристического кластера Геннадий Самохин.

Уже в следующем году на этом месте должен появиться целый комплекс с геологическим и палеонтологическим музеем.

<https://iz.ru/1047500/iaroslava-kostenko/krymskii-ingredient-trassa-tavrida-prosluzhit-bez-remonta-sem-let>

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА; 2020.13.08; МАЛЬДИВАМ ДАЕШЬСЯ: РОССИЯНЕ ДОБИРАЮТСЯ ДО ОСТРОВОВ ТРАНЗИТОМ; ИЗ-ЗА ПЕРЕСАДОК ВРЕМЯ В ПУТИ ВОЗРАСТАЕТ ДО 15 ЧАСОВ, А ЦЕНА ОТДЫХА УВЕЛИЧИВАЕТСЯ НА 30%

Несмотря на отсутствие прямого авиасообщения, с начала туристического сезона на Мальдивах уже побывали 135 россиян. Об этом «Известиям» заявили в Департаменте иммиграции республики, отметив, что нашим туристам, как и ранее, выдают бесплатную визу на 90 дней. Мальдивы открылись для путешественников из всех стран еще 15 июля, но добраться напрямую туда из РФ по-прежнему невозможно, поэтому заядлые туристы отваживаются на перелет с двумя пересадками. Российские туроператоры рассказали «Известиям», что путешественники уже отправились на Мали через Стамбул и Доху катарскими авиалиниями. Однако, как отметили опрошенные эксперты, такой отдых носит «эксклюзивный» характер, ведь цены на путевку увеличиваются почти на 30%.

А им всё равно

До сих пор прямых рейсов из РФ на Мальдивы нет. При этом власти республики разрешили въезд для туристов из всех государств с 15 июля.

– Несмотря на то что прямое авиасообщение не восстановлено, граждане РФ прибывают на Мальдивы транзитными рейсами, в основном через Катар или Дубай, – заявил «Известиям» пресс-секретарь Департамента иммиграции Мальдивской Республики Мифтах Мохамед.

По данным ведомства, с 15 июля по 6 августа до островов смогли добраться 135 российских туристов. Официально границы Катара для россиян пока не открылись, но транзитный аэропорт Дохи выручает путешественников, ведь он не закрывался, несмотря на вспышку COVID-19. При этом предоставлять отрицательный тест на коронавирус на пограничном контроле не требуют.

– Недавно мы оформили тур на Мальдивы для российской семьи через Стамбул и Доху. На контроле не было никаких проблем, на катарских авиалиниях туристам выдали защитные экраны, все пассажиры проходили термометрию, – рассказала «Известиям» генеральный директор франчайзингового офиса «TUI-Итальянская» Анастасия Абрамова. По ее словам, несмотря на двойные стыковки, российская семья оценила безопасность на борту самолета из Дохи, который не был загружен. После трехчасового перелета до турецкого города путешественникам удалось остановиться в отеле Стамбула. После их ожидал рейс в Доху, пять часов в небе, два часа ожидания в транзитной зоне и еще пять – до Мали. Всего путешествие заняло не меньше 15 часов, но клиенты остались довольны.

Что касается способа добраться до Мальдив транзитом через Дубай, тут есть свои тонкости. Вместо двух нелегких пересадок добавляется обязательное предоставление отрицательного результата теста на COVID-19, проведенного не более чем за 72 часа до прибытия. Однако авиакомпания Emirates Airlines предлагает услугу экспресс-тестов, что упрощает процедуру для туристов.

Как отметил официальный представитель Департамента иммиграции Мальдив, предъявлять результаты исследования на наличие коронавируса непосредственно на островах не нужно. Кроме того, благодаря двусторонним соглашениям с РФ, власти республики по-прежнему предоставляют россиянам туристическую визу на 90 дней, в то время как путешественникам из большинства других стран – на 30.

– Единственное изменение в связи с пандемией связано с декларацией о состоянии здоровья путешественников. Прибывающие на Мальдивы туристы должны подать ее в иммиграционную службу республики за 24 часа до поездки, – отметил в беседе с «Известиями» Мифтах Мохамед.

По прибытии в Мали все туристы проходят «необременительный» контроль температуры. Представители местных органов здравоохранения могут выбрать туриста для «случайного» проведения ПЦР-теста на COVID-19. При этом местное правительство берет на себя расходы за проведение исследования. Как отметили в ведомстве, в каждом отеле есть менеджер, информирующий туристов по вопросам, связанным с коронавирусной инфекцией.

Эксклюзивный отдых

Как рассказал «Известиям» представитель туроператора «Мальдиввиана», несмотря на возможность попасть на острова транзитом, большинство туристов из РФ выбирают безопасность и ожидают восстановления прямых рейсов «Аэрофлота».

– У россиян есть потребность в отдыхе на данном направлении. Однако заявок на «эксклюзивные» туры на Мальдивы с пересадками пока немного, – заявил «Известиям» менеджер отдела продаж туроператора Василий Горелов.

По его словам, столь трудный перелет подходит не всем, особенно тяжело он дается семьям с маленькими детьми. С 13 августа авиакомпания Turkish Airlines обещает возобновить перелеты на Мали, что сократит путь для россиян на одну стыковку, но и этот вариант не заменит регулярные прямые рейсы. Кроме того, цена путешествия за счет трех перелетов существенно возрастает.

– Стоимость тура на Мальдивы с двумя пересадками увеличивается почти на 30%. На это влияет и взлет цен на билеты в Стамбул в первые числа августа. Есть вероятность, что с возобновлением сообщения с Анталей и Бодрумом с 10 августа ситуация улучшится в пользу клиента, – подчеркнула в беседе с «Известиями» Анастасия Абрамова.

Несмотря на все «но», многие россияне сейчас активно изучают сайты с авиабилетами и совещаются в специализированных чатах Telegram, чтобы выяснить все тонкости отдыха на Мальдивах в новых условиях.

– Пока у нас на руках есть билеты с открытой датой, мы узнаем подробности возможных вариантов. Тесты и долгие перелеты нас не пугают, готовы ради отдыха и на это, – заявила «Известиям» планирующая отдых на Мальдивах россиянка Надежда.

Соратников у нее немало, хотя большинство из них ждет открытия прямого авиасообщения. «Известия» направили запрос почетному консулу РФ в Мальдивской Республике для прояснения ситуации с возобновлением регулярных рейсов.

<https://iz.ru/1047299/mariia-vasileva/maldivam-daeshsia-rossiiane-dobiraiutsia-do-ostrovov-tranzitom>

ИЗВЕСТИЯ; ТАТЬЯНА БОЧКАРЁВА, GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.12.08; МАСКА, ЗДЕСЬ ТЕБЯ ЗНАЮТ: КАК ПРОХОДИТ ОТДЫХ НА ТУРЕЦКИХ КУРОРТАХ В ПАНДЕМИЮ; АНКЕТЫ ГОСТЕЙ – ФОРМАЛЬНОСТЬ, ДИСТАНЦИИ МЕЖДУ ЛЕЖАКАМИ НЕТ, А В ОТЕЛИ ПУСКАЮТ С ТЕМПЕРАТУРОЙ ДО 38,5 °С

Авиасообщение между Россией и турецкими курортами действует уже с 10 августа. И, как показали эти три дня, слухи о драконовских мерах безопасности в стране сильно преувеличены. Кроме необходимости не снимать маску в самолете и соблюдать социальную дистанцию в ресторане, изменилось немного. Заметно, что в пандемию туроператорам приходится туго и они стараются экономить – вместо гида в автобусе туристов сопровождает аудиозапись, а в отелях представителей туристических компаний не видно вовсе. Кое-где разместить вас будут готовы даже с повышенной температурой. При этом часть гостиниц до сих пор не открылась, а это значит, что у приезжающих есть риск оказаться совсем не там, где они планировали. В этом убедился корреспондент «Известий», оказавшийся в числе первых прибывших сюда туристов из России.

Новый порядок

В Шереметьево на входе измеряют температуру. Нас везет авиакомпания, у которой есть и обычные, и чартерные рейсы, и регистрация занимает минут 15. Но рядом принимает багаж лоукостер, и к его стойкам очередь, в которой о дистанции и речи не идет. Нам, впрочем, тоже пришлось провести 20 неприятных минут в автобусе, который вез к самолету, – пассажиров в нем полно – без всяких поправок на пандемию.

Изменились правила провоза багажа: в салон теперь можно взять только дамскую сумку, компьютер и детские вещи. Впрочем, как выяснилось позже, на паспортном контроле в Анталей были пассажиры, вышедшие из самолета и с небольшими рюкзаками.

Борт большой – двухпалубный Boeing-747 на несколько сотен мест, при этом в экономклассе свободных кресел нет. Весь персонал всё время в масках и перчатках. Пассажиры просят тоже не снимать маски и предупреждают: посещение туалетов ограничено, стоять в проходах запрещено.

В аэропорту Анталей температуру измеряют специальной камерой, направленной на очередь, которая двигалась к паспортному контролю. Тут же дежурит машина «скорой» – и это был единственный за три дня момент, когда мы видели медицинский персонал.

На борту туристов просят заполнить анкету: имя, возраст, название туроператора и гостиницы, не болел ли COVID-19. Эти документы нужно сдать в аэропорту по прилете. Но они на наших глазах полетели в огромный мешок для мусора – так их собирал

сотрудник воздушной гавани Анталы. Кто и как разбирается с этими бумагами дальше, неизвестно.

К слову, мы с семьей оказались совсем не в той гостинице, в которой планировали – так что по данным, указанным в анкете, найти нас будет невозможно. Уже на месте выяснилось, что отель пока не открылся, поэтому гостей везут совсем в другое место.

Стало гораздо меньше гидов: в нашем автобусе сопровождения от туроператора не было, в отеле ни одного гида мы также не обнаружили.

При заселении тоже измеряют температуру. На вопрос, при каких значениях пускать не будут, сотрудница отвечает: при 38–38,5 °С. И тут же поясняет: человек может перегреться на солнце, это тоже надо иметь в виду.

Маски в отеле просят носить везде, кроме пляжа. Коробки с ними стоят у входа в ресторан. И персонал действительно следит за тем, чтобы гости без защиты к общей еде не приближались, но в баре на пляже никто о мерах предосторожности уже не думает.

Весь персонал, включая официантов и уборщиц, в масках постоянно. Столы дезинфицируют после каждого посетителя. Самим накладывать еду в тарелку запрещено – это делают повара и их помощники. Кстати, еда стало поменьше, и предлагают ее довольно экономно. А маску можно снять уже за столом. Вот только положить ее некуда, поэтому приборы часто касаются использованного средства личной гигиены.

Многие отели еще не открылись, но там, где туристы есть, их немало. Хотя в этом году гораздо больше, чем обычно, путешественников из самой Турции. Русскоговорящих тоже достаточно, впрочем, есть и арабы, и немцы.

Парашюты и прочие радости турецкого отдыха работают, при этом в море аншлага нет. А вот на пляже с лежаками никто социальную дистанцию не соблюдает. Да и ограничений по посещению открытого бассейна нет. Не работает лишь закрытый, а, например, в тренажерный зал надо записываться заранее.

Вечерние развлечения тоже остались из доковидной эпохи: дискотеки – и детские, и взрослые – проходят. И за пределы отеля выйти никто не запрещает.

И новая цена

«Известия» опросили несколько крупных агрегаторов. Они фиксируют подорожание билетов на полеты в Турцию по сравнению с августом-сентябром прошлого года. Разброс довольно большой – на отдельных направлениях рост цен колеблется от 19 до 71%.

В Aviasales говорят, что билет при полете туда-обратно на турецкие курорты с вылетом 10–31 августа стоит в среднем 24,7 тыс. рублей за пассажира – на 30% дороже, чем год назад. В Aviasales не раскрывают абсолютные цифры, но говорят, что в эти даты по количеству проданных билетов Турция обогнала Геленджик.

Средний чек на полеты в Турцию и обратно в августе-сентябре вырос по сравнению с прошлым годом на 25%, до 17,8 тыс. рублей, отмечают в Viletix. В OneTwoTrip фиксируют рост цен с 21 тыс. до 25 тыс. рублей.

Спрос на билеты растет с каждым днем, но на данный момент не достиг прошлогодних объемов. На сентябрь самые выгодные цены на билеты в Анталью: средняя минимальная стоимость на полет в одну сторону из Москвы – 5,7 тыс., из Санкт-Петербурга уже дороже – 8 тыс. рублей.

По уже проданным билетам на август-сентябрь из Москвы на курорт цены выросли на 26%, рассказывают в Tutu.ru. Средний чек на перелет туда-обратно между Петербургом и Анталей вырос на 35%, между российской столицей и Даламаном – на 71%.

Самый заметный рост наблюдается на билеты из Москвы в Бодрум – они подскочили в цене более чем в два раза, сообщили в Tutu.ru. Перелет из Петербурга на этот курорт подорожал на 45%. А самые доступные билеты из Ростова-на-Дону в Бодрум и Даламан – они подешевели на 17 и 40% по сравнению с прошлым годом.

<https://iz.ru/1047412/tatiana-bochkareva-german-kostrinskii/maska-zdes-tebia-znaiut-kak-prokhorodit-otdykh-na-tureckikh-kurortakh-v-pandemiiu>

КОММЕРСАНТЪ FM; ИЛЬЯ СИЗОВ; 2020.12.08; ТУРЦИЯ НЕ ОПРАВДЫВАЕТ НАДЕЖД ТУРИСТОВ; КАКИЕ НОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ВВЕЛИ ВЛАСТИ СТРАНЫ

Российские туристы пожаловались на проблемы с рейсами в Турцию и заселением в номера. Путешественники сообщают об овербукинге в отелях, а авиакомпании ужесточают правила провоза ручной клади. Теперь в салон можно взять только дамскую сумку, мужской портфель, питание и средства гигиены для ребенка, а также ноутбук в сумке. А вот трости, зонты, рюкзаки и небольшие чемоданы придется сдавать в багаж. Раньше они считались ручной кладью.

Новые требования ввели турецкие власти, поясняет советник руководителя Ростуризма Дмитрий Горин. Ограничения нужны, чтобы пассажиры не толпились возле багажных полок и могли сохранять дистанцию.

«Данные меры сейчас оправданы.

Основная цель – сократить время посадки пассажиров на рейс, сократить риски пассажиров, а также соблюдать дистанцию, которая необходима, при регистрации и посадке на рейс.

Данные меры носят временный характер. Информацию мы получили от наших турецких авиационных коллег. И в этой ситуации пассажир может пронести на борт с собой либо дамскую сумку, либо портфель, а остальные вещи сдаются в багаж. Часть багажа можно зарегистрировать без доплаты. Общий подход, он таков, без исключения, чартерный рейс или регулярный», – сказал Дмитрий Горин.

Некоторые туристы, успевшие улететь в Турцию, сообщают, что никаких новых требований к ручной клади при посадке не предъявляли. Житель Краснодара Андрей рассказал “Ъ FM”, что авиакомпания разрешила пронести в салон рюкзаки. Хотя люди и не толпились возле багажных полок, проблемы с высадкой из самолета все равно возникли: «Я летел Azur Air, ручную кладь даже не посмотрели, никакие бирки не повесили, просто сказали: “Все окей”, и мы пошли дальше. У нас были большого размера наполненные рюкзаки. У людей ручной клади я не особо много видел.

Но из самолета мы все равно вышли небыстро. Два входа было. Большинство, кто был в самолете, вообще в первый раз летали, – мы только приземлились, самолет еще ехал до нужного места, а они уже пытались вскакивать, большие две толпы стояли, как сельди в банке».

Случаи овербукинга “Ъ FM” подтвердили в нескольких туристических компаниях. В Tez Tour сообщили, что проблемы были только с первыми заездами в Турцию, и сейчас заселение проходит спокойно. А гендиректор сети турагентств «Розовый слон» Алексан Мкртчян говорит, что людей не заселяют в забронированные номера из-за строгих санитарных правил. Отели, которые их не выполняют, не успевают открыться в срок и принять гостей: «С овербукингом были проблемы где-то у максимум 100-120 человек, это менее 1%. Многие отели не открылись согласно протоколу безопасности. Отель сообщает туроператору, что он открывается 10 августа, и туроператор 1, 2 и 3 августа продает этот отель, и вдруг 9 августа, обычно под вечер, становится ясно, что отель не получает сертификат безопасности к 10 числу, а получает его, скажем, к 12 числу. В этом случае все расходы по переселению в отель равнозначной категории несет именно та гостиница, которая подтверждала. Отели, естественно, стараются находить не просто равную звездность, но еще и в том населенном пункте, где находятся».

Чартерные рейсы на турецкие курорты возобновились 10 августа. Только за первый день в страну прилетело больше 23 тыс. россиян, отмечают в ассоциации туроператоров. Причем Россия стала лидером по количеству рейсов и загрузке самолетов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4451025>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.13.08; С ОБРАТНЫМ ПХУКЕТОМ; РОССИЯНЕ СНОВА БРОНИРУЮТ ЗАГРАНИЧНЫЙ НОВЫЙ ГОД

Несмотря все еще в большинстве своем закрытые границы, россияне уже готовы вернуться к привычному режиму поездок: они начали бронировать авиабилеты, гостиницы и туры за рубеж на Новый год. Лидером спроса стал Таиланд, хотя перспективы возобновления авиасообщения со страной остаются туманными. Участники туристического рынка предупреждают, что, если к концу октября в перечне доступных направлений не появятся страны Юго-Восточной Азии или Египет, отправлять туристов им фактически будет некуда.

Российские туристы начали постепенно планировать поездки на новогодние праздники, свидетельствуют данные Tinkoff CoronaIndex. По расчетам аналитиков, в июле число бронирований авиабилетов за рубеж на период с конца декабря по конец января на платформе «Тинькофф-Путешествия» выросло на 30% относительно июня. В тот месяц существенный объем бронирований на новогодние праздники представлял собой в основном планы поехать к родственникам: популярностью пользовались полеты из Москвы в Новокузнецк, Новосибирск и Мурманск. В июле ситуация изменилась, в топ-10 вошли только два внутренних направления – Сочи и Санкт-Петербург. А в числе наиболее востребованных оказались рейсы в Денпасар, Дубай, Стамбул, на Пхукет и Шри-Ланку. В августе, по данным «Тинькофф-Путешествий», число среднедневных продаж билетов на Новый год выросло в три раза относительно июля.

Аналогичную тенденцию заметили в OneTwoTrip. По расчетам сервиса, глубина бронирований постепенно растет: если два месяца назад 80% билетов покупались за семь дней до вылета, сейчас это значение размылось до 61%. Аналитики указывают, что 45% билетов, купленных на период с 20 декабря по 10 января, приходится на полеты по России. Оставшаяся доля распределена, в частности, между Таиландом (6,6% в общей структуре бронирований), Испанией (5,2%), Италией (4,2%) и ОАЭ (3,9%).

В Tutu.ru указывают, что пока за рубеж на Новый год собираются 25% купивших билеты путешественников.

Лидирующие направления – Рим, Афины и Ереван. «После затишья туристы начинают снова покупать билеты в Европу и страны дальнего зарубежья, даже те, сообщение с которыми еще не открыто», – отмечает представитель сервиса Наталья Анисимова. В Aviasales отмечают, что, хотя пользователи во многом опасаются покупать билеты, изучают различные варианты достаточно активно. Лидер поисковых запросов – Таиланд. По данным Ostrovok.ru, число запросов на размещение на период новогодних праздников сейчас в два раза ниже, чем годом ранее.

Доля России в структуре продаж достигает 30% против 14% в августе прошлого года. Наиболее популярные выездные направления – Пхукет, Дубай, Бали, Стамбул, Паттайя и Париж.

Сооснователь Level.Travel Дмитрий Малютин отмечает, что средний горизонт планирования у проданных туров сейчас всего восемь дней. Но, несмотря на фактическое отсутствие продаж, туристы активно ищут новогодние туры в Таиланд, Турцию, на российские курорты, в ОАЭ и Вьетнам. В Tez Tour подтверждают, что бронирования на новогодние праздники пока единичны, называя лидерами спроса Таиланд, ОАЭ, Шри-Ланку, Кубу и Доминиканскую Республику. Существует спрос и на горнолыжные европейские курорты по акциям раннего бронирования.

Возможности организованных туристов по бронированию поездок на новогодние праздники пока существенно ограничены.

Представитель OnlineTur.ru Игорь Блинов говорит, что операторы редко формируют предложения по закрытым направлениям, опасаясь возвратов. Закрыты такие продажи и у многих крупных агентств. Господин Блинов предупреждает, что в ближайшее время рынок окажется в сложном положении: после завершения массового туристического

сезона в Турции в октябре летать будет фактически некуда. Существенной поддержкой, по мнению господина Блинова, могло бы стать открытие авиасообщения со странами Юго-Восточной Азии и Египтом.

Собеседник “Ъ” на туристическом рынке объясняет, что сейчас большинство туроператоров работают по схеме предварительного бронирования туров за рубеж, беря за них незначительные суммы в 1–3 тыс. руб. «В перспективе это позволит быстро восстановить поток в случае открытия направления», – говорит он. При этом источник “Ъ” уверен, что скорого открытия Таиланда, Вьетнама и Индии для россиян ждать не стоит: с конца августа могут возобновиться полеты в ряд стран постсоветского пространства, но они мало значат для туристической отрасли. Египет, по его мнению, станет доступен не раньше октября-ноября.

<https://www.kommersant.ru/doc/4451140>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2020.13.08; «САПСАНЫ» ЛОВИЛ НЕ ОСОБО ОПАСНЫЙ; ЧЕЛОВЕК, ПЫТАВШИЙСЯ УСТРОИТЬ ТЕРАКТ НА ЛИНИИ МОСКВА–ПЕТЕРБУРГ, ПОЛУЧИЛ СКИДКУ ОТ ВЕРХОВНОГО СУДА

Как стало известно “Ъ”, Верховный суд России существенно облегчил жизнь представителю террористической организации «Исламское государство» в Санкт-Петербурге Джумахону Боймонову, отбывающему 21-летний срок за неудавшуюся попытку столкнуть два скоростных пассажирских поезда «Сапсан». По решению ВС террорист был переведен из категории особо опасных рецидивистов в просто опасные, поэтому отбывать наказание ему теперь станет значительно комфортнее.

Решение Московского окружного военного суда (МОВС), приговорившего восьмерых участников санкт-петербургского террористического подполья к внушительным срокам заключения, обжаловали в ВС сразу 12 адвокатов. Каждый из них называл вынесенное решение незаконным, мотивируя это тем, что именно его клиент не был связан с официально запрещенным в РФ «Исламским государством» (ИГ), не разделял радикальные взгляды, а в компанию к остальным террористам попал случайно. Одних осужденных, по мнению их защитников, оговорили непорядочные свидетели, другим подбросили улики, третьих заставили признать вину под пытками.

В своем решении судебная коллегия по делам военнослужащих ВС, в которой рассматривались апелляционные жалобы, подробно изложила позиции каждого из защитников и столь же методично опровергла их. Как следует из определения, суд первой инстанции предоставил сторонам обвинения и защиты «равные права и возможности», а все его выводы о виновности каждого из фигурантов были доказаны либо материалами следствия, либо уже в судебном процессе. Заявления защитников о фальсификации материалов дела или оказании давления на их клиентов, по мнению ВС, были проверены и не подтвердились. Таким образом, жалобы остались без удовлетворения, однако приговор все же пришлось подкорректировать.

ВС обратил внимание на ошибки, допущенные при расчете итогового срока заключения для организатора терактов Джумахона Боймонова.

Как следует его биографии, свою криминальную деятельность Боймонов начинал, работая таксистом в Санкт-Петербурге: обокрал, да еще и изнасиловал подвыпившую пассажирку, получив за это в 2014 году семилетний срок. Уже попав в колонию №1 в Ярославле, Боймонов проникся идеями ИГ и стал, как следует из материалов дела, активно продвигать их среди сокамерников и остающихся на воле земляков.

Заклученный, имевший в колонии смартфон, как было установлено следствием и судами, поддерживал связи с ближневосточными боевиками через форум «Путеводитель по исламскому халифату», на котором стал модератором, выступающим под псевдонимом Abu_tuhojir01. На форуме Боймонов рассказывал об акциях ИГ, призывая подписчиков поддержать организацию и «джихад» в Сирии, который она ведет.

Деятельностью Боймонова в интернете заинтересовалась сначала администрация колонии, затем – следствие, и в январе 2018 года он получил дополнительные 10 лет к еще не досиженному сроку за изнасилование. На этот раз – за содействие террористической деятельности, публичные призывы к ней, а также возбуждение ненависти и вражды по признакам принадлежности к социальной группе (ст. ст. 205.1, 205.2 и 282 УК РФ). Интересно, что ненависть Абу Мухажир, согласно определению суда, возбуждал в интернете к социальной группе «граждан США», оправдывая совершенные в этой стране теракты в сентябре 2001 года.

Наконец, уже после вынесения Боймонову второго приговора, выяснилось, что, находясь в заключении, он дистанционно попытался организовать два теракта.

Летом 2017 года к Абу Мухажире через мессенджер Zello обратился один из читателей «Путеводителя» – работник шиномонтажа в Санкт-Петербурге Эмом Бурхонов, заявивший, что он сам и шестеро его земляков-таджиков хотели бы вступить в ИГ и принять участие в «борьбе с неверными». Боймонов посоветовал для начала публично обозначить свою позицию – записать и направить ему для размещения на профильных сайтах видеоролик, в котором потребовать от руководства страны прекращения военной операции в Сирии. Новоиспеченный джихадист выполнил поручение, а поскольку угрожать властям ему было нечем, вместо традиционного для подобных съемок автомата он взял в руки зажженную газовую горелку.

Убедившись в серьезности намерений своего читателя, Абу Мухажир порекомендовал ячейке устроить столкновение «Сапсанов» в пригороде Санкт-Петербурга и отправил шиномонтажнику рисунок для изготовления так называемого сбрасывающего башмака. С их помощью железнодорожники экстренно сбрасывают с путей оторвавшиеся и катящиеся вагоны для предотвращения аварии. Экстремисты изготовили башмак и 13 июля 2017 года установили его на главном пути возле платформы Фарфоровская, рассчитывая, что в сошедший с него «Сапсан» врежется аналогичный поезд. Катастрофы не произошло, но один из поездов получил повреждения, оцененные в 55 млн руб.

Как защита оспорила в ВС приговор осужденному за организацию крушения «Сапсана»

Боевики на этом не успокоились и запланировали новую акцию – решили подорвать железнодорожные цистерны на подъездных путях к Морскому порту Санкт-Петербурга. Для этого не установленный следствием читатель «Путеводителя», выходивший на связь под ником Абу Усама Нораки, направил в шиномонтаж Бурхонова с курьером сумку, в которой были гранаты Ф-1, тротилловые шашки, огнепроводный шнур, селитра, алюминиевая пудра и электродетонаторы. Воспользоваться ими боевики не успели – 28 июля 2017 года членов ячейки задержали сотрудники ФСБ. Как выяснилось позже, еще при закладке башмака боевики засветились на установленных вдоль железнодорожных путей видеокамерах и тепловизорах, а полученные с камер данные помогли идентифицировать злоумышленников и обезвредить. Расследовать деятельность террористического подполья и установить причастность к подготовке терактов уже осужденного Боймонова следствию помог Бурхонов, признавший свою вину.

Суд приговорил заговорщиков к срокам от 15 до 20 лет за участие в террористическом сообществе, приготовление к теракту, незаконный оборот боеприпасов и взрывных устройств (ст. ст. 205, 205.4, 222 и 222.1 УК РФ). Максимальное наказание в 21 год колонии особого режима с учетом вынесенных ему ранее приговоров получил Боймонов, однако только его наказание и пересмотрел ВС.

Высшая инстанция установила, что первые два приговора Боймонову были вынесены за преступления средней тяжести и тяжкие и только подготовленные заключенным теракты суд квалифицировал по особо тяжким статьям УК РФ.

Таким образом, и признание Абу Мухажире особо опасным рецидивистом ВС посчитал ошибочным – по его мнению, осужденный действительно является опасным преступником, но категория «особо» к нему неприменима. ВС отметил также, что после

внесения изменений в ст. 282 УК РФ вмененное ранее Боймонову преступление по ч. 1 этой статьи перестало считаться уголовно наказуемым. Однако возбуждение ненависти к гражданам США суд первой инстанции ошибочно учел при вынесении боевику итогового приговора. Исправляя эту ошибку, ВС снизил назначенный Боймонову срок на полгода. Как пояснили “Ъ” представители защиты осужденного Абу Мухажира, своей главной победой они считают изменение уголовного статуса своего клиента, за которым последует улучшение его бытовых условий. Особо опасные преступники содержатся в колониях особого режима, таких как «Белый лебедь», «Черный дельфин» и «Полярная сова». В каждой из них ээку приходится делить камеру с осужденными пожизненно серийными убийцами, террористами и сексуальными маньяками, спать при ярком свете лампы, а перемещаться по коридорам, наоборот, с повязкой на глазах и заведенными назад руками. На особом режиме сидельцу дается всего четыре свидания с родственниками в год и допускается тратить на себя минимальные суммы. Приговоренный к строгому режиму живет уже в бараке и относительно свободно передвигается по зоне. У него есть возможность работать, учиться, посещать кружки и секции. В отличие от особо опасного рецидивиста просто опасный преступник имеет право на шесть свиданий с родственниками в год и другие поблажки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4451174>

КОММЕРСАНТЪ КРАСНОЯРСК; 2020.12.08; НЕ СБИЛИСЬ С ПУТИ

Всегда важно, как реагируют на трудности, такие как нынешняя пандемия, стержневые для экономики отрасли. Даже в столь сложной ситуации Красноярская железная дорога обеспечила спрос на перевозки. И, что не менее важно, безопасность и здоровье своих пассажиров и сотрудников. О том, как это получается, беседуем с начальником КрасЖД Вадимом Владимировым.

– Вадим Владимирович, новым вызовом для всех стала пандемия коронавируса. Насколько серьезно она отразилась на показателях работы КрасЖД в первом полугодии?

– Тенденции прослеживались неоднозначные и разнонаправленные. В целом по дороге в первой половине 2020 года по погрузке фиксируется снижение на 12,4 % относительно прошлого года. При этом если погрузка в адрес потребителей внутри страны упала у нас на 22,9 %, то экспортные перевозки за этот же период выросли на 12 %.

Объясняется это многими факторами, которые складывались еще до введения ограничений. Прежде всего – теплая зима. В результате крупные ТЭЦ в регионе до сих пор сжигают уголь, завезенный еще в прошлом году. Как следствие, мы видим существенное снижение спроса на перевозки этого вида груза. Также прекратились поставки нефти на Комсомольский НПЗ со станции Уяр: с августа 2019 года транспортировка идет по нефтепроводу. Сокращение здесь серьезное – 1,9 млн тонн.

Напрямую пандемия повлияла, пожалуй, только на отправки лесных грузов. Спад объемов, произошедший в этом сегменте в январе-феврале, вызван тем, что в Китае в связи со сложной эпидемиологической обстановкой начали действовать ограничения на перемещение между провинциями. Грузополучатели столкнулись с тем, что не могли забрать уже отгруженные товары, и стали массово отказываться от последующих поставок. Плюс сыграло роль ужесточение фитосанитарных норм на ввоз необработанной древесины в Китай. Дополнительным негативным фактором стал недостаток готовой продукции на складах грузоотправителей из-за затруднений с подвозом древесины. В этом году по погодным условиям очень рано перестали действовать ледовые переправы, пригодные для тяжелых лесовозов.

– Есть ли направления, где КрасЖД удалось показать положительную динамику?

– Практика показала – грамотные управленческие решения позволяют гибко и эффективно реагировать даже на такие неожиданные вызовы, как коронавирус.

Как пример – грузоперевозки в направлении портов, через которые российская продукция идет за рубеж, показали рост больше чем на четверть (плюс 2,2 млн тонн).

Довольно серьезно, особенно в начальный период пандемии, стоял вопрос продовольственной безопасности. Некоторый ажиотаж в этой сфере почувствовали многие. Мы были готовы реагировать оперативно. Как итог, значительно выросли поставки продовольствия в регионы обслуживания. Те же крупы и макароны прибавили от 20 до 80 %. Чай и кофе в марте перевезли в два раза больше, чем в феврале. Первоочередными для нас стали грузы медицинского назначения. Только в мае поступило 819 тонн, а в июне 744 тонны такой продукции. Поставки шли ритмично, без задержек.

На 5,8 % приросла к прошлогодним показателям погрузка цветной руды. Братский и Новокузнецкий алюминиевые заводы активно пополняли запасы глинозема. Ачинский глиноземный комбинат активизировал закупки нефелиновой руды, что дало нам дополнительные объемы. И реализуемый нами проект по инфраструктурному обновлению линии Междуреченск – Тайшет внес существенную лепту – плюс 11,2 % ко всем строительным грузам. Зерно дало дополнительно 55,1 тыс. тонн за счет роста экспорта из Красноярского края в Казахстан и Монголию.

Положительную динамику удалось сохранить по контейнерным перевозкам: рост – 12 %. Прежде всего за счет транспортировки цветных металлов. Не подвели и производители пиломатериалов, а также пеллет.

Ожидается, что в августе-сентябре наступит перелом – все же пойдет рост погрузки угля, и мы сможем компенсировать наши потери по топливному сектору. Нефтеналивные грузы прибавят за счет поставок с Ачинского НПЗ. В полном объеме заработает экспорт лесных грузов. Все это позволяет нам надеяться, что к концу года при сохранении набранного темпа КрасЖД выйдет на уровень 2019 года.

Кстати, даже в столь непростой обстановке первой половины 2020 года мы смогли обеспечить рост тарифного грузооборота – основного мерил эффективности работы дороги. Согласно предварительным оценкам, увеличили его на 0,8 % к уровню показателей годичной давности.

– Наверное, самый серьезный удар пандемические ограничения нанесли по пассажирскому направлению?

– Это было ожидаемо, учитывая, какие жесткие карантинные меры были введены для ограничения скорости распространения COVID-19. В целом по стране сокращение железнодорожных пассажирских перевозок достигло к июню 34 %. Четверти от прошлогодних показателей недосчиталась и КрасЖД. По дальнему сообщению потери самые значительные – до 40 %. Особенно сложным оказался май, когда перевезено было меньше на 70 %, чем в том же месяце прошлого года. Вы знаете, что во всех поездах дальнего следования до 28 мая действовал особый порядок рассадки (по два пассажира в купе), что позволяло сохранять необходимую социальную дистанцию. Отдельные маршруты пришлось временно отменить.

Только сейчас мы постепенно, осторожно, с соблюдением всех мер безопасности, возвращаемся к допандемическим показателям. С августа возобновляется курсирование поезда Красноярск – Москва, будет увеличена частота рейсов в направлении курортов Черноморского побережья.

В полном объеме выполняется заказ Красноярского края и Хакасии на пригородные перевозки. Составность электропоездов на востребованных маршрутах увеличена до максимальных 10 вагонов, чтобы не допускать большого скопления людей.

Для РЖД безопасность пассажиров всегда была первоочередной задачей.

Весь подвижной состав проходит регулярную дезинфекцию, соблюдаются все рекомендации Роспотребнадзора. Для разделения потоков утверждены схемы движения пассажиров на вокзалах. Организованы «зеленые коридоры» с маршрутом следования для размещения организованных групп детей с учетом социального дистанцирования.

Работники, обслуживающие пассажирскую инфраструктуру, обеспечены средствами индивидуальной защиты, создан неснижаемый запас дезинфицирующих моющих средств. Определен порядок действий по оповещению и реагированию в случае выявления пассажиров с признаками новой коронавирусной инфекции.

Наверное, многие красноярцы могли неоднократно видеть, как из пожарных машин поливают антисептическим составом здание железнодорожного вокзала и прилегающую к нему площадь. Это дополнительная наружная дезинфекция. И делается она, поверьте, не только в столице региона.

– КрасЖД уже давно занимается переводом взаимодействия с грузоотправителями в электронный формат. Как показали себя такие технологии в жестких условиях пандемии?

– Внедренная система электронной транспортной накладной (ЭТРАН) в пандемию продемонстрировала все свои плюсы. Даже те, кто раньше не пользовался данной платформой, изъявили желание присоединиться. В общей сложности к системе подключено 87 % грузоотправителей. Кроме того, для онлайн-заказа услуг все большее число клиентов КрасЖД использует электронную торговую площадку ОАО «РЖД» «Грузовые перевозки». В целях максимального перевода всей работы по заказу, оформлению и оплате грузовых перевозок в дистанционный формат был организован Единый центр оформления документов через удаленный доступ. Любой клиент может обратиться туда за разъяснениями. Результаты есть – более 90 % всех документов оформляются на дороге в электронном виде.

– На 2020 год предусматривалась реализация большой инвестиционной программы. Была ли необходимость ее корректировки в связи со сложившимися обстоятельствами?

– Есть принципиальное решение руководства страны – в связи с высокой стратегической значимостью проекта по развитию Восточного полигона реализовывать все запланированные мероприятия в полном объеме. Более того, уже предусмотрено дополнительное финансирование. Совокупная стоимость инвестиций на 2020 год – 39,1 млрд руб. Ключевое направление: развитие железнодорожной линии Междуреченск – Тайшет. Кроме того, предусматривается приобретение современного тягового подвижного состава. Немалые средства – 5,3 млрд руб. – направлены на программу обновления имеющихся железнодорожных путей. Продолжается и развитие проекта «Городская электричка» в Красноярске.

Вскоре у нас важное событие – готовится к запуску после модернизации Козинский виадук, одно из уникальных искусственных сооружений линии Междуреченск – Тайшет. Виадук построен над горным ущельем в Саянах. В середине моста высота опор составляет 65 метров. Работы здесь велись с 2014 года. Только бетона было затрачено более 5 тыс. куб. м. Ранее пропуск поездов через виадук осуществлялся по одному пути. После модернизации здесь будет открыто полноценное двухпутное движение. В результате на сложнейшем перегоне Джебь – Щетинкино пропускная способность вырастет в два раза: с 25 до 67 пар грузовых поездов в сутки.

– Недавно металлургам удалось возобновить работу крупного предприятия в Хакасии – там вновь открылся Тейский рудник. Дорога принимала в этом процессе активное участие. В чем здесь интерес железнодорожников?

– Да, предприятие, которое остановилось пять лет назад, вновь начало работать. И это стало возможным в том числе благодаря запуску нашей ветки Бискамба – Тея, примыкающей к руднику. Она также была законсервирована. КрасЖД вложила в модернизацию ее инфраструктуры. Обновили путь, все контрольное и силовое оборудование, возобновили функционирование поездов. Фактически заново пришлось проводить обкатку локомотивных бригад, которые последний раз ездили в направлении рудника пять лет назад. Итог – маршруты начали ходить и возить руду. У людей появилась работа, поступают деньги в бюджет территории, а у нас появился новый серьезный грузоотправитель.

Продукция Тейского рудника ориентирована на западное направление. Сейчас у нас серьезный дисбаланс, основная часть грузов идет на восток. Стоит задача уравновесить потоки. И возобновление перевозок с Тейского рудника способствует ее решению.

Вадим Владимиров, начальник Красноярской железной дороги:

Почти 3,5 тыс. сотрудников КрасЖД перешли на «удаленку». Хотя, скорее следует говорить о куда большей цифре в целом по РЖД, ведь у нас единая структура. В общей сложности 115 тыс. человек трудятся удаленно. Нужно отдать должное нашему IT-подразделению, которое оперативно справилось с этой задачей. И сейчас находящиеся на «удаленке» сотрудники – это абсолютно полноценные рабочие единицы. До какого времени будет сохраняться необходимость в этом, зависит от эпидемиологической ситуации. План мероприятий по выходу у нас уже есть, и мы будем готовы вернуть людей в прежний режим деятельности.

<https://www.kommersant.ru/doc/4450927>

ТАСС; 2020.12.08; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОЕКТА «МОРСКОЙ ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ ТЕРМИНАЛ» НА КАМЧАТКЕ

Президент РФ Владимир Путин поручил проработать вопросы реализации инвестиционного проекта «Морской перегрузочный терминал» на Камчатке. Соответствующее поручение он дал в ходе видеоконференции с временно исполняющим обязанности губернатора Камчатского края Владимиром Солодовым.

«Здесь нужно, видимо, и чтобы «Новатэк» сам принял участие, и «Газпром», и правительство, и край. Давайте проработаем», – сказал президент, комментируя просьбу своего собеседника оказать поддержку, чтобы сдвинуть инвестпроект с мертвой точки.

Солодов доложил президенту, что совместно с Министерством энергетики РФ проработан вопрос замещения дефицита природного газа за счет СПГ в рамках реализации масштабного инвестиционного проекта «Морской перегрузочный терминал», которым занимается ПАО «Новатэк». По его словам, разработано технико-экономическое обоснование по строительству плавучей станции регазификации, и уже получено согласование командования Тихоокеанского флота по размещению в Авачинской бухте. Реализация проекта позволит обеспечить стабильные поставки и реализацию инвестиционных проектов общим объемом более 70 миллиардов рублей, а также обеспечит население газом. Солодов также отметил, что появится возможность модернизировать коммунальную инфраструктуру, износ которой составляет до 70%. «Вопрос мы с Минэнерго проработали, но необходимо ваше поручение, Владимир Владимирович, правительству вместе с «Газпромом» по строительству инфраструктуры. Ее социально-экономический эффект и, главное, качество жизни, которое [она] потянет, несопоставимы с расходами на нее», – доложил Солодов.

Путин заметил, что ему известны эти проблемы и вопросы. «Действительно, с 2007 года мы начали вопросы газификации решать на Камчатке, но объем добычи не оказался таким, каким прогнозировался, более того, он падающий. И «Газпром» считает, что уйдет с 250 с небольшим [миллионов кубических метров] до, по-моему, 150», – уточнил глава государства. Поэтому, по его словам, «нужно предпринимать здесь энергичные усилия, тем более что у «Новатэка» там будет достаточно большой хаб сжиженного природного газа». «Это хороший источник, надежный. Давайте поработаем вместе. Хорошо», – заключил президент.

<https://tass.ru/ekonomika/9181489>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2020.13.08; «ГАЗПРОМ» ВТЯГИВАЮТ В ГАЗИФИКАЦИЮ КАМЧАТКИ; КОМПАНИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОСТРОИТЬ ТРУБЫ ДЛЯ ГАЗА НОВАТЭКА

НОВАТЭКу разрешили построить небольшой регазификационный терминал мощностью до 600 тыс. тонн СПГ в Авачинской бухте возле Петропавловска-Камчатского. Прежний план по газификации региона с помощью газопровода от перевалочного терминала НОВАТЭКа на Камчатке, таким образом, признан слишком дорогим и отвергнут. Но вопрос сопутствующей газопроводной инфраструктуры остается: врио губернатора региона Владимир Солодов уже попросил **Владимира Путина** задействовать для ее строительства «Газпром». Однако компания по закону не обязана строить эти трубы, а экономическая привлекательность проекта сомнительна.

Командование Тихоокеанского флота согласовало размещение регазификационного терминала НОВАТЭКа в Авачинской бухте, сообщил на встрече с **Владимиром Путиным** 12 августа врио губернатора Камчатки Владимир Солодов. Таким образом, убрано принципиальное препятствие для проекта газификации Петропавловска-Камчатского за счет сжиженного газа, который НОВАТЭК на небольших танкерах сможет доставлять из Бечевинской бухты, где будет располагаться его комплекс по перевалке СПГ с Ямала.

Согласно прежнему плану, НОВАТЭК поставлял бы в Петропавловск-Камчатский так называемый отпарной газ, образующийся в процессе перевалки СПГ на терминале в бухте Бечевинская – там к концу 2022 года сжиженный газ будет перегружаться с газозовов ледового класса в обычные СПГ-танкеры. Основной вопрос был в необходимости строительства трубы до Петропавловска-Камчатского протяженностью до 140 км, ее примерная стоимость из-за сложной местности могла превысить 100 млрд руб. В частности, **вице-премьер** Юрий Трутнев сообщал, что строительство газопроводов из бухты Бечевинская в Петропавловск-Камчатский обойдется слишком дорого – порядка 100–120 млрд руб.

К тому же непонятно было, кто будет финансировать проект: «Газпром» по закону не обязан строить эту инфраструктуру, поскольку регион не относится к зоне Единой системы газоснабжения.

Альтернативный вариант с регазификационным терминалом неподалеку от города – значительно дешевле, однако его строительство должны были согласовать военные, учитывая наличие в регионе крупного флотского соединения и базы атомных подводных лодок. Теперь этот вопрос решен, но остаются другие: так, от терминала должны быть построены газопроводы до местных ТЭС и основных потребителей. Владимир Солодов попросил президента поручить их строительство «Газпрому», который до недавнего времени единолично занимался газификацией Камчатки. **Владимир Путин** согласился отправить вопрос на проработку.

Здесь нужно, видимо, и чтобы НОВАТЭК сам принял участие, и «Газпром», и правительство, и край.

Глава НОВАТЭКа Леонид Михельсон оценивал потребности Петропавловска-Камчатского в газе в 300–400 млн кубометров в год, а максимальную мощность регазификационного терминала – в 600 тыс. тонн СПГ в год. Пока неясно, по какой цене НОВАТЭК будет поставлять газ и как будет финансироваться строительство регазификационного терминала и подводящей инфраструктуры. Учитывая небольшие объемы газа, окупить ее строительство будет крайне сложно, к тому же речь идет о продаже газа НОВАТЭКа, что снижает заинтересованность «Газпрома» в проекте.

В «Газпроме» “Ъ” не ответили. В НОВАТЭКе сообщили, что отправили в правительство технико-экономические варианты газоснабжения объектов региона. Механизмы и принципы реализации необходимых для газоснабжения мероприятий будут обсуждаться

совместно с правительством РФ, регионом и соответствующими хозяйствующими субъектами, добавили в компании.

Иван Тимонин из Vygon Consulting отмечает, что в мировой практике затраты на строительство среднетоннажных регазификационных терминалов находятся в диапазоне \$280–580 в расчете на тонну мощности в зависимости от расположения, конфигурации и прочих факторов. Например, плавучий Venoa LNG на 0,35 млн тонн, запущенный в 2016 году в Индонезии, обошелся в \$100 млн, наземный Jeju Island LNG в Южной Корее на 1 млн тонн – в \$461 млн. Исходя из этого, по оценке аналитика, стоимость приемного терминала, обеспечивающего нужды Петропавловска-Камчатского, может составить порядка \$260 млн.

<https://www.kommersant.ru/doc/4451148>

ИЗВЕСТИЯ; ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА, АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ; 2020.13.08; ХИТРЫЙ ВИНТ: СОЗДАН БЕСПИЛОТНЫЙ ВЕРТОЛЕТ-ТЯЖЕЛОВОЗ ДЛЯ АРКТИКИ; НОВЫЙ АППАРАТ ДОСТАВИТ ГРУЗЫ ДО 80 КГ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА

Российские инженеры разработали беспилотный вертолет, способный переносить грузы массой до 80 кг на расстояния до 200 км в условиях Крайнего Севера. Сертификация винтокрылой машины, которая может поднять в воздух более 35 кг, в России пройдет впервые. Беспилотник сядет даже на качающуюся палубу корабля или движущуюся грузовую платформу. Благодаря системе автоматического управления воздушное судно самостоятельно проходит весь маршрут: от взлета до посадки. Разработчики планируют применять его также для разведки местности – например, для составления предварительной карты залегания полезных ископаемых или получения информации о ледовой ситуации в море.

Масса возможностей

Грузы массой до 80 кг составляют большую часть трафика в труднодоступных районах Севера, Сибири и Дальнего Востока – это средний вес оборудования для нефтедобычи и геологической разведки. Многие территории там отрезаны от «большой земли», доступ к ним зачастую есть только по воздуху. При этом некоторые товары, например лекарства или аппаратуру для научных исследований, нужно доставить максимально быстро. Вылеты вертолетов стоят дорого – 70–150 тыс. рублей за один час полета. Поэтому требуется новое экономичное средство доставки, которое могло бы работать эффективно и безотказно в условиях Севера.

До недавнего времени в нашей стране не было создано ни одного реально летающего беспилотного вертолета, способного поднять полезную нагрузку массой более 35 кг. R-2200 – разработка конструкторского бюро «Русь» – сможет доставлять грузы массой до 80 кг. Длина беспилотника – чуть менее 4 м, ширина – почти полтора. Его можно будет арендовать на час всего за 20 тыс. рублей, что выглядит существенной экономией по сравнению с обычным вертолетом.

Силовые конструкции аппарата (рама) выполнены из композитных материалов на основе углеволокна и конструкционных высокопрочных сплавов, благодаря чему его сухая масса составляет всего 102 кг, рассказали разработчики. Облегчение конструкции и оптимизация несущего винта и позволили увеличить полезную нагрузку до 80 кг.

Чем меньше нагрузка, тем дольше вертолет сможет находиться в воздухе. С 80 кг на борту он сможет пролететь 80 км, а с 60 кг – до 200 км. Средняя скорость полета при нормальной нагрузке составит 120 км/ч, максимальная – 200 км/ч. По словам разработчиков, R-2200 способен летать в дождь и снег, выдерживая ветер до 18 м/с.

Наземный пункт управления расположен внутри микроавтобуса, который оборудован не только автоматизированными местами операторов, но и средствами для хранения, транспортировки и обслуживания аппарата.

Благодаря системе автоматического управления R-2200 получает от оператора полетное задание, автономно взлетает, проходит по маршруту и садится в указанной точке. В случае необходимости оператор корректирует задачу.

– Проект находится в высокой степени готовности, – заявил генеральный директор КБ «Русь» Олег Фоменко. – Уже изготовлен прототип, прошедший программу летно-конструкторских испытаний. В конце года будет построен опытный образец, который в 2021 году пройдет сертификационные летные испытания. Продавать вертолеты КБ планирует начать в 2022 году.

С ним можно и в разведку

Собственная локальная система навигации позволяет вертолету взлетать и садиться на неподготовленную поверхность – например, на движущуюся грузовую платформу или на качающуюся палубу корабля. Это огромное преимущество R-2200, ведь полноценные посадочные площадки есть далеко не на каждом судне. Таким образом, аппарат, способный нести, например, 40-килограммовый сканер для ледовой разведки, поможет существенно упростить эту работу. Беспилотник можно будет использовать даже в самых суровых погодных условиях, он оснащен системой антиобледенения.

Новинка позволит также более просто и безопасно вести разведку и картографирование месторождений полезных ископаемых. Вертолеты смогут поднимать в воздух высокочувствительные геофизические сканеры массой 40–50 кг. Это открывает возможности широкого применения методов высокоточного дистанционного зондирования земли там, где ранее это было крайне затруднительно или вовсе невозможно.

Эксперты в основном положительно оценили возможности нового летательного аппарата. Хотя и высказали некоторые сомнения относительно заявленных характеристик.

– Районы Севера, Сибири и Дальнего Востока сложны для использования беспилотников за счет повышенной ветровой нагрузки, – сообщил главный инженер «АВАКС-Геосервис» (специализируется на разработке беспилотных летательных аппаратов и их компонентов в области систем управления) Игорь Нигруца. – Система посадки на качающуюся палубу корабля хоть и является достаточно очевидным решением, но вызывает большие сложности в реализации. Аппарат несет чувствительные приборы и сажать его жестко нельзя, а известные нам системы обеспечивают это с недостаточной надежностью. Однако пусть рынок наглядно продемонстрирует, насколько качественно коллеги реализовали свой продукт. Мы желаем им успеха.

Все цифры звучат реалистично и проект достаточно интересный, считает заведующий поисковой лабораторией «АгроБиоИТ» института X-Bio ТюмГУ (вуз – участник проекта повышения конкурентоспособности образования «5-100») Айдар Фахрутдинов.

– Радует то, что разработчики использовали уже проверенные узлы от пилотируемых вертолетов. Для разведки территории с учетом того, что на вертолет можно установить различное исследовательское оборудование, это безусловно отличное решение. Однако запас хода у этого беспилотника, согласно описанию, составляет до 200 км. Но ему еще необходимо вернуться обратно. То есть в случае, когда нет возможности заправиться в точке доставки груза, запас хода уменьшается до 100 км. Это явно мало в условиях Севера, Сибири и Дальнего Востока, – отметил эксперт.

Перспективность разработки оценил и руководитель Центра проектной деятельности ДВФУ Павел Ефимов.

– Идея хорошая, решает вопросы логистики в сложных регионах, – признал эксперт. – То, что мы видим в описании, звучит перспективно, интересно посмотреть на реальную работу.

В России и в мире у разработки нет конкурентов, считает Сергей Жуков, лидер рабочей группы «Аэронет», которая поддержала проект. Сертификация беспилотника с такими параметрами, как у R-2200, в России будет проходить впервые.

<https://iz.ru/1046490/olga-kolentcova-aleksandr-bulanov/khitryi-vint-sozdan-bspilotnyi-vertolet-tiazhelovoz-dlia-arktiki>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.13.08; САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ СОЗДАСТ АЭРОПОРТОВОЕ СП С ХОЛДИНГОМ ВЕКСЕЛЬБЕРГА; ХОТЯ НА АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСКА ПРЕТЕНДУЮТ И ДРУГИЕ ИНВЕСТОРЫ

Губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко распорядился отдать аэропорт Южно-Сахалинска в совместное предприятие с холдингом «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга. Об этом говорится в списке поручений губернатора от 27 июля. «Ведомости» ознакомились с документом, его подлинность подтвердили сотрудники двух аэропортов, знающие о нем от областных чиновников.

Рассмотрев обращение «Аэропортов регионов», говорится в документе, Лимаренко поручил правительству области внести в план приватизации на 2020 г. акции компании «Аэровокзал Южно-Сахалинск», а областному министерству имущества – до 10 сентября внести эти акции в уставный капитал АО «ДВ-инвест».

«Аэровокзал Южно-Сахалинск» – это компания, специально созданная областью для строительства в аэропорту нового пассажирского терминала. Терминал площадью 40 000 кв. м строится с 2017 г. Оператором действующего аэропорта является также принадлежащая области компания «Аэропорт Южно-Сахалинск». Она владеет терминалом площадью всего 7400 кв. м, который давно не справляется с трафиком. В 2019 г. аэропорт принял 1,3 млн пассажиров. В январе – июне этого года трафик составил 299 000 человек.

Компания «ДВ-инвест» была создана холдингом Вексельберга месяц назад, следует из данных «СПАРК-Интерфакса». Внеся в ее уставный капитал акции компании «Аэровокзал Южно-Сахалинск», правительство области станет акционером «ДВ-инвеста». «Аэропорты регионов» сохранят контрольный пакет в «ДВ-инвесте», а областная компания будет таким образом приватизирована, говорит сотрудник аэропортового холдинга. Именно «Аэровокзал Южно-Сахалинск» после достройки станет аэропортовым оператором, а «Аэропорт Южно-Сахалинск» со своим маленьким терминалом принимать пассажиров перестанет, добавляет сотрудник другого холдинга.

На достройку нового терминала нужны 4,8 млрд руб., «Аэропорты регионов» предлагают достроить его за свой счет – и за это холдинг получит 51% в аэропорту (через «ДВ-инвест». – «Ведомости»), сообщало агентство Sakhalin.info в конце июля со ссылкой на общественные слушания в областной думе. Ситуация с аэропортом Южно-Сахалинска повторяет другие известные случаи, когда местные власти пытались передать стратегический актив без конкурса, возмущен сотрудник аэропортового холдинга «Базэл аэро». Наша компания заинтересована в открытых и прозрачных процедурах выбора инвестора на развитие сахалинского авиаузла, мы неоднократно направляли главе области предложения о подготовке конкурса на привлечение профильного инвестора, добавляет собеседник.

«Нам Южно-Сахалинск также интересен, «Новпорт» информировал об этом правительство области и даже делал презентацию на тему развития аэропорта», – говорит сотрудник аэропортового холдинга «Новпорт». **Пресс-служба** областного правительства в течение двух дней не ответила на запрос «Ведомостей», представитель «Аэропортов регионов» от комментариев отказался.

Все три российских аэропортовых холдинга активно ищут объекты для инвестиций. Крупных аэропортов, планируемых к приватизации или продаже частными собственниками, в России почти не осталось, поэтому холдинги уже несколько лет ведут охоту за более мелкими активами. Южно-Сахалинск – это достаточно крупный аэропорт, трафик свыше 1 млн человек делает воздушную гавань прибыльным и инвестиционно привлекательным активом, говорит сотрудник одного из холдингов.

Интересен Южно-Сахалинск не только аэропортовым холдингом. Хабаровский аэропорт готов участвовать в открытых конкурсных процедурах по выбору инвестора для завершения строительства нового аэровокзального комплекса в аэропорту Южно-Сахалинск. «Проведение открытого конкурса, будь это концессия или инвестиционный контракт с последующей приватизацией, позволит Сахалинской области на конкурентной основе выбрать наилучшее предложение», – говорит представитель Хабаровского аэропорта. Лимаренко было направлено соответствующее письмо, «подтверждающее наши намерения».

«При внесении акций аэропорта в уставный капитал другого акционерного общества проведение конкурса не обязательно. При этом государство должно получить не менее 25% плюс 1 акция в уставном капитале новой компании», – говорит адвокат юрфирмы Forward Legal Дарья Овчинникова.

«В 2015 г. вступил в силу закон о государственно-частном партнерстве. Частный инициатор проекта может сам разместить заявку на сайте torgi.gov.ru. Механизм называется «частная инициатива». Если в течение 45 дней никакая другая сторона не заявит о своей заинтересованности в проекте, с инициатором государство заключает соглашение без конкурса. Этот способ значительно сокращает количество всевозможных процедур, обычных для конкурса, и используется обычно для социальных проектов», – говорит управляющий партнер юрфирмы Novator Вячеслав Косаков. В данном случае такой частной инициативы не было.

Но данный проект, скорее всего, не подпадет под данный закон, добавляет Косаков: в 2019 г. схожая ситуация была с Иркутской областью, когда регион попытался подобным образом передать частному инвестору (холдингу «Новопорт». – «Ведомости») аэропорт Иркутска, тогда ФАС возбудила дело о нарушении антимонопольного законодательства и область отказалась от планов. Вполне вероятно, что в случае претензий ФАС Сахалинская область откажется от ускоренного варианта, так как проект масштабный и за ним тщательно будут следить на федеральном уровне, говорит Косаков.

Представитель ФАС на запрос не ответил.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/12/836531-sahalinskaya-oblast>

КОММЕРСАНТЬ «РЕГЕНЕРАЦИЯ». ПРИЛОЖЕНИЕ №144; 2020.13.08; ИНДИРА УРАЗОВА; СУБСИДИИ ОКРАСИЛИ ЗЕЛЕНЫМ; В РОССИИ НЕ НАШЛОСЬ ЭКОЛОГИЧЕСКИ УСТОЙЧИВЫХ АНТИКРИЗИСНЫХ ВЛИВАНИЙ

Коронакризис заставил правительства разных стран перейти к многомиллиардному стимулированию экономик. Исследования показывают: ЕС, Южная Корея, Канада, Бразилия, Норвегия, Китай и другие государства увязывают антикризисные меры с целями низкоуглеродного и «зеленого» развития. В России этого пока не обнаруживается, хотя с каждым днем в мире все больше свидетельств необходимости переосмысления программы господдержки ее экономики в пользу экологической устойчивости.

Аналитики Bloomberg New Energy Finance и Vivid Economics обнаруживают, что антикризисные ассигнования следуют за тенденциями в экономической политике стран, наметившейся ранее. Это усиливает разрыв между странами–лидерами реализации экологической повестки и государствами, строящими свою экономическую политику без оглядки на последствия для окружающей среды, к которым сегодня относится Россия.

На июль 2020 года исследование Vivid Economics обнаруживает, что из \$11,8 трлн антикризисной поддержки в 17 ключевых экономиках мира, а также ЕС около \$3,5 трлн вложений в отрасли имеют прямое – позитивное или негативное – влияние на природную среду (сельское хозяйство, промышленность, управление отходами, топливно-энергетический комплекс и транспорт). Аналитики предполагают, что распределены эти средства будут в соответствии с текущей структурой экономик и мерами поддержки отраслей. В результате в ЕС, Франции, Германии и Великобритании антикризисные меры

практически целиком оцениваются как благоприятные для окружающей среды. В Южной Корее правительство объявило о «новом курсе», в котором одной из составляющих является пакет мер «Зеленый новый курс», что ведет в целом фактически к нейтральному эффекту для окружающей среды. В остальных странах, включая Россию, США и Китай, преобладают отрицательные экологические последствия антикризисных мер, говорится в исследовании.

К схожим выводам в июне 2020 года пришли в Bloomberg New Energy Finance с упором на оценку последствий субсидирования для климата в таких секторах, как транспорт, добыча природных ресурсов, энергетика, промышленность, сельское хозяйство, строительство, туризм, информационные технологии. В глобальном масштабе объем антикризисных мер для «высокоуглеродных» отраслей они оценили в \$555 млрд, предоставленных без каких-либо условий, которые обеспечивали бы сокращение выбросов парниковых газов.

В обоих исследованиях отмечается, что пакеты антикризисной поддержки могут «позеленеть» с новыми мерами. Действительно, сначала правительства многих стран выступили с экспресс-поддержкой наиболее пострадавших отраслей: «высокоуглеродных» авиаперевозок, круизного бизнеса, производства автомобилей. Но по мере разработки мер долгосрочного стимулирования экономики даже экспортеры углеводородов, такие как Австралия, Канада и Норвегия, обнародовали пакеты мер по энергоэффективности и развитию транспорта на водороде.

Все цвета G20

Подробные и еженедельно обновляемые данные о влиянии господдержки на окружающую среду и климат дает третий источник – база данных по странам «большой двадцатки» (G20) Energy Policy Tracker, запущенная в середине июля Международным институтом устойчивого развития. База агрегирует анонсированные правительствами меры поддержки отраслей, связанных с производством энергии (добыча, электрогенерация, транспортировка) и ее интенсивным потреблением (транспорт, строительство), в зависимости от поддерживаемых ими видов энергии и условий, на основе которых такая поддержка предоставляется (часто поддержка углеродоемких отраслей осуществляется при условии, что они будут снижать эмиссии парниковых газов или другую нагрузку на окружающую среду).

В среднем объем обязательств по антикризисной поддержке чистых видов энергии на душу населения в странах G20 по состоянию на 5 августа составлял \$30, но заметно отличался по странам. Если в России, ЮАР, Аргентине, Мексике, Саудовской Аравии и Турции он был нулевым, то в тройке лидеров – Франции, Германии и Великобритании – составлял \$547, \$326 и \$202 соответственно на душу населения. В США такие обязательства равнялись \$83, в Канаде – \$45, в Китае – \$20, в Бразилии – \$3,7, а в Индии – \$1 на гражданина.

При этом по всем странам G20 \$142 млрд, или 41%, было выделено в пользу «безусловных» (без требований снижения негативного воздействия на окружающую среду) добычи, переработки и использования ископаемых видов топлива. Основной получатель такой господдержки – авиакомпании и аэропорты (только в США – \$68 млрд). Заметно больше половины средств – \$203 млрд (59%) – направлено на производство и потребление энергии, при котором воздействие на окружающую среду так или иначе должно быть снижено. Так, \$26 млрд выделено в пользу производства и потребления «условных» нефти, газа и угля с оговорками о сокращении выбросов и загрязнения. Например, Франция предоставила господдержку авиакомпании Air France с требованием о прекращении внутренних перелетов на маршрутах железнодорожного сообщения, а автоконцерну Renault – на условиях жестких стандартов выбросов и развития производства электромобилей. Еще \$50 млрд получили проекты «безусловной» чистой энергии: энергоэффективности, велотранспорта и возобновляемой энергии (особенно солнечной и ветровой). А \$87 млрд направлены на выработку и использование

«условной» чистой энергии: переход на электромобили, железнодорожный и общественный транспорт и другие схожие проекты. Наконец, еще \$39 млрд – это меры, которые стимулируют либо и ископаемые, и чистые виды энергии, либо энергию, которую исследователи не относят ни к одной из этих двух категорий, например ядерный цикл.

Россия вне конкуренции

По данным EnergyPolicyTracker.org на 29 июля, в России на поддержку секторов, связанных производством и интенсивным потреблением энергии, выделено 59,3 млрд руб., или \$855 млн по среднему курсу за январь–май 2020 года. Речь идет о субсидиях авиалиниям, аэропортам и автопрому. Другие меры господдержки, например новые налоговые льготы для добычи газа в Арктике и субсидии на перевод транспорта на газовое топливо, количественную оценку не получили.

Чтобы оставаться конкурентоспособной на мировых энергетических рынках и не отстать от партнеров по БРИКС, Россия может взять на вооружение примеры не только из Европы, но и из Бразилии, Индии и Китая. В Бразилии помимо традиционной поддержки биотоплива госбанки кредитуют региональные и муниципальные проекты в области энергоэффективности, ветровой и солнечной генерации. В Индии еще несколько лет назад издержки возобновляемой энергетики стали ниже издержек угольной генерации, и в рамках антикризисной поддержки правительство штата Андхра-Прадеш предоставило фермерам девятичасовой бесплатный доступ к солнечной электроэнергии. Китай в ответ на кризис выделил \$14 млрд на развитие современного железнодорожного транспорта, \$8,5 млрд на модернизацию и снижение потерь в энергосетях и как минимум \$3 млрд на стимулирование производства электромобилей и зарядной инфраструктуры для них.

На фоне общего экономического спада и «зеленого» антикризисного курса, принятого хотя бы частично от Европы до Южной Кореи, конкуренция на рынках традиционного нефтегазового экспорта России будет усиливаться, а его рентабельность – падать. Ситуацию может исправить направление господдержки в России на производство энергоэффективного оборудования, электромобилей и электротранспорта, цифровую трансформацию экономики, модернизацию городов и сельского хозяйства, энергоэффективность и развитие возобновляемой энергетики. Коронакризис показал, что изменения конъюнктуры могут быть стремительными, и действие на опережение – наилучшая стратегия.

<https://www.kommersant.ru/doc/4442892>

РБК; МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2020.12.08; ДЕГТЯРЕВ ПООБЕЩАЛ УВОЛИТЬ И.О. МИНИСТРА ТРАНСПОРТА ЗА САБОТАЖ

По словам врио губернатора Хабаровского края, чиновник попытался «под шумок, в стопке» подсунуть ему на подпись распоряжение о переносе ремонта дороги, который не могут провести уже несколько лет, на следующий год

Временно исполняющий обязанности губернатора Хабаровского края Михаил Дегтярев заявил, что, скорее всего, уволит исполняющего обязанности **министра транспорта** Максима Прохорова за саботаж. Ранее Прохоров, по словам врио, попытался обманом перенести ремонт дороги в одном из районов края на следующий год. Об этом Дегтярев сообщил в интервью радиостанции «Комсомольская правда – Хабаровск».

По словам Дегтярева, во время рабочей поездки он осмотрел трассу Новый Ургал – Чегдомын, которую «обещали построить уже все губернаторы», однако сделано ничего не было.

«Запросил данные по бюджету 2020 года – денег [на ремонт дороги] не заложено. Люди негодуют, [так как им] обещали. Даю прямое поручение взять [деньги] из резервного фонда, разделить на этапы, начать работы хотя бы уже в сентябре, чтобы хоть что-то сделать. Люди не могут ездить, убивают собственный транспорт», – возмутился Дегтярев.

На следующий день Прохоров подтвердил, что работает над поручением, однако еще через день дал врио «под шумок, в стопке» распоряжение о переносе ремонта дороги на следующий год из-за его нецелесообразности.

«Это саботаж прямой просто. Внаглую человек, и.о. **министра транспорта** Прохоров, это делает. Что я буду с ним делать? Скорее всего, уволю», – пообещал Дегтярев. ***

<https://www.rbc.ru/politics/12/08/2020/5f3414d99a7947eb7de40e83>

ТАСС; 2020.12.08; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ПРОСПЕКТА ИМАМА ШАМИЛЯ В МАХАЧКАЛЕ ВЫДЕЛЕНО 590 МЛН РУБЛЕЙ

Правительство России выделило на реконструкцию в текущем году одной из главных транспортных артерий Махачкалы – проспекта имени Имама Шамиля – 590 млн рублей. Средства выделены в рамках федерального проекта «Дорожная сеть» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщила журналистам помощник первого зампреда правительства Дагестана Мадина Джалилова.

«В соответствии с обращением главы Дагестана Владимира Васильева распоряжением правительства Российской Федерации от 10 августа 2020 года № 2060-р Республике Дагестан предоставлен межбюджетный трансферт в размере 590 млн рублей на работы, связанные с реконструкцией проспекта Имама Шамиля в Махачкале в 2020 году», – сообщила Джалилова.

Как отметил первый вице-премьер Дагестана Гаджимагомед Гусейнов, планируется не просто замена асфальтового покрытия, но также замена инженерных сетей под дорожным полотном, создание зеленых зон, разделительной полосы, полная замена освещения. «Реконструкция проспекта Имама Шамиля имеет важное значение в целом для развития транспортной инфраструктуры Дагестана. В настоящее время дорабатывается проект реконструкции. Это и определение остановочных павильонов общественного транспорта, и вопрос прокладки кабелей линий электропередач под землей на тех участках проспекта, где нет возможности проведения их воздушным способом. После проведения данных мероприятий уже будут начаты строительные работы», – приводит слова Гусейнова его помощница.

Ранее сообщалось, что на реконструкцию проспекта имени Имама Шамиля в Махачкале планируется направить 3 млрд рублей, 1 млрд рублей из которых планируется выделить из республиканского бюджета. Сообщалось, что дорога может быть расширена, также будут предусмотрены велосипедные дорожки.

<https://tass.ru/ekonomika/9185979>

ТАСС; 2020.12.08; НА ДОРОГАХ КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ С НАЧАЛА ГОДА ПОЯВИЛОСЬ 50 НОВЫХ СВЕТОФОРОВ

Дорожники обустроили 50 пешеходных переходов и установили на них светофоры на дорогах Кабардино-Балкарии (КБР) с начала 2020 года. Ремонтные работы ведутся в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили журналистам в среду в **пресс-службе министерства транспорта** и дорожного хозяйства региона.

«В Кабардино-Балкарии благодаря **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** появились 50 новых светофоров типа Т.7. Это светофоры с системой импульсной индикации, они позволяют с большого расстояния идентифицировать пешеходный переход или перекресток и заблаговременно обеспечить безопасный режим движения, своим миганием светофоры Т.7. предупреждают водителя о необходимости сбросить скорость», – говорится в сообщении.

Отмечается, что данные системы эффективны и днем, и в ночное время суток. Специалисты считают, что применение подобных светофоров на региональных

автодорогах с высокой интенсивностью движения транспорта позволяет минимизировать риски дорожно-транспортных происшествий.

Во всех районах республики обустроены пешеходные переходы около школьных и дошкольных учреждений комплексами автономных осветительных систем в соответствии с новыми национальными стандартами.

Всего на территории КБР устроено 50 пешеходных переходов, совмещающих искусственную дорожную неровность и светофоры с импульсной индикацией, до конца года планируется устройство еще 87 подобных пешеходных переходов.

<https://tass.ru/v-strane/9182423>

РБК; РОМАН КИЗЫМА; 2020.12.08; ФИНЛЯНДИЯ ВВОДИТ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПРИЕЗЖАЮЩИХ РОССИЯН

Правительство Финляндии ужесточило меры контроля за иностранцами, прибывающими в Финляндию из стран с плохой эпидемиологической ситуацией. В частности, как передает Yle, все граждане, которые приезжают в Финляндию из России, будут вынуждены сдавать тесты на COVID-19 и отправляться на обязательный карантин.

Речь идет прежде всего о лицах, сопровождающих различные грузы – потому что для туристов граница между Финляндией и Россией по-прежнему закрыта. Кроме того, в Суоми продолжают возвращаться граждане Финляндии, которых пандемия застала на территории РФ. Всего в июле 2020 года из России в Финляндию прибыло около 17 тыс. человек.

Как сообщает финское издание, сейчас на границе не делают никаких тестов. «Мы только в случае необходимости информируем надлежащие органы», – говорит заместитель начальника пограничной охраны Юха Кивеля. «Если при пограничном контроле замечаем у человека симптомы коронавируса, то выполняем предписания по защите собственного персонала от заражения», – добавляет он. Также на границе раздают въезжающим брошюры с полезной информацией, касающейся коронавируса.

Теперь, согласно заявлению министра по вопросам семьи и базовых социальных услуг Финляндии Кристины Киуру, в случае необходимости на границе будет осуществляться обязательная проверка на коронавирус всех пассажиров, которые прибывают из стран с плохой эпидемиологической ситуацией. Киуру также сообщила о введении обязательного карантина для приезжих. Нарушение карантина повлечет за собой наказание – от денежного штрафа до трех месяцев тюрьмы.

Власти региона Южная Карелия, который как раз граничит с РФ, пока не понимают, как будут выполнять новые инструкции правительства, касающиеся обязательного карантина и тестов на «ковид». Как пишет Yle, по закону выписать обязательный карантин может исключительно врач-инфекционист, а таких специалистов в регионе очень мало. К тому же, как замечает заместитель начальника пограничной охраны Кивеля, пограничники не отвечают за тесты и карантин. Поэтому пока новые указы правительства не поменяли режим работы на границе.

https://www.rbc.ru/spb_sz/12/08/2020/5f33b19e9a7947b3a6e8dace

ТАСС; 2020.12.08; РОСДОРНИИ ПРИСТУПИЛ К РАЗРАБОТКЕ НОВОЙ КОМПЛЕКСНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СХЕМЫ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

Эксперты Российского дорожного научно-исследовательского института (РосдорНИИ) начали разработку новой комплексной транспортной схемы Самарской области. Об этом говорится в сообщении, распространенном пресс-службой правительства региона.

«Российский дорожный научно-исследовательский институт приступил к разработке новой комплексной транспортной схемы Самарско-Тольяттинской агломерации и всего региона в целом. Эксперты провели первоначальный анализ и представили его итоги на заседании Градостроительного совета», – отмечается в сообщении.

С весны этого года специалисты РосдорНИИ проводят исследование пассажирских и грузовых транспортных потоков. Для анализа им также были предоставлены данные за последние годы. По словам начальника управления транспортного планирования РосдорНИИ Владимира Пашенко, эта информация позволит рассчитать математическую модель всей транспортной системы. В результате получится не просто спрогнозировать работу, но и установить конкретные целевые показатели развития всей инфраструктуры.

По мнению Пашенко, необходимо исключить дублирующие маршруты общественного транспорта по одним и тем же улицам. При этом он считает, что также имеются районы массовой жилищной застройки, куда сложно добраться из-за ограниченного количества автобусов. Серьезным потенциалом, на его взгляд, обладает рельсовый транспорт: трамвай, метро и электропоезда.

Вице-президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков указал на возможность более плотной интеграции автобусных маршрутов с метро и железной дорогой в границах Самары. В частности, это перенаправление ряда маршрутов, идущих по улице Авроры, через станцию метро Гагаринская, организация пассажирской платформы в створе улицы Ленинградская, перенос платформы Толевая к улице Авроры, а платформы Ягодная – к улице Мира. По его мнению, это позволит сократить время жителей в пути и сделать остановочные павильоны более доступными. «Это сокращение городского неравенства за счет повышения транспортной доступности удаленных районов, а также ценовая доступность, безопасность, экологичность и многое другое», – приводятся слова Чистякова в сообщении пресс-службы.

Поручение по оптимизации плана комплексного развития транспортной инфраструктуры дал губернатор региона Дмитрий Азаров. Он считает, что для успешного развития агломерации, экономического роста необходимо создать единую эффективную интеллектуальную маршрутную сеть транспортного потока. «Мы ставим задачу создать цифрового двойника региона – оцифровать все сферы, чтобы иметь возможность для моделирования, проектирования и эффективного управления, принятия верных решений. Это касается и транспортной схемы», – процитировали Азарова в пресс-службе правительства.

<https://tass.ru/obschestvo/9186779>

Ъ; АНАСТАСИЯ ЕРЕМИНА; 2020.12.08; ОКОЛО АЭРОПОРТА СТРИГИНО ОТКРОЮТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ

Новую железнодорожную станцию откроют в районе нижегородского аэропорта Стригино на участке между станциями Петряевка и Окская. Как сообщили в **пресс-службе** Горьковской железной дороги, с 21 августа там будет останавливаться скоростной поезд «Стриж» №713/714, следующий из Санкт-Петербурга в Самару.

Остановочный пункт находится около улицы Баженова. Вблизи есть остановка общественного транспорта («По требованию»), где останавливаются автобусы А-11, А-20 и А-56.

Поезд из Санкт-Петербурга до Самары будет курсировать через день с 21 августа по 4 сентября. «Стриж» будет развивать скорость до 200 км/ч. Время в пути из Нижнего Новгорода до Санкт-Петербурга составит 8 часов 15 минут, до Самары – 10 часов 50 минут. В Нижегородской области «Стриж» также будет делать остановки в Дзержинске и Арзамасе.

«Запуск скоростного поезда позволит улучшить межрегиональные транспортные связи, повысить качество транспортного обслуживания пассажиров, а также будет способствовать развитию внутрироссийского туризма», – пояснили в РЖД.

<https://www.kommersant.ru/doc/4450949>

ТАСС; 2020.12.08; НА КОНКУРС АСИ ПРЕДСТАВИЛИ ПРОЕКТЫ «ВОЗДУШНОГО» МЕТРО И ПЕРЕХОДА НА ЭЛЕКТРОКАРЫ В КРЫМУ

Проекты развития альтернативных видов транспорта, в частности, о строительстве «воздушного» метро и развития в Крыму электротранспорта, представлены к форуму «Сильные идеи для нового времени», который проведут в сентябре Агентство стратегических инициатив (АСИ) и Фонд Росконгресс. Об этом сообщили в среду в пресс-службе АСИ.

«В российских городах предлагают развивать альтернативные виды транспорта, которые позволят в десятки раз снизить стоимость их эксплуатации, нагрузку на экологию и при этом увеличат мобильность граждан. Речь идет о строительстве «воздушного» метро – муниципальные канатные дороги соединят труднодоступные районы города с центром. Другое решение позволит поднять экологический рейтинг Крыма за счет замены парка автомобилей с бензиновыми двигателями на электрокары. Идеи предоставили на крауд-платформу во время подготовки к форуму», – говорится в сообщении.

Как уточнили в пресс-службе, автор идеи «воздушного» метро Алексей Порошин предложил включать в единые городские транспортные контуры муниципальные канатные дороги. Их строительство, по его расчетам, обходится в десять раз дешевле, чем проекты подземных линий метрополитена, и в три-четыре раза дешевле монтажа трамвайных линий.

Кроме того, как считает инициатор проекта, «воздушное» метро не требует больших затрат на энергообеспечение и экономит городские площади: линии могут проходить вдоль магистралей, парков и через труднодоступные участки местности – реки, группы железнодорожных линий, перепады высот – где невозможно проложить маршруты традиционных видов транспорта. Проект, по мнению автора, «позволит снизить эконогрузку, так как канатные дороги имеют минимальные показатели выбросов углекислого газа в атмосферу, и создаст в городах новые центры притяжения для туристов».

Другой участник конкурса АСИ предлагает Крым в качестве пилотного региона для массового перехода на электрокары. Экорейтинг полуострова, по оценкам «Национального экологического корпуса», довольно низкий: Крым занимает 66 строчку из 85 позиций. Сначала планируется охватить основные туристические направления, а к 2021 году – расширить электроавтопарк до 1,5 тыс. машин и покрыть сетью электрозаправок весь полуостров. Инициатива позволит уменьшить трафик бензиновых автомобилей, улучшить экорейтинг Крыма и развивать в нем экотуризм, убежден автор проекта.

«На юге России хороший ресурс для развития системы электротранспорта: здесь формируется значительный туристический трафик и, конечно, экологичные виды транспорта здесь должны быть в приоритете. Уже в ближайшие годы вдоль федеральных трасс на юге появится сеть электрозаправочных станций. Сетевые компании готовы удовлетворить растущий спрос», – считает гендиректор «Россети ЮГ» Борис Эбзеев, слова которого приводит пресс-служба АСИ.

<https://tass.ru/ekonomika/9183165>

РАДИО SPUTNIK; 2020.12.08; ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ. ДВИЖЕНИЕ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ В ПЕТЕРБУРГЕ ПОДЧИНЯТ ПДД

Движение электросамокатов стоит подчинить определенным правилам дорожного движения для безопасности окружающих людей и самих самокатчиков, рассказал в интервью «Невским новостям» депутат Законодательного Собрания Санкт-Петербурга Алексей Цивилев.

Средства индивидуальной мобильности (СИМ) набирают популярность как в России, так и за рубежом. Граждане предпочитают использовать их как для прогулок и развлечения, так и для быстрого передвижения по улицам. Власти планируют ввести правила, регулирующие движение электросамокатов, рассказал Цивилев.

По его словам, 18 августа в Общественной палате состоится заседание, на котором обсудят первые поправки **Минтранса** по СИМ. Предполагается разделение средств на три возрастные группы: до 7 лет (роликовые коньки, самокаты, скейтборды и другие механические средства), с 7 до 14 лет (средства индивидуальной мобильности, на которых можно ездить по тротуарам и велодорожкам), а также от 14 лет (с возможностью выезда на проезжую часть). В ЗакСе Петербурга предлагают увеличить возраст в третьей группе до 16 лет.

Кроме того, в правилах вводится знак запрета на движение СИМ. Он позволит зонировать общественное пространство, чтобы ни пешеходы, ни самокатчики не могли пострадать на загруженных тротуарах и тротуарах возле городских магистралей.

«Сейчас на Невском (проспекте, – ред.) даже с учетом не полной загруженностью туристами, уже невозможно передвигаться на самокате, не спешившись или не представляя угрозу пешеходам. С помощью знаков мы сможем зонально все это регулировать. Очевидно, в первую очередь такие знаки будут установлены на КАД, ЗСД, возможно набережные с большим потоком и высоким скоростным режимом. У самокатчика жизнь короткая. Если автомобилист максимум повредит свою машину, то для человека управляющего самокатом, все может закончиться плачевно», – подчеркнул Цивилев.

Он также отметил, что одной из проблем является отсутствие статистики по ДТП с участием СИМ, поскольку такие случаи ГИБДД квалифицирует как ДТП с пешеходом.

Осенью прошлого года радио Sputnik сообщало, что **Минтранс** и Госавтоинспекция готовят поправки в правила дорожного движения, благодаря которым будет введен термин «средства индивидуальной мобильности».

<https://radiosputnik.ria.ru/20200812/1575694281.html>

ТАСС; 2020.12.08; СКОРОСТНОЙ ПОЕЗД «СТРИЖ» СВЯЖЕТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ С ГОРОДАМИ ПОВОЛЖЬЯ

Новый скоростной поезд «Стриж» будет курсировать между Санкт-Петербургом и Самарой в августе и начале сентября. Об этом говорится в сообщении РЖД.

«Стриж» способен развивать скорость до 200 км/ч, время в пути на маршруте сократится почти вдвое.

В первый рейс поезд «Стриж» № 713/714 из Санкт-Петербурга отправится 21 августа, из Самары – 22 августа. Из северной столицы поезд будет отправляться в августе по нечетным датам, а также 2 и 4 сентября в 00:45 и прибывать в Самару в 19:50 тех же суток. В обратном направлении из Самары поезд будет отправляться по четным датам в августе, а также 1, 3 и 5 сентября в 00:20 и прибывать в Санкт-Петербург в 19:20 того же дня.

В пути предусмотрены остановки на следующих станциях: Москва (Курский вокзал), Владимир, Ковров, Дзержинск, Нижний Новгород (Стригино), Арзамас, Саранск и Сызрань.

В составы поездов «Стриж» включены вагоны с местами для сидения 1-го и 2-го классов, спальные вагоны класса «Люкс». Все вагоны оборудованы системами кондиционирования, очистки и обеззараживания воздуха, а также экологически чистыми туалетными комплексами. В вагонах 1-го и 2-го классов есть индивидуальное освещение, аудио– и видеосистема с возможностью подключения индивидуальных наушников, розетки для подзарядки мобильных устройств и индивидуальные столики. Купе в вагонах СВ предназначены для двух пассажиров, каждое оборудовано индивидуальным санузлом

с душем. Также в купе есть столик, сейф, вешалки для одежды и кнопка вызова проводника. Доступ в купе обеспечивается индивидуальной картой-ключом.

«Запуск скоростного поезда «Стриж» позволит улучшить межрегиональные транспортные связи, повысить качество транспортного обслуживания пассажиров, а также будет способствовать развитию внутрироссийского туризма», – отметили в РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/9183119>

ТАСС; 2020.12.08; ТУРИСТИЧЕСКИЙ РЕТРО-ПОЕЗД НАЧНЕТ КУРСИРОВАТЬ ИЗ РФ В АБХАЗИЮ

Туристический ретро-поезд начнет курсировать по маршруту Туапсе – Сочи – Гагра с 15 августа. Об этом сообщили журналистам в пресс-службе администрации города Сочи в среду.

«15 августа начнет курсировать новый туристический поезд № 927/928 «Сочи» сообщением Туапсе – Сочи – Гагра. В его составе отреставрированный локомотив, купейные и плацкартные вагоны, оформленные в стилистике 70-80-х годов прошлого века. <...> По прибытии в Гагру туристы смогут совершить экскурсию на озеро Рица, дачу Сталина и к другим достопримечательностям Абхазии и отправиться обратно на том же поезде», – говорится в сообщении.

В пути пассажирам будет предоставлен доступ к мультимедийному порталу с информацией о курортах Черноморского побережья. Кроме того, в меню вагона-ресторана будут включены блюда русской и абхазской кухни.

Уточняется, что из Сочи состав будет отправляться по понедельникам, четвергам, пятницам, субботам и воскресеньям в 08:00 и прибывать в Гагру в 11:30. Из Гагры – по средам, четвергам, пятницам, субботам и воскресеньям в 19:00, прибывая в Сочи в 22:25. Также один раз в неделю поезд будет ходить по укороченному маршруту – между Гагрой и Сочи.

<https://tass.ru/ekonomika/9181861>

ТАСС; 2020.12.08; ПЕРВЫЙ НОЧНОЙ ПОЕЗД «ТАВРИЯ» ПРИБЫЛ ИЗ СИМФЕРОПОЛЯ В АДЛЕР

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

Накануне из Симферополя отправился первый ночной поезд «Таврия», который позволяет с удобством путешествовать вдоль Черноморского побережья, его маршрут проходит также через Краснодар, Горячий Ключ, Туапсе, Лазаревское и Сочи, протяженность маршрута составит 790 км, время в пути составит 22 часа. Поезд двухгруппный, общим составом он следует до станции «Разъезд 9 км», далее каждая из групп вагонов следует самостоятельно – одна в Ростов-на-Дону, другая – в Адлер. Общее время в пути из Симферополя до станции Ростов-Главный составляет 15 часов.

«Поезд прибыл в Адлер из Симферополя в 16:42 мск», – сообщили в компании.

В состав поезда входят два купейных и 15 плацкартных вагонов (включая группу Симферополь – Ростов-на-Дону). Общая вместимость состава – более 800 мест. Поезда будут отправляться раз в три дня.

<https://tass.ru/ekonomika/9185413>

ТАСС; 2020.12.08; БОЛЕЕ 9 ТЫС. ПАССАЖИРОВ ПЕРЕВЕЗЛИ ПО МАРШРУТУ АДЛЕР – АНАПА НА «ЛАСТОЧКАХ» ЗА 10 ДНЕЙ

Пассажиropoтoк на скоростном поезде «Ласточка» по маршруту Адлер – Анапа за 10 дней составил более 9 тысяч человек. Новое направление было открыто для повышения

транспортной доступности курортных городов России, говорится в сообщении **пресс-службы** Северо-Кавказской (СКЖД) железной дороги, распространенном в среду.

«Скоростные поезда «Ласточка» № 829/830 Адлер – Краснодар – Анапа, которые начали курсировать 1 августа, оказались востребованы у пассажиров. За 10 дней работы на этом маршруте перевезено более 9 тыс. отдыхающих и местных жителей. Новое направление было открыто для популяризации внутрироссийского туризма и повышения транспортной доступности курортных городов Черноморского побережья Краснодарского края», – говорится в сообщении.

Поезда «Ласточка» курсируют по данному направлению ежедневно. Отправляясь из Адлера в 13:25 мск, дневной экспресс прибывает в Анапу в 21:13 мск, в обратном направлении «Ласточка» отправляется в 05:28 мск и прибывает в Адлер в 13:16 мск. Время в пути составляет почти 8 часов. Стоимость билета – от 1 448 рублей.

Краснодарский край является основным туристическим регионом России, в 2019 году турпоток составил порядка 17,3 млн отдыхающих, средняя загрузка средств размещения – 71,3%. В текущем сезоне в регионе ожидают около 7 млн отдыхающих.

<https://tass.ru/ekonomika/9180227>

ПРАЙМ; 2020.12.08 № МИНТРАНС РФ РАЗРАБОТАЛ ПЕРЕЧЕНЬ НАРУШЕНИЙ, КОТОРЫЕ ПОЗВОЛЯТ ЗАДЕРЖИВАТЬ РОССИЙСКИЕ СУДА

Российский **Минтранс** предлагает ввести особый перечень требований, служащих основаниями для временного задержания судна, и предельных сроков его задержания, следует из проекта приказа отраслевого министерства. Документ вступит в силу с первого января 2021 года.

«В соответствии с подпунктом ... федерального закона от 7 марта 2001 г. №24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» ... приказываю: утвердить прилагаемый перечень», – говорится в приказе на портале проектов нормативных правовых актов.

Перечень нарушений насчитывает 20 пунктов, среди которых несоответствие или же отсутствие на судне судовых документов, несоответствие документов, подтверждающих квалификацию экипажа, а также нарушение численности минимального состава экипажа. Также к нарушениям относятся отклонения ряда технических требований, например, превышение габаритов судна, несоответствие систем пожаротушения или навигационного оборудования.

Судно могут задержать и за нарушение района или сезона плавания, установленных ему в соответствии с техническими требованиями.

Предельный срок временного содержания судна – до устранения нарушений. Тем не менее, этот период не должен быть более 30 календарных дней.

Новый документ отменяет действие уже существующего приказа **Минтранса** от 3 ноября 2015 года №324 «Об утверждении формы декларации безопасности судоходных гидротехнических сооружений».

ТАСС; 2020.13.08; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ЮГОМ И СЕВЕРОМ САХАЛИНА СТАЛО ЕЖЕДНЕВНЫМ

Авиакомпания «Аврора» ввела дополнительные рейсы между Южно-Сахалинском и Охой – административным центром самого северного района острова. Об этом в четверг сообщили журналистам в пресс-службе компании.

Расстояние между Охой и Южно-Сахалинском составляет более 700 км, по автомобильной дороге этот путь занимает более семи часов. Число рейсов между городами сократили весной, чтобы не допустить распространения коронавирусной инфекции. Ранее они выполнялись пять раз в неделю.

«Рейсы в Оху стали ежедневными. Дополнительные рейсы будут выполняться по вторникам, четвергам и субботам – два рейса в день (в остальные дни недели рейсы и ранее выполнялись)», – сообщили в авиакомпании.

По информации «Авроры», такое расписание будет действовать в течение всего августа. В дальнейшем оно может корректироваться. Дополнительные рейсы стали доступны с этой недели.

До ограничений, введенных из-за пандемии, рейсы между областной столицей и Охой совершались по понедельникам, средам, пятницам, субботам и воскресеньям. Время в полете составляет 1 час 30 мин. Тариф в одну сторону – 6 950 рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9187991>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.08; ИНТЕРВЬЮ: «ОБСУЖДАЕМ С «АЭРОФЛОТОМ» РАСШИРЕНИЕ ПРИСУТСТВИЯ ДРУГИХ АВИАКОМПАНИЙ ГРУППЫ» – ГЛАВА АЭРОПОРТА КРАСНОЯРСКА

Красноярский аэропорт «Емельяново», второй по пассажиропотоку в Сибири, реализует амбициозную программу развития, итогом которой должно стать создание международного пассажирского и грузового хаба. Пандемия COVID-19 стала для этих планов серьезным испытанием на прочность.

Генеральный директор ООО «Аэропорт Емельяново» Андрей Метцлер в интервью агентству «Интерфакс-Сибирь» рассказал, как авиапредприятие преодолевает кризис авиаперевозок, как он видит партнерство с группой «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) в развитии хаба и зачем «Емельяново» сотрудничает с грузовыми операторами.

ПОСТКАРАНТИННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

– В первом полугодии 2020 года, на фоне коронавирусных ограничений, пассажиропоток аэропорта Красноярска снизился на 42%. В мае показатели аэропорта начали восстанавливаться (май к апрелю +42%, июнь к маю +140%). Как дела обстояли в июле?

– В июле у нас достаточно серьезный рост – вдвое больше июня и в 5 раз выше показателей апреля. Но он (пассажиропоток – ИФ), конечно, отстает, по сравнению с прошлым годом: относительно июля 2019-го на 33%. Отложенный спрос, сезон отпусков и открытие новых направлений положительно влияют на отраслевую экономику.

Конечно, наша ситуация несопоставима с положением коллег в Сочи, которые по 180 рейсов в день принимают. Тем не менее, в июле красноярский аэропорт принял 1,235 тыс. судов, что всего на 10% меньше, чем в прошлом году в аналогичном периоде. При этом в августе в разрезе внутрироссийских перевозок мы уже показываем превышение прошлогоднего пассажиропотока. Но, к сожалению, высокий сезон заканчивается, один только август и остался.

– Когда, по вашему мнению, аэропорт снова выйдет на показатели пассажиропотока, сопоставимые с докризисными?

– Прогнозы строить очень сложно. Остается открытым вопрос по возобновлению международного авиасообщения из аэропортов РФ. При этом мы готовимся еще и к возможной второй волне ограничений, связанной с наступлением сезона гриппа и осложнением ситуации с коронавирусной инфекцией.

Кроме того, важно понимать, что традиционно в летний «высокий» сезон в авиации перевозчики зарабатывают деньги и готовят «финансовую подушку» на зимний период, когда многие направления являются убыточными. В этом году авиакомпании не имели возможности сформировать резервы, поэтому есть риск временного сокращения флота перевозчиков, уменьшения провозных емкостей на рынке, не исключено и закрытие некоторых авиакомпаний.

Оценки экспертов IATA (Международной ассоциации воздушного транспорта) сначала говорили о возвращении мирового пассажиропотока к уровню 2019 года не ранее 2023

года, но буквально в конце июля, на основании свежих данных, этот прогноз сместился уже на 2024 год. Но я даже этим цифрам не верил бы, потому что в данных условиях прогноз – неблагоприятное дело. Пандемия внесла многие изменения, в том числе и в сознание людей. Оказалось, что можно дистанционно обучаться и работать, вести переговоры.

В свете того, что падение пассажиропотока в подавляющем большинстве аэропортов России в один момент (в апреле – ИФ) составило практически 98%, говорить, что в этом году что-то будет хорошо, я бы не стал. Я уверен, что подавляющее большинство аэропортов закончит год с убытками.

– А красноярский аэропорт?

– На сегодня задача стоит закончить год с прибылью. Это сверхзадача, на самом деле, но я думаю, что это основная задача любого руководителя. Если говорить о выручке – по итогам 2020 года ожидается снижение на 31% относительно запланированного показателя.

– За счет чего вы планируете обеспечить положительный финансовый результат?

– За счет серьезного наполнения грузовой программы. Ну и, все-таки, мы ориентируемся на то, что народ уже начал двигаться по большинству направлений. Ограничения сняли, и мы стараемся использовать это по максимуму, работаем с перевозчиками.

– Ранее вы сказали, что прогнозировать ситуацию сложно из-за неопределенности в вопросе возобновления международных авиаперелетов. Как вы относитесь к тому, что открыть ворота за рубеж разрешили пока только аэропортам Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону?

– Мы со своей стороны сделали абсолютно все: выходили с предложениями на **министра транспорта РФ** и в Роспотребнадзор, и к Голиковой (**вице-премьеру** Татьяне Голиковой – ИФ) обращались. Губернатор Красноярского края Александр Усс тоже нас поддержал.

Во всех решениях есть чье-то лобби. Здесь лобби прослеживается более явно, – с тех пор, когда туда попал Ростов-на-Дону (в Ростове «Аэропорты регионов», входящие в «Ренову» Виктора Вексельберга, владеют новым аэропортом «Платов» – ИФ). Питер и Москва – тут все понятно: там высокая плотность населения. Да и раньше мы, в основном, так и летали транзитом через эти города.

У нас проблема отсутствия прямых рейсов в Европу в том, что у перевозчиков самые массовые самолеты – это Boeing-737 и Airbus 320-е, у них дальность, к сожалению, до 5,5 тыс. километров. То есть для полета в Европу обязательна дозаправка, а это экономически нецелесообразно, а для широкофюзеляжных воздушных судов пассажиропотока недостаточно. Потому красноярцы летают до Москвы, а потом уже дальше.

Что касается Ростова-на-Дону, может быть, он рассматривался как южное направление, но оно такое, убедительное.

– Какие меры по оптимизации затрат вам пришлось предпринять, чтобы минимизировать убытки, понесенные в результате коронавирусных ограничений?

– Мы не понимали, во что это выльется и предполагали худшее, располагая лучшим. Я принял решение придерживаться этой модели на случай, если эта пандемия будет не один год. То есть задача была не допустить банкротства предприятия, даже если все будет совсем плохо.

В тот момент мы ввели мораторий на прием персонала, завернули инвестпрограммы, остановили платежи, за исключением обязательных (заработная плата). Мы вступили в переговоры с абсолютно всеми поставщиками, добились где-то отсрочки, где-то – снижения, в том числе и по бюджетным отчислениям (налоги).

По всем фронтам проведена огромная работа, которая позволила нам снизить расходы. Даже те денежные средства, которые были у нас на счетах, мы размещали под проценты, чтобы на этом зарабатывать.

Не хочу раскрывать все секреты, но было сделано просто невозможное. Разработанная программа оптимизации инвестиционных и операционных затрат и стресс-сценарий работы аэропорта в период кризиса позволили сохранить финансовый результат на уровне плановых показателей в первом полугодии 2020 года.

АНАЛИЗ ПРИОРИТЕТОВ

– Как поступили с инвестиционными проектами?

– В первую очередь мы перенесли на 2021 год и отказались от части проектов, которые не повлияли бы на обеспечение производственной деятельности аэропорта.

При этом часть инвестпроектов нам удалось сохранить – мы продолжаем проектирование грузового терминала, приступаем к строительству переходной галереи между терминалами N1 и N2, производим текущий ремонт искусственных покрытий взлетно-посадочной полосы и реконструкцию перрона и магистральной рулежной дорожки.

В целом, нельзя сказать, что мы начали оптимизировать затраты только когда наступил кризис. Это постоянная работа. Каждый год мы сокращаем издержки, увеличиваем прибыль, оптимизируем процессы, автоматизируем их.

Вот вам пример. Как вы знаете, мы территориально оторваны от города, и поэтому вынуждены организовывать себе быт сами. То есть у нас собственные скважины, собственная водоподготовка, комплекс очистных сооружений, серьезнейшая котельная. В свое время при приобретении, в 2015 году, центр технологий снабжения имел отрицательный финансовый результат – это около 86 млн рублей в год. Через три года мы вышли в точку безубыточности, сегодня этот участок уже приносит прибыль. Именно благодаря автоматизации и различным всяким программам.

– Пришлось ли сокращать штат, отправлять сотрудников в простой или сокращать им зарплаты?

– У нас был выбор – либо пойти на сокращения, либо начать работать по сокращенному графику. В конечном итоге всем коллективом было принято оптимальное решение – сохранить коллектив.

Кроме того, с 23 марта по 2 июля мы перевели 42% сотрудников административного персонала на дистанционную работу. Из-за значительного снижения пассажиропотока и нагрузки на персонал пришлось также отложить повышение заработной платы и сезонной мотивации работников.

Был интересный случай. У нас председатель профсоюза – пенсионер, она ко мне пришла и сказала: «Андрей Владимирович, давайте мы лучше с вами со всеми пенсионерами расстанемся, потому что нам есть, на что жить, мы будем получать пенсию». Она очень переживала за молодых и предлагала оставить их.

В целом я считаю, что мы все-таки перенесли весну в более комфортных для персонала условиях. Сейчас работа ведется в штатном режиме.

– Сообщалось, что аэропорт привлек льготные кредиты Сбербанка (МОЕХ: SBER), а также подал заявку на получение «COVID-субсидии». Какую часть из общего объема господдержки российских аэропортов в 11 млрд рублей вам удалось получить? Пользовались ли вы еще какими-либо мерами поддержки?

– Да, в июне Сбербанк открыл нашему аэропорту кредитные линии в рамках поддержки предприятий из отраслей, пострадавших от последствий COVID-19. Эти средства пошли на оплату текущих платежей – зарплату, налоги, аренду, охрану, связь, ГСМ, коммунальные платежи и тому подобные.

Сейчас ведем переговоры об открытии второй кредитной линии для оплаты труда и страховых взносов. Ставка по этим кредитам – не более 5%.

Мы направили обращение в Росавиацию на получение субсидии для компенсации расходов аэропорта, связанных с временным запретом на осуществление пассажирских воздушных перевозок. Там компенсируется фактическое снижение пассажиропотока за апрель-июнь 2020 года относительно аналогичного периода 2019 года, из расчета 195,4

рубля за 1 пассажира (порядка 90 млн рублей за 460,8 тыс. потенциальных пассажиров – подсчеты «Интерфакса» на основе данных **Росавиации**). Документы рассматриваются, на текущий момент субсидии еще не поступили.

Еще мы воспользовались отсрочкой арендной платы за недвижимое имущество, а именно – за инфраструктурные объекты: плоскостные сооружения, здания, земельные участки.

Если говорить об оценке этих мер, то в данной ситуации – это действительно важный шаг для поддержания отрасли. Все средства, которые мы получаем – это возможность продолжать сохранять штат и численность сотрудников, иметь возможность не сворачивать ключевые проекты аэропорта и продолжать развивать авиаперевозки даже в текущих непростых условиях.

Но, наверное, сейчас самой эффективной поддержкой станет открытие международного сообщения. Авиация уже изменилась. Вы наверняка были в терминале аэропорта и видели весь спектр мер безопасности, которые предпринимаются. Вероятно, сейчас авиационный транспорт – один из самых безопасных вариантов для путешествия: воздух в самолетах обновляется каждые 2-3 минуты, а современные HEPA-фильтры уничтожают до 99% всех известных бактерий и инфекций. Во всех аэропортах пассажиры проходят термометрию, у нас в терминале установлены рециркуляторы воздуха, мы поставили первый в России дезинфекционный коридор.

«АЭРОФЛОТ» КАК ОСНОВНОЙ ПАРТНЕР

– Еще одно болезненное последствие коронавируса для красноярского аэропорта – перенос сроков открытия регионального хаба «Аэрофлота». Если бы не пандемия, как думаете, с какой загрузкой летали бы их самолеты?

– «Аэрофлот» – компания со значительным опытом ведения бизнеса, поэтому мы не сомневаемся в рентабельности перевозок в случае, если бы полеты начались в 2020 году. Да, изменения на рынке повлияли как на глобальные планы развития компании, так и на планы по формированию хаба в Красноярске. Акцент будет сделан на развитии региональных перевозок.

Конечно, я со своей стороны настаивал на том, чтобы открытие хаба в Красноярске не переносилось. По моему мнению, если бы полеты стартовали с указанного срока (первоначальный срок запуска хаба – 29 марта 2020 года – ИФ), это позволило бы «Аэрофлоту» в тот сложный период сохранить лидерство по пассажиропотоку, не отдать его авиакомпании S7. Потому что «Аэрофлот» на сегодня имеет единственный домашний аэропорт – «Шереметьево», у них позиция такая принципиальная была – летать из Москвы. А мы помним, что все регионы закрылись именно от Москвы во время пандемии. И модель S7 в тех условиях оказалась выигрышной, позволила перевозить больше пассажиров, чем у «Аэрофлота» – впервые в истории. Просто потому, что они делали «звездочку» из Новосибирска, а регионы друг от друга не закрывались. Поэтому если бы «Аэрофлот» начал сетку полетов из Красноярска, все могло быть по-другому.

– А как вам новая стратегия авиакомпании? Не опасаетесь, что концепция развития хаба в Красноярске останется на обочине?

– Очень сложно рассуждать о стратегии третьих лиц. Но что касается группы компаний «Аэрофлот», я уверен, что наши перспективы сотрудничества хорошие, и ничего не меняется. Хочу обратить внимание, что даже сам Виталий Савельев (глава «Аэрофлота» – ИФ) указывал на то, что возможны существенные изменения стратегии развития группы. Как показала весна этого года, все зависит от очень многих факторов.

Тот поворот, который был презентован в стратегии (планы сделать «Победу» крупнейшей авиакомпанией страны с годовым пассажиропотоком в 55-65 млн человек – ИФ), мне даже больше импонирует, потому что я вынужден оглядываться на ближайшего конкурента – аэропорт Новосибирска. Своими заслугами он обязан не только своему менеджменту, но еще и руководству компании S7, которая и генерирует такой пассажиропоток для аэропорта.

И если у нас будет представлена вся группа компаний «Аэрофлот», в том числе и «Победа», то еще неизвестно, у кого будет пассажиропоток больше. Потому что «Победа», с ее темпами развития, гендиректором, умеет вести бизнес.

Сейчас мы с «Аэрофлотом» обсуждаем расширение присутствия других компаний группы в аэропорту.

Могу сказать, что наш аэропорт с момента подписания соглашения проделал огромную работу и мы полностью готовы к встрече новой базовой авиакомпании. Я говорю и про подготовку персонала и уровень оказываемых сервисов, и про продолжение обновления современного парка спецтранспорта, и про уровень авиационной безопасности.

БИЗНЕС – ЭТО ВЗАИМОТНОШЕНИЯ

– В апреле аэропорт Красноярска начал предоставлять скидки авиакомпаниям на аэропортовое обслуживание. Продолжаете ли предоставлять скидки на данный момент?

– На сегодня конъюнктура рынка улучшена, – как я уже отмечал, показатели пассажиропотока в первые дни августа вернулись к уровню 2019 года – и эта программа с августа свое существование завершила.

– Вы подсчитывали объем оказанной таким образом поддержки в денежном выражении?

– Объем в денежном выражении – коммерческая тайна. Вы знаете, бизнес – это не всегда деньги. Бизнес – это отношения. И у многих перевозчиков, при прочих равных, когда можно полететь в точку «А» или в точку «Б», зачастую, все решают именно личные отношения.

Мы рассматриваем скидки не как потери в моменте, а как инвестиции в будущее развитие. Аэропорт «Красноярск» предпринял беспрецедентные для отрасли меры поддержки перевозчиков. Механизм позволил сдержать падение пассажиропотока в среднем на 10% лучше отраслевых. Важно еще и то, что мы смогли относительно быстро восстановить маршрутную сеть перевозок, хоть и с меньшей частотой. Даже открыли ряд новых маршрутов. В частности, со 2 августа авиакомпания NordStar запустила прямые рейсы в Геленджик, которых не было в современной истории аэропорта.

Я оцениваю итоги программы как более чем положительные. Это был не просто реверанс для авиакомпаний, это было взвешенное решение, стратегически верное. Коммерция везде одинаковая. Можно считать и говорить «у меня стоит булка хлеба 1 рубль» и все, сидеть на своем. Хлеб будет портиться, его никто не будет покупать, пока кто-то рядом продает его за 97 копеек.

Поэтому очень важно «подвинуться», дать авиакомпании выгодные условия. Через год она неизбежно увеличивает объемы, а ты в перспективе всегда зарабатываешь больше, нежели в случае, если бы не дал ему скидку в самом начале пути.

СТАВКА НА ГРУЗЫ

– В первом полугодии 2020 года аэропорт побил все свои рекорды по обслуживанию грузовых авиакомпаний, в том числе благодаря медицинским грузам. По мере стабилизации эпидситуации активность грузоперевозчиков утихла: по итогам июня вы сообщали, что количество вылетов грузовых бортов относительно мая сократилось на 32%. Будут ли показатели и дальше снижаться от месяца к месяцу?

– Грузовые перевозки – очень своеобразный рынок и очень чувствительный ко многим факторам. Зависит от сезонности, праздников, нюансов в духе «в Иране что-то случилось», и потому здесь говорить о том, что увеличилось, что убавилось – сложно. Я бы исключил эту фразу.

Сейчас количество грузовых рейсов сократилось, что в целом закономерно, но остается на высоком уровне. Базовая неделя августа, по уже подтвержденным слот-запросам перевозчиков, составит примерно 70 грузовых рейсов в неделю (при фактических 60 рейсах за весь август в 2019 году). Поэтому говорить о критическом сокращении рейсов не приходится. По итогам 7 месяцев 2020 года по количеству грузовых самолетовылетов мы уже перевыполняем годовой план в 2 раза.

Вообще, мы только в начале большого пути с группой компаний «Волга-Днепр» и, в частности, авиакомпанией AirBridgeCargo (ABC). Например, в августе все рейсы ABC из Гонконга будут выполняться через нас. Целесообразность такого решения подтвердила математическая модель, созданная для выбора оптимальных маршрутов, учитывающая многие факторы. Выходит, что теперь у нас будет даже больше рейсов, чем в период, когда вся эта ситуация (с коронавирусом – ИФ) разгоралась.

Есть основания полагать, что сотрудничество наше будет очень длительным и плодотворным. Оно перекликается, в большей части, с нашей стратегией создания транспортно-логистического центра на базе аэропортов Красноярск и «Черемшанка».

К слову, недавно состоялись переговоры с транспортной группой FESCO. Компания заинтересована в строительстве здесь складов класса «А», поскольку их в России, и в Красноярском крае в частности, катастрофическая нехватка. С паллетными штабелерами, с программным обеспечением, с температурными данными для возможности хранения фарма-грузов и прочими условиями. Перегрузочный узел должен стать самым большим в России, обрабатывать около 800 тыс. тонн в год. Такая инфраструктура есть во Франкфурте, в Шардже, в Нидерландах, Гонконге, Шанхае.

– Одно из направлений сотрудничества с ГК «Волга-Днепр» – организация центра компетенций на базе аэропорта Красноярска. Расскажите подробнее об этом проекте.

– Да, действительно, используя здесь компетенции группы компаний и аэропорта, привлекая министерство образования и вузы Красноярского края, мы хотим создать здесь серьезный центр компетенций. Не просто учебный центр, который будет готовить пилотов или других специалистов, а еще и научный оплот отрасли.

Аэропорт, как базовая площадка, уже сегодня обладает развитой инфраструктурой: собственный деловой центр с трансформируемыми технологически-оснащенными аудиториями, учебные классы в производственных службах, гостиница, ангарный комплекс.

Центр создается для развития персонала, привлекаемого к реализации таких важнейших перспективных проектов, как стерильный аэропорт, грузовой хаб, региональная грузовая авиакомпания, центр лесопожарной безопасности, создание особой экономической зоны в Емельяновском районе Красноярского края и других.

В начале пути мы смотрели на этот проект узко – в интересах аэропорта и группы. Затем мы поняли, что можно пойти дальше, и оказывать услуги сторонним авиакомпаниям и аэропортам. Мы уже уведомили руководство «Аэрофлота» о проекте, получили отклик о заинтересованности.

Официальную презентацию центра мы планируем провести в сентябре 2020 года. Но уже сегодня проводится обучение персонала на его базе по сертифицированным программам.

– В мае вы говорили, что ведете переговоры с несколькими грузовыми авиакомпаниями. Ожидается ли в этом квартале расширение пула постоянных клиентов аэропорта?

– Сложно делать прогнозы, но мы постоянно в переговорах с очень серьезным пулом перевозчиков, в том числе и грузовых. Могу сказать, что в ближайшем будущем, мы надеемся, что через нас полетят еще два иностранных перевозчика. Пока не буду говорить каких. Речь о больших авиакомпаниях, располагающих серьезными воздушными судами, в том числе и Boeing-777.

Большинство российских грузовых авиаперевозчиков уже так или иначе присутствуют в аэропорту «Красноярск». Поэтому основной фокус внимания направлен на зарубежные компании.

А тогда, в мае, я говорил о наших гостях, о которых, вы наверняка слышали – это авиакомпания Air Belgium, которая в течение месяца возила средства индивидуальной защиты из Азии в Европу на пассажирских воздушных судах Airbus A340, с остановкой на дозаправку и смену экипажа в нашем аэропорту. Кстати, было приятно в социальных

сетях получить позитивную обратную связь от пилотов об уровне обслуживания в нашем аэропорту.

– В завершение темы «грузового» проекта: как обстоят дела со строительством нового грузового терминала?

– Сейчас ведутся проектные работы. Уже выполнена большая часть работ – проведены все необходимые изыскания, полученные отчеты отработаны по принципиальной схеме грузового терминала, работаем в рамках установленного срока по получению необходимой технологической документации – и далее приступаем к реализации.

Сроки, которые мы планировали в предыдущем году – завершение строительства в четвертом квартале 2020 года, – вероятно, придется сдвинуть на первый квартал 2021 года. Это связано в первую очередь с тем, что уже на этапе проектирования, столкнувшись с новыми запросами времени, мы учли все нюансы, связанные с дальнейшей реализацией проекта «Стерильный аэропорт», в том числе и в грузовом терминале.

Вообще строительством надо заниматься в кризис. Как говорится, кому война, кому мать родна. Мы также терминал построили: в 2014 году кризис, в 2015 году все строители встали, а мы взяли и построили. Рынок другой: специалисты и стройматериалы совсем по-другому стоят.

– На какую годовую производительность терминала вы рассчитываете?

– Согласно проекту, он сможет обрабатывать до 50 тыс. тонн грузов в год.

АЭРОПОРТЫ-САТЕЛЛИТЫ

– В феврале ООО «Аэропорт Емельяново» передали управление аэропортом «Черемшанка» для реализации проекта по созданию международного транспортно-логистического и производственного хаба. Что в части реализации этого проекта уже сделано и что планируется сделать до конца 2020 года?

– Для того, чтобы это случилось (передача «Черемшанки» в управление красноярскому аэропорту – ИФ), мы работали над этим с 2015 года. Сама модель существования рядом соседнего аэропорта, младшего брата – из ряда вон выходящая. Если мы посмотрим на развитие всех других крупных узлов на сегодня – Новосибирск, Екатеринбург, Москва и так далее, – везде шло объединение. Один аэропортовый оператор, единый аэропорт – это логично. Особенно при нашей географической модели, которая позволяет совместить инфраструктуру: сделать единый перрон, связать полосы и обеспечить единую систему обслуживания пассажиров.

За полгода мы провели аудит всей текущей деятельности аэропортов «Черемшанка», «Игарка» и «Богучаны» (все входят в АО «Красавиапорт» под управлением ООО «Аэропорт Емельяново»). По его итогам сформирована комплексная программа развития, которую мы надеемся вынести на рассмотрение совета директоров в августе 2020 года. Она долгосрочная.

– Анонсируете некоторые параметры программы?

– В первую очередь, там надо проводить серьезные работы с целью повышения безопасности полетов, авиационной безопасности, а также для повышения уровня обслуживания пассажиров. Так исторически сложилось, что при перекрестном финансировании прежнее правительство края делало упор на поддержание возможности полетов авиакомпании «Красавиа». Финансирование больше уходило в авиакомпанию, недополучал аэропорт. Ремонт плоскостных сооружений не проводился с момента ввода аэропорта: ни ВПП (взлетно-посадочной полосы – ИФ), ни перрона.

В программе предложены лучшие практики, реализованные в международном аэропорту Красноярск, варианты дальнейшего развития за счет расширения региональной сети авиaperевозок, модернизации парка спецтранспорта, расширения спектра услуг для пассажиров и авиакомпаний, повышения их качества.

Нам удалось сформировать программу развития авиационного узла на базе двух аэропортов, которая позволит избежать закрытия «Черемшанки», серьезно развиваться обоим аэропортам и выйти на следующий уровень консолидации.

ООО «Аэропорт Емельяново», которое ранее СМИ связывали с «БазЭлом», сейчас, по данным «СПАРК-Интерфакс», на 100% принадлежит АО «Эра групп». Среди его учредителей – ООО «Союз-Инвест» гражданина РФ Евгения Лядова и ООО «Красфингрупп», 100% которого у кипрской Bercino investments Ltd.

ТАСС; 2020.12.08; КАЗАХСТАН С 17 АВГУСТА ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ

Власти Казахстана намерены с 17 августа поэтапно возобновить авиасообщение с семью странами, в том числе с Россией. Об этом сообщила в среду **пресс-служба** министерства индустрии и инфраструктурного развития республики.

«В соответствии с решением межведомственной комиссии по недопущению возникновения и распространения коронавирусной инфекции на территории Республики Казахстан от 11 августа 2020 года, с учетом рекомендаций Министерства здравоохранения Казахстана, уровня эпидемиологической обстановки, согласно карте Всемирной организации здравоохранения, с 17 августа 2020 года поэтапно возобновляются международные полеты в Объединенные Арабские Эмираты, Республику Беларусь, Германию, Нидерланды, Египет, Украину и Российскую Федерацию», – говорится в сообщении.

Министерством совместно с авиационными властями этих стран предварительно проработан вопрос возобновления регулярных пассажирских рейсов с учетом соблюдения санитарно-эпидемиологических требований. В сообщении отмечается, что число рейсов будет определено на основе действующих межправительственных соглашений о воздушном сообщении и в зависимости от коммерческой загрузки воздушных судов на каждом маршруте. Рейсы и продажа билетов будут осуществляться в соответствии с опубликованным на сайтах авиакомпаний расписанием.

В республике с началом пандемии коронавируса приостановили практически все пассажирские авиаперевозки по международным и внутренним маршрутам. С 1 мая в стране возобновили внутренние авиарейсы. Позже власти Казахстана приняли решение о поэтапном возобновлении с 20 июня международных авиарейсов в ряд стран. Однако из-за сложной эпидемической ситуации авиарейсы были разрешены только в Южную Корею и Турцию. При этом власти Турции 5 августа решили приостановить полеты с Казахстаном из-за пандемии.

<https://tass.ru/ekonomika/9182763>

На ту же тему:

<https://www.5-tv.ru/news/307707/spisok-rassirilsa-ese-odna-strana-vozobnovit-aviasoobsenie-srossiej/>

ПРАЙМ; 2020.12.08; ЕГИПЕТ РАССЧИТЫВАЕТ НА ОТКРЫТИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Египет рассчитывает, что авиасообщение с Россией, приостановленное из-за пандемии коронавируса, будет возобновлено в ближайшее время, авиационные власти двух стран находятся в контакте по этому вопросу, заявил в интервью РИА Новости посол арабской республики в Москве Ихаб Наср.

Он обратил внимание, что «количество случаев заражения коронавируса в России сильно снизилось, как и в Египте». «Что касается авиасообщения между Каиром и Москвой, которое было приостановлено из-за пандемии. Египет уже восстановил авиарейсы с большим количеством стран. Очень надеюсь, что в самом скором времени мы восстановим авиасообщение между Москвой и Каиром», – сказал посол

«Очень рассчитываем на это, всегда рады принять российских граждан. В египетских аэропортах применяются серьезные меры в связи с коронавирусом для безопасности туристов. И экспресс-тесты, и разносторонний комплекс санитарных мер», – отметил он.

Дипломат сообщил, что авиационные власти двух стран находятся в контакте по вопросу восстановления прямого авиасообщения. «Могу подтвердить, что наше воздушное пространство открыто, у нас проблем нет. В нашей стране мы готовы принять всех, поэтому надеюсь, что консультации, которые проводятся авиационными властями, закончатся положительным результатом в ближайшее время», – указал он.

Египет не видит со своей стороны «никаких проблем» в вопросе открытия авиасообщения между российскими городами и курортами Хургада и Шарм-эш-Шэйх, там будут рады видеть российских туристов, которые прилетают напрямую в эти города, также заявил Ихаб Наср.

«С нашей стороны проблем никаких нет. Мы будем только рады видеть российских туристов, которые прилетают напрямую в эти города. Вновь подтверждаю наше постоянное стремление к обеспечению безопасности всех наших гостей», – сказал посол, отвечая на вопрос, когда можно ожидать восстановление рейсов между российскими городами и египетскими Хургадой и Шарм-эш-Шейхом.

По его словам, меры обеспечения авиационной безопасности, которые применяются во всех египетских аэропортах, осуществляются на очень высоком уровне. «Об этом свидетельствуют наши партнёры, которые направляют свои самолёты в наши аэропорты. Как вы знаете, эти города являются туристическими направлениями для многих стран», – отметил он.

Дипломат обратил внимание, что «все страны, присылающие туристов в Египет, уже осуществляют прямые рейсы в Шарм-эш-Шейх и Хургаду». «Могу сказать, что самолёты туда летают почти из всех европейских стран, из арабских стран, из некоторых азиатских стран, из США. Авиасообщение в аэропорты этих городов приостановлено только с РФ», – сказал он.

«Мы очень надеемся, что российский рынок вернётся и займет нишу в нашем туристическом секторе. Самое главное – чтобы российский турист вернулся и смог наслаждаться теплом и радужным приемом, с которым всегда его встречали в нашей стране», – подчеркнул посол Египта.

Авиасообщение между российскими городами и египетскими курортами было приостановлено в ноябре 2015 года после крушения российского авиалайнера над Синайским полуостровом. Регулярные рейсы в Каир были восстановлены в апреле 2018 года, а египетские курорты по-прежнему остаются закрыты для чартеров из России. Египетские аэропорты инспектировали несколько делегаций российских специалистов по авиабезопасности.

Лайнер Airbus A321 «Когалымавиа» разбился на Синае 31 октября 2015 года. Тогда погибли все находившиеся на борту 217 пассажиров и семь членов экипажа. ФСБ России квалифицирует случившееся как теракт.

<https://1prime.ru/business/20200812/831900696.html>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1047259/2020-08-12/kair-ponadeialsia-na-otkrytie-aviasoobshcheniia-s-rf-v-blizhaishee-vremia>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.08; СТАЛО ИЗВЕСТНО, СКОЛЬКО ТУРИСТОВ УЛЕТЕЛИ НА КУОРТЫ ТУРЦИИ

Пассажиропоток на рейсах из московского аэропорта «Шереметьево» в курортные города Турции – Анталию, Бодрум и Даламан – за первые сутки полетов составил девять 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, но пока туристы туда не отправлялись.

«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 по данным маршрутам составил девять тысяч человек», – говорится в сообщении.

Аэропорт также отметил, что за период с 1 по 10 августа пассажиропоток в Турцию и обратно составил 21,5 тысячи человек, при этом обслужено 4,8 тысячи прибывших и 16,7 тысячи вылетевших клиентов.

<https://ria.ru/20200812/1575679914.html>

ПРАЙМ; 2020.12.08; ИНТЕНСИВНОСТЬ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РФ В ИЮЛЕ ВЫРОСЛА К ИЮНЮ В 1,3 РАЗА

Интенсивность полетов в воздушном пространстве РФ в июле выросла к июню в 1,3 раза, следует из сообщения **Росавиации**.

«В июле 2020 года российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем воздушном пространстве страны 122,6 тысячи полетов, что на -33,3% ниже показателя относительно того же периода прошлого года», – говорится в сообщении.

В июне количество полетов составило 93,8 тысячи, следовательно, интенсивность полетов выросла в 1,3 раза.

«На международных воздушных линиях выполнено 20,6 тысячи полетов (-75,9%), включая 10,5 тысячи транзитных полетов (-62%). Число внутренних полетов составило 102 тысячи (+3,8%)», – отмечает **Росавиация**.

Всего за первые семь месяцев 2020 года российские авиадиспетчеры обслужили на 30,8% полетов меньше, чем за аналогичный период прошлого года – 709,5 тысячи.

ТАСС; 2020.12.08; «ИРАЭРО» ИЗ-ЗА ВЫСОКОГО СПРОСА НА ДВА МЕСЯЦА ПРОДЛИЛА ВЫПОЛНЕНИЕ РЕЙСОВ ИЗ ИРКУТСКА В СОЧИ

Авиакомпания «Ираэро» продлила до конца ноября выполнение рейсов из Иркутска в Сочи в связи с высоким спросом на это направление. Ранее полеты планировались до конца сентября, сообщила в среду **пресс-служба** компании.

«Авиакомпания «Ираэро» продлевает рейсы из Иркутска в Сочи на октябрь и ноябрь 2020 года. Полеты на самолетах «Суперджет-100» вместимостью до 100 пассажиров будут выполняться по прежнему расписанию: дважды в неделю по средам и пятницам с промежуточной посадкой в Барнауле», – говорится в сообщении.

По словам начальника службы организации перевозок «Ираэро» Александра Макина, в 2020 году авиакомпания наблюдает повышенный спрос на поездки на российский юг. «Это в первую очередь вызвано закрытием границ в связи с эпидемией коронавируса. Все летние рейсы показали практически стопроцентную загрузку, мы уверены, спрос сохранится и поздней осенью. Мы продолжаем выполнять все меры профилактики, в том числе термометрию на входе в самолет», – приводят слова Макина в сообщении.

«Ираэро» начала выполнять рейсы из Иркутска в Сочи в июне.

<https://tass.ru/sibir-news/9179817>

ТАСС; 2020.12.08; ПАССАЖИРОПОТОК В АЭРОПОРТУ ВЛАДИВОСТОКА УДВОИЛСЯ В ИЮЛЕ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ ОГРАНИЧЕНИЙ

Количество пассажиров, которое в июле обслужил международный аэропорт Владивосток, выросло более чем в два раза по отношению к показателям июня, сообщает в среду **пресс-служба** воздушной гавани. На это повлияло снятие противоэпидемических

ограничений в российских аэропортах, а также открытие новых прямых рейсов на Черное море.

«По итогам июля отмечается значительное увеличение пассажиропотока. На внутренних авиалиниях было обслужено более 113 тыс. пассажиров, что превышает показатель предыдущего месяца более чем в два раза (53 тыс. – прим. ТАСС). Наибольший вклад обеспечили рейсы в Сочи, Новосибирск, Хабаровск и Южно-Сахалинск, а также в Москву. На рост авиаперевозок значительное влияние оказало открытие новых направлений на популярные Черноморские курорты – Сочи и Симферополь авиакомпании «Россия», а также запуск прямых рейсов в Красноярск авиакомпании «Аврора», – говорится в сообщении.

Также в июле увеличилась частота полетов по направлениям в Иркутск, Красноярск и Новосибирск. Всего за семь месяцев текущего года аэропорт обслужил более 739 тыс. пассажиров. В 2019 году международный пассажиропоток аэропорта составил 1,45 млн пассажиров, что на 26% больше, чем в 2018 году. Наибольшее количество туристов обеспечили рейсы из Владивостока в Республику Корея и Японию.

В начале июня в Приморском крае отменили введенный из-за пандемии коронавируса обязательный 14-дневный карантин для въезжающих. Аналогичным образом в июне постепенно отменялись ограничения в других аэропортах Дальнего Востока.

<https://tass.ru/v-strane/9180265>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.08; АПЕЛЛЯЦИЯ ПОДТВЕРДИЛА ЧАСТИЧНУЮ ПОБЕДУ ФАС В БОРЬБЕ С ЗАРУБЕЖНЫМИ АКЦИОНЕРАМИ «ПОРТА ПЕРМЬ»

Семнадцатый арбитражный апелляционный суд подтвердил недействительность ряда сделок с акциями АО «Порт Пермь», в результате которых контроль над этим стратегическим предприятием перешел к иностранцу Чарльзу Батлеру, говорится в опубликованном постановлении суда.

Апелляционный суд оставил в силе решение Арбитражного суда Пермского края, который в марте 2020 года частично удовлетворил иск Федеральной антимонопольной службы (ФАС): признал ряд сделок с акциями порта недействительными, но отказался применять последствия недействительности этих сделок в виде возврата акций дополнительного выпуска по цепочке обществу. Суд первой инстанции, а теперь и апелляция указали на право ФАС обратиться в суд с требованием о лишении иностранного инвестора права голоса на общем собрании акционеров стратегической компании.

ФАС требовала признать недействительной серию сделок с акциями дополнительной эмиссии порта, состоявшихся в 2011, 2015 и 2016 годах, и применении двойной реституции (возврат бумаг порту и уплаченных за них средств покупателям – ИФ).

Иск ФАС подала в апреле 2017 года, после того, как получила от Федеральной службы безопасности (ФСБ) информацию о том, что 92,1% порта оказались под контролем проживающего в Чехии Батлера. Об этом, по мнению службы, свидетельствует избрание в 2010-2015 годах в совет директоров порта самого Батлера, его сестры, гражданской жены, а также доверенного лица. С июня 2015 года в совет директоров избираются лица, которые в разное время были представителями по доверенности чешских компаний Amager SRO и Bosworth SE или сотрудниками порта, с которыми у Батлера установлены тесные деловые связи, излагается позиция ФАС в материалах дела.

Основным источником информации об установлении контроля Батлера над «Портом Пермь» был бывший руководитель предприятия Марек Кинцл, говорится в материалах дела со ссылкой на его опрос УФСБ России по Пермскому краю 27 марта 2015 года. При этом в них указывается, что Кинцл «испытывал личную неприязнь» к предприятию, так как, по заявлению последнего, экс-гендиректор был осужден за злоупотребление полномочиями (часть 1 статьи 201 Уголовного кодекса РФ) и с него было взыскано 3,5 млн руб.

ФАС считает, что спорные сделки должны быть признаны недействительными, поскольку благодаря им контроль над портом, являвшимся на момент их совершения стратегическим предприятием, достался иностранцу без одобрения правительственной комиссии по контролю за осуществлением иностранных инвестиций в РФ. В материалах дела указано, что на момент судебного разбирательства порт утратил статус стратегического предприятия.

На момент рассмотрения спора 29,9% акций порта принадлежало Анне Сайгиной, 24,79% – Amager SRO, 24,73% – Bosworth SE, свидетельствуют материалы дела. К ним, а также бывшему акционеру, гражданке Чехии Нинел Схейбаловой и самому АО «Порт Пермь» и были предъявлены требования ФАС.

Это было повторное рассмотрение иска ФАС в судах. Изначально ФАС судебную тяжбу проиграла: суды трех инстанций решили, что она пропустила трехгодичный срок на обжалование. Но в апреле 2019 года Верховный суд (ВС) РФ отменил решения нижестоящих судов и отправил спор на пересмотр в Арбитражный суд Пермского края.

АО «Порт Пермь» осуществляет доставку грузов собственным флотом в пункты Камского и Волжского бассейнов. На территории порта имеются склады временного таможенного хранения. Предприятие располагает инфраструктурой для организации погрузочно-разгрузочных работ на речных судах и судах смешанного типа «река-море», железнодорожных вагонах, автотранспорте, также имеет свой грузовой флот (буксиры-толкачи и баржи).

В 2014 году порт был высокомаржинальным предприятием. Тогда его выручка, согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», составила 289,32 млн рублей, прочие доходы – 355,7 млн рублей, чистая прибыль – 204,82 млн рублей. С 2015 года предприятие стало убыточным. В 2018 году выручка равнялась 32,02 млн рублей, чистый убыток – 27,11 млн рублей, в 2019 году выручка составила 27,5 млн рублей, чистый убыток – 43,4 млн рублей.

По данным «СПАРК-Интерфакса», Чарльз Алексей Батлер окончил Лондонскую школу экономики, в 2014-2016 годах являлся гендиректором «Порта Пермь». В настоящее время предприятием руководит Эдуард Лившиц – бывший начальник Пермского гарнизона и экс-руководитель территориального управления Росприроднадзора по Пермскому краю.

РАДИО SPUTNIK; 2020.12.08; МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ ШАССИ И КИСЛОРОДНЫЕ СИСТЕМЫ: ЧТО НОВОГО БУДЕТ У SSJ-NEW

Усовершенствованные шасси, новейшие кислородные системы и современная система контроля вибрации двигателя – все эти особенности будут представлены у нового самолета Sukhoi Superjet (SSJ-New), сообщает РИА Новости со ссылкой на **пресс-службу** госкорпорации «Ростех».

В мае 2019 года авиалайнер SSJ100 «Аэрофлота», следовавший из Москвы в Мурманск, экстренно вернулся в аэропорт «Шереметьево» и совершил жесткую посадку. В результате у него подломились стойки шасси и загорелись двигатели. Из-за случившегося погибли 41 человек из 78 находившихся на борту.

«Госкорпорация «Ростех» создает ряд систем для перспективного авиалайнера SSJ-New. Самолет получит усовершенствованные шасси, новейшие кислородные системы, а также систему контроля вибрации двигателя. Контракты на их разработку и испытания заключены между предприятиями холдинга «Технодинамика» и корпорацией «Иркут», – приводит агентство сообщение **пресс-службы**.

Отмечается, что новый самолет будет оснащен усовершенствованной конструкцией шасси с улучшенной амортизацией и системой контроля параметров. Это позволит сделать посадку более комфортной, а система контроля вибрации двигателя разрабатывается с использованием последних технологий проектирования автоматических систем управления силовыми установками.

В комментарии также подчеркивается, что лайнер получит новое кислородное оборудование со встроенными сигнализаторами барометрического давления, предназначенное для предотвращения кислородного голодания пассажиров и экипажа при аварийной разгерметизации на высотах до 12 тысяч метров.

Как отмечают в **пресс-службе «Ростех»** со ссылкой на индустриального директора авиакомплекса «Ростеха» Анатолия Сердюкова, к испытаниям прототипов систем контроля вибрации двигателя и кислородного оборудования планируется приступить уже в следующем году.

В конце 2019 года радио Sputnik сообщало, что в России появится единая линейка гражданских авиалайнеров.

<https://radiosputnik.ria.ru/20200812/1575681041.html>

Ъ СИБИРЬ; АННА ЕГОРОВА; 2020; 12.08; АВИАКОМПАНИЯ «КРАСАВИА» И ЕЕ РУКОВОДСТВО ОШТРАФОВАНЫ ЗА ПЕРЕПРОДАЖУ БИЛЕТОВ

К административной ответственности привлечены АО «КрасАвиа» и ее руководство за перепродажу билетов, сообщает Западно-Сибирская транспортная прокуратура. «Между «КрасАвиа» и пятью пассажирами были заключены договоры воздушной перевозки на рейс 4 мая 2020 года по маршруту Черемшанка – Ванавара и оформлены электронные билеты на каждого пассажира. В дальнейшем билеты пассажиров были перепроданы, в результате чего они не смогли вылететь в аэропорт назначения», – говорится в сообщении.

За оказание населению услуг, не соответствующих требованиям нормативных правовых актов, авиакомпания и ее генеральный директор по инициативе прокуратуры привлечены к административной ответственности в виде штрафа. Его общая сумма составила 30 тыс. руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4451269>

[Вернуться в оглавление](#)