



Ежедневный мониторинг СМИ

1 СЕНТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2020.31.08; КОНКУРС НА ОБХОД БАЛАШИХИ И НОГИНСКА ЗА 80 МЛРД РУБ. БУДЕТ ОБЪЯВЛЕН ДО ЗИМЫ – ХУСНУЛЛИН.....	3
ИЗВЕСТИЯ; 2020.31.08; ДРОНЫ ЗАЙМУТСЯ МОНИТОРИНГОМ ДОРОЖНОЙ СИТУАЦИИ НА ТРАССЕ М-4 «ДОН»	3
ИЗВЕСТИЯ; ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2020.01.09; ГЕНЕРАЛЬНАЯ РАЗБОРКА: ПРИНЦИПЫ ОБНОВЛЕНИЯ ДФО РАСШИРЯТ НА ВСЮ СТРАНУ; ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ПОРУЧИЛ РАСПРОСТРАНИТЬ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ НА ВСЕ РЕГИОНЫ РОССИИ	4
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.01.09; ПОТЕРИ «АЭРОФЛОТА» ОТ COVID ОКАЗАЛИСЬ В РАЗЫ МЕНЬШЕ ЗАПРОШЕННОЙ ГОСПОМОЩИ; НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК ХОЧЕТ НА СЛУЧАЙ БУДУЩИХ ПОТряСЕНИЙ ПОЛУЧИТЬ ОТ ГОСУДАРСТВА КЭШ С ЗАПАСОМ	7
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.31.08; «АЭРОФЛОТ» УЛЕТЕЛ В УБЫТОК; КОМПАНИЯ ПОЛУЧИЛА ОТРИЦАТЕЛЬНУЮ EBITDA ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ	8
РБК; ИННА СИДОРКОВА; 2020.01.09; СЕРДЮКОВ – РБК: «МЫ ДОСТИГЛИ ДНА И ДОЛЖНЫ ВЫХОДИТЬ ИЗ СИТУАЦИИ»	9
ИНТЕРФАКС; 2020.31.08; «ИНВЕСТИЦИИ, КОТОРЫЕ ПРИДУТ В АРКТИКУ, БУДУТ ЗАЩИЩЕНЫ И БУДУТ ПОДДЕРЖИВАТЬСЯ»	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.31.08; ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ВЫРОСЛИ В 1,5 РАЗА.....	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2020.31.08; ЗАКАЗ НА ГАЗ; АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ ГОТОВЫ ОБЕСПЕЧИТЬ РЕГИОНЫ ЭКОЛОГИЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ.....	25
1 КАНАЛ; 2020.31.08; ЛЬГОТНИКИ ДИСТАНЦИОННО СМОГУТ КУПИТЬ БИЛЕТ НА ПОЕЗД И ПОЛУЧИТЬ ВСЕ ПОЛОЖЕННЫЕ СКИДКИ.....	26
ТАСС; 2020.31.08; В КОМИ 234 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТА НЕ ИМЕЮТ ДОРОГ С ТВЕРДЫМ ПОКРЫТИЕМ	27
ТАСС; 2020.31.08; ОКОЛО 70 УЧАСТКОВ ДОРОГ РЯДОМ СО ШКОЛАМИ И ДЕТСАДАМИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В ПОДМОСКОВЬЕ.....	27
ТАСС; 2020.31.08; ДВА УЧАСТКА ВЕДУЩЕЙ К АЭРОПОРТУ ДОРОГИ ОТРЕМОНТИРУЮТ В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ В 2021 ГОДУ	28
ТАСС; 2020.31.08; В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ 5 ТЫС. ЖЕНЩИН СТАНУТ УЧАСТНИКАМИ ПРОЕКТА «ДЕТСТВО БЕЗ ОПАСНОСТИ»	28
ТАСС; 2020.31.08; ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ МАССОЙ СВЫШЕ 12 ТОНН НАЧНУТ ШТРАФОВАТЬ ЗА ОТСУТСТВИЕ ТАХОГРАФОВ	29
ТАСС; 2020.31.08; ПЛАН ОСВОЕНИЯ БАИМСКОЙ ЗОНЫ НА ЧУКОТКЕ БУДЕТ ДОРАБОТАН К СЕРЕДИНЕ НОЯБРЯ	29
ТАСС; 2020.31.08; КАБМИН РАЗРАБОТАЕТ МЕХАНИЗМ СУБСИДИЙ НА ТОПЛИВО ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖКХ НА КАМЧАТКЕ	30
ТАСС; 2020.31.08; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПРЕДСТАВИТЬ ПОПРАВКИ К ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ О ЗАТОНУВШИХ СУДАХ.....	31
ТАСС; 2020.31.08; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЛУЧАТ СУБСИДИИ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ.....	31

ТАСС; 2020.31.08; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДДЕРЖАТЬ ИНВЕСТОРА КУРОРТА «ТРИ ВУЛКАНА» В РАМКАХ ГОСПРОГРАММ.....	31
ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.31.08; В ПРОФСОЮЗЕ ТАКСИСТОВ РАСКРИТИКОВАЛИ ИДЕЮ УСТАНОВКИ ПЕРЕГОРОДКИ В МАШИНАХ	32
ТАСС; 2020.31.08; РЕКОНСТРУКЦИЮ СТАНЦИИ ПОДОЛЬСК МЦД-2 ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В ОКТЯБРЕ	33
ТАСС; 2020.31.08; САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ ЗА 10 ЛЕТ ПОЛНОСТЬЮ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ БЕНЗИНА.....	33
ТАСС; 2020.31.08; РЖД МОГУТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ИНВЕСТПРОГРАММУ НА 2020 ГОД В СТОРОНУ УВЕЛИЧЕНИЯ.....	33
ТАСС; 2020.31.08; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ В ДЕКАБРЕ ДОСТИЧЬ УРОВНЯ ПОГРУЗКИ 2019 ГОДА.....	34
ТАСС; 2020.31.08; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ В 2020 ВЫЙТИ НА ПРИБЫЛЬ ПО МСФО.....	34
ИНТЕРФАКС; 2020.31.08; ПОРТ ПРИМОРСК ОЦЕНИВАЕТ В 376 МЛН РУБ. ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПРИЧАЛОВ ПОСЛЕ НАВАЛА ТАНКЕРА NORDINDEPENDENCE, ТАНКЕР АРЕСТОВАН.....	35
РИА НОВОСТИ; 2020.31.08; ТУРОПЕРАТОРЫ СООБЩИЛИ, КОГДА ВОЗОБНОВЯТСЯ ЧАРТЕРЫ В СТАМБУЛ	36
ИНТЕРФАКС; 2020.31.08; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИЛ ПРОДАЖУ СУБСИДИРОВАННЫХ БИЛЕТОВ НА САХАЛИН	36
ТАСС; 2020.30.08; ПРОКУРАТУРА НЕ НАШЛА НАРУШЕНИЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ СОБАК, ПОСТРАДАВШИХ НА РЕЙСАХ «АЭРОФЛОТА»	37
ТАСС; 2020.31.08; ЧИСТЫЙ УБЫТОК «ПОБЕДЫ» ЗА I ПОЛУГОДИЕ ВЫРОС В 3,2 РАЗА	37
ТАСС; 2020.31.08; ВЛАСТИ КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ НАПРАВИЛИ ОКОЛО 40 МЛН РУБЛЕЙ НА ПОДДЕРЖКУ АЭРОПОРТА ПОБЕДИЛОВО.....	39
Ъ; 2020.31.08; СУД НЕ СТАЛ УСКОРЯТЬ БАНКРОТСТВО АВИАКОМПАНИИ «ПОЛЕТ».....	40

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2020.31.08; КОНКУРС НА ОБХОД БАЛАШИХИ И НОГИНСКА ЗА 80 МЛРД РУБ. БУДЕТ ОБЪЯВЛЕН ДО ЗИМЫ – ХУСНУЛЛИН

Стоимость автодорожного обхода подмосковных Балашихи и Ногинска оценивается в 80 млрд рублей, в течение двух месяцев будет объявлен конкурс на его строительство, сообщил **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** журналистам в субботу.

«Обход Балашихи и Ногинска будет разыгран в течение ближайших двух месяцев. Стоимость – порядка 80 млрд. Он связывает Северо-Восточную хорду, участок ЦКАД, который мы уже в этом году запустим, и выход дороги М-12. Это важнейший участок, он идёт в очень тяжелых условиях, с большой плотностью застройки – это пригород Москвы. Это нулевой участок, без него (трасса) Москва-Казань не поедет», – сказал **Хуснуллин**.

По его словам, дорога будет построена за государственные деньги. «Мы сейчас нашли дополнительное финансирование, будем разыгрывать конкурс», – добавил **вице-премьер**. Ранее госкомпания «Автодор» объявила конкурсы на строительство всех восьми этапов скоростной платной автотрассы М-12 из Москвы в Казань, без обхода Балашихи и Ногинска. Совокупная максимальная стоимость по восьми объявленным конкурсам составляет 507,3 млрд рублей. Итоги конкурсных процедур пока не подведены, принимаются заявки.

ИЗВЕСТИЯ; 2020.31.08; ДРОНЫ ЗАЙМУТСЯ МОНИТОРИНГОМ ДОРОЖНОЙ СИТУАЦИИ НА ТРАССЕ М-4 «ДОН»

Регулярно мониторить дорожную ситуацию на трассе М-4 «Дон» будут беспилотные летательные аппараты (БПЛА). Свои наблюдения, к которым дроны приступят уже с сентября, они будут вести в Московской и Тульской областях, сообщили в госкомпании «Автодор» в понедельник, 31 августа.

Беспилотники трижды в неделю в течение полугода будут передавать данные, полученные в ходе мониторинга в первой секции М-4 (с 82-го по 203-й км), на компьютер диспетчера автоматизированной системы управления дорожным движением. Дроны будут фиксировать такие нарушения, например, как движение автомобиля задним ходом или остановка транспорта в неположенном месте.

В «Автодоре» отметили, что введение в эксплуатацию таких «наблюдателей» поможет улучшить управление обстановкой на дороге и повысить уровень безопасности движения на ней. Дело в том, что уникальность этой системы мониторинга, как объяснили в госкомпании, заключается в ее программном обеспечении. Оно в ходе полета дрона способно распознать происшествие на трассе, после чего передать информацию о ЧП в службу управления дорожным движением и аварийным комиссарам.

«Фотографии с высоты 150–200 м и точные координаты нештатных ситуаций передаются по высокоскоростному каналу связи в режиме реального времени», – цитирует ТАСС заявление организации.

В ближайшее время «Автодор» планирует перевести полеты дронов полностью в автоматический режим мониторинга без оператора, а также расширить возможности программного обеспечения фиксировать большее количество различных происшествий на дорогах.

28 августа **Евгений Дитрих** анонсировал завершение строительства Дальнего западного обхода Краснодара в 2023 году. Трасса свяжет автодороги М-4 «Дон» и А-289, чтобы направить автомобильный поток в сторону Крымского моста.

<https://iz.ru/1055058/2020-08-31/drony-zaimutsia-monitoringom-dorozhnoi-situatcii-na-trasse-m-4-don>

ИЗВЕСТИЯ; ТАТЬЯНА БАЙКОВА; 2020.01.09; ГЕНЕРАЛЬНАЯ РАЗБОРКА: ПРИНЦИПЫ ОБНОВЛЕНИЯ ДФО РАСШИРЯТ НА ВСЮ СТРАНУ; ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ПОРУЧИЛ РАСПРОСТРАНИТЬ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ НА ВСЕ РЕГИОНЫ РОССИИ

Генеральная уборка, которую Дальнему Востоку пообещал **Михаил Мишустин**, ждет всю страну. Как рассказали «Известиям» в аппарате правительства, один из главных ее этапов – планирование и зонирование земель – коснется каждого региона, а ДФО может стать экспериментальной площадкой. Источники «Известий» в Минэкономразвития сообщили о предложениях по совершенствованию системы территориального планирования. В целом, по итогам августовской поездки председателя правительства на Дальний Восток был разработан целый перечень задач. Логика поручений такова: решить застарелые проблемы округа и создать задел на будущее, рассказали «Известиям» в аппарате правительства. Основными стали вопросы «дебюрократизации», восстановления и строительства инфраструктуры, а также привлечения людей в ДФО.

«Прозонировать» почву

Михаил Мишустин на заседании правительства по итогам своей поездки в ДФО дал понять, что кабмин не намерен останавливаться на развитии территориального планирования Дальнего Востока, о котором ранее заявлялось в перечне задач. Он поручил проанализировать документы, связанные с градостроительным зонированием, во всех регионах России, рассказали «Известиям» в аппарате правительства.

Как сообщил «Известиям» источник в Минэке, одна из ключевых проблем заключается в том, что связь стратегического и территориального планирования в России, а также их взаимодействие с госпрограммами остаются недостаточными. Стратегии пишутся, а когда дело доходит до распределения бюджетных средств, они никак не учитываются. Также в профильном министерстве обратили внимание на избыточное количество документов в этой области – свыше 17,8 тыс.

Обсуждаются различные идеи как улучшить систему, рассказал другой чиновник, участвующий в обсуждениях. Например, можно оптимизировать процедуры согласования и требования к содержанию отдельных документов стратегического и территориального планирования с учётом социально-экономической роли территории. Так, для крупных городов – центров экономического роста возможен единый документ территориального планирования вместо множества разных, как требуется сейчас.

– Система территориального планирования – ключевой элемент управления во всех странах мира, – пояснила директор института региональных исследований и городского планирования ВШЭ Ирина Ильина. – Она позволяет избежать создания не востребуемых объектов.

Четыре важных пункта

Находясь в дальневосточном турне, 17 августа на совещании с членами правкомиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока в Благовещенске **Михаил Мишустин** заявил, что необходимо навести генеральную уборку в регионе. Новая политика касается развития всех субъектов РФ, но ДФО может стать экспериментальной площадкой. О России судят по Дальнему Востоку, по Сибири – это мощный бренд, считает премьер. Источник в правительстве пояснил «Известиям», что генеральная уборка состоит из нескольких этапов.

Именно планирование и зонирование земель названо первой задачей. Это позволит рациональнее размещать транспортную, социальную и энергетическую инфраструктуру, повышая эффективность госрасходов.

Вторая – наведение красоты и уборка в буквальном смысле: ликвидация стихийных свалок, ржавых кораблей в акватории ДФО, ветхих строений. Это можно сделать минимальными ресурсами, но, по мнению источников в кабмине, многое упирается в забюрократизированность и «спихивание ответственности», именно поэтому необходима координация действий региональных и федеральных властей.

Третий этап – ускорение процесса стройки новых объектов. Но и здесь важно решить проблему дебюрократизации. Одним из важнейших шагов в этом направлении стало принятие 9 июля постановления правительства, согласно которому около трети ГОСТов, СНИПов и других обязательных требований в сфере строительства становятся рекомендательными.

Завершающим этапом станет контроль за исполнением и расходованием бюджетных средств. Так 14 августа, приехав на Камчатку, **Михаил Мишустин** назвал «разгильдяйством» то, что больница, проектирование которой обсуждалось еще в 2011 году, до сих пор не построена. Причем поручение разобраться с этой проблемой ранее давал и **Владимир Путин**.

По словам директора центра комплексных европейских и международных исследований ВШЭ Анастасии Лихачевой, ряд поручений направлены на «тушение» социально-инфраструктурных пожаров. Без доступной медицинской помощи убедить людей в привлекательности Дальнего Востока невозможно, отметила эксперт.

Захламленный Дальний Восток

Также по итогам поездки в регион **Михаил Мишустин** поручил уже в этом году выделить деньги на дальнейшее благоустройство парка «Маяк» в Магадане. Его проект в 2018-м победил в конкурсе по созданию комфортной городской среды в малых городах. Но и тут нашлись сложности. По словам члена делегации правительства, вокруг территории парка целое кладбище кораблей, что «мешает региону стать туристическим местом». Именно поэтому в поручениях **Михаила Мишустина** есть задача создать «дорожную карту» по подъему и утилизации затонувших в акватории ДФО судов. Курировать исполнение будет Минприроды совместно с Минфином.

Захламленность – давняя беда ДФО: во Владивостоке всё было завалено металлоломом, который ввозился туда из других регионов и шел на экспорт, напомнил руководитель Центра региональной политики ИПЭИ РАНХиГС Владимир Климанов.

– Затопленные суда – вообще, проблема всего Дальнего Востока, и на уровне частных собственников она не решаема, – считает профессор Дальневосточного института управления Евгений Галичанин.

Эксперты сходятся в том, что «дорожная карта» и координация сил ведомств позволит решить проблему. Но при этом собственники судов должны быть активно вовлечены в этот процесс.

Еще одно безобразие

Очередная застарелая проблема Дальнего Востока, которую премьер назвал «безобразием» – **пункты пропуска** на границе. Во время своего визита в регион **Михаил Мишустин** поблагодарил строителей за недавно возведенный мост через Амур между Благовещенском и китайским городом Хэйхэ. Однако вместо настоящего пропускного пункта ему показали палатку – хотя средств на их обустройство выделяется достаточно, рассказал участник совещания. Китайцы, по его словам, «за это время на другом берегу выстроили уже целый дворец».

Проблема масштабная – из 58 таких объектов на Дальнем Востоке только четыре находятся в более или менее приличном состоянии. Поэтому **Минтранс** и **ФСБ Михаил Мишустин** поручил обеспечить строительство, реконструкцию и оснащение **пунктов пропуска** через госграницу РФ на территории ДФО.

В беседе с «Известиями» федеральный чиновник напомнил, что отсутствие должным образом обустроенных всепогодных объектов не только сдерживает экспорт, но и

негативно влияет на имидж страны. Из Китая в Европу по российским железным дорогам идет основной объем контейнерных транзитных перевозок, напомнил руководитель направления «Промышленность и энергетика» ЦСР Антон Белоглазов. До 2024 года РФ намерена сократить транзитное время по этому направлению до семи дней – для этого важно ускоренно обустроить пограничные переходы, устранять «узкие места», пояснил эксперт.

Бизнес и жители региона сходятся во мнении: узких мест в инфраструктуре ДФО много. Для ее создания **премьер-министр** поручил до 15 октября подготовить механизм инвестиционного вычета из налога на добычу полезных ископаемых и других платежей. По словам директора центра экономики регионов ЦСР Марата Фатахова, это поможет привлечь дополнительные частные инвестиции.

Социальный контекст

На Дальнем Востоке запущены программы не только для привлечения инвестиций, но и людей – например, «Дальневосточная ипотека» и «Дальневосточный гектар». По словам Марата Фатахова, важно дорабатывать эти инструменты, так как результаты соцопросов демонстрируют их высокую востребованность. Так, за четыре года уже более 84 тыс. граждан получили участки в округе. Кредитных договоров заключено на 34,6 млрд рублей. По итогам встречи с участниками этих программ, премьер поручил доработать меры поддержки. Так, например, будут выданы дополнительные участки земли для эффективных пользователей, облегчат выдачи грантов для владельцев гектаров, развивающих на этой земле свой бизнес. Также появится возможность приобретать жилье на льготные кредиты под 2% на вторичном рынке.

Министерства должны также подумать о дополнительных гарантиях при выдаче ипотеки на ИЖС в ДФО. Сейчас банки неохотно кредитуют под такой залог. Эти инициативы направлены на повышение качества жизни в регионе, а также на стимулирование предпринимательской деятельности, что также может решить проблему притока населения, считает Владимир Климанов из РАНХиГС.

Еще ряд поручений касается повышения качества жизни на Дальнем Востоке – речь о сокращении объемов аварийного жилья и снижении зависимости региона от импортных овощей. Для этого будут строиться и модернизироваться тепличные комплексы.

Большой блок посвящен развитию электроэнергетики и газификации на Дальнем Востоке. Так, в правительство к началу октября должен быть представлен четкий план газификации Камчатки. В план должно войти строительство газотранспортной инфраструктуры. До 20 октября Минэнерго должно представить в кабмин согласованный план мероприятий по обеспечению надежного энергоснабжения потребителей Хасанского района Приморского края. Решается вопрос и с пониженными тарифами на электроэнергию: для ряда потребителей они должны быть продлены до 2028 года.

– С учетом реализации перспективных проектов на территории ДФО потребление электроэнергии будет только увеличиваться, – предупреждает Антон Белоглазов. – Например, на расширение провозной способности БАМа и Транссиба – дополнительно потребуется около 2,4 ГВт мощности. Поэтому важно заранее просчитать все потребности, а определение правил формирования тарифов обеспечит большую предсказуемость инвестпроектов.

Наконец, из поручений следует, что Дальний Восток должен состояться как туристическая дестинация. Межрегиональную схему планирования ключевых центров туристского притяжения к 1 декабря должны представить Ростуризм, Минвосток и Минэк.

Как рассказал один из участников прошедшего заседания, **Михаил Мишустин** отметил, что регионы Дальнего Востока можно легко превратить в туристические места мирового уровня вроде Исландии или Норвегии. Премьер считает, что природа там не лучше, но за счет территориального планирования, чистоты и порядка удастся создавать уютные курорты. Всё это надо сделать и у нас, подытожил глава кабинета министров.

Вторая составляющая успеха – частная инициатива, энергия людей. Правда, «на Дальнем Востоке с этим как раз все в порядке», процитировал источник «Известий» впечатления **Мишустина**.

<https://iz.ru/1054974/tatiana-baikova/generalnaia-razborka-printcipy-obnovleniia-dfo-rasshirit-na-vsiu-stranu>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.01.09; ПОТЕРИ «АЭРОФЛОТА» ОТ COVID ОКАЗАЛИСЬ В РАЗЫ МЕНЬШЕ ЗАПРОШЕННОЙ ГОСПОМОЩИ; НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК ХОЧЕТ НА СЛУЧАЙ БУДУЩИХ ПОТряСЕНИЙ ПОЛУЧИТЬ ОТ ГОСУДАРСТВА КЭШ С ЗАПАСОМ

«Аэрофлот» 31 августа опубликовал отчетность за первое полугодие по МСФО. Именно на июнь, май и апрель пришлись самые серьезные потери российской авиации: в эти месяцы из-за связанных с эпидемией китайского коронавируса ограничений перевозки всех российских авиакомпаний сократились соответственно в 4, 11 и 12,5 раза относительно аналогичных месяцев прошлого года. В июле стали заметны признаки восстановления: было перевезено 6,7 млн человек – это всего вдвое меньше июля 2019 г.

Всем авиакомпаниям России и мира из-за ковида требовалась финансовая помощь извне: доходы перевозчиков почти обнулились, а существенная часть расходов сохранилась, прежде всего на зарплаты, на часть лизинговых платежей, на оплату топлива и услуг аэропортов для оставшихся рейсов. «Аэрофлот» покрыл кассовые разрывы кредитами коммерческих банков, увеличив долг перед банками на конец июня на 48,5 млрд руб. до 64,4 млрд руб., или в 4 раза по сравнению с аналогичным периодом 2019 г.

Но из полученных в банках 48,5 млрд руб. «Аэрофлот» на покрытие кассовых разрывов в первом полугодии направил примерно 22 млрд руб., а 26,4 млрд руб. просто положил на свои счета в банках, следует из его отчетности. «Аэрофлоту» было бы сложно или даже невозможно отдать кредиты, взятые на погашение кассовых разрывов, за счет операционной деятельности: рынок восстанавливается очень медленно, а перевозки и до коронакризиса были низкомаржинальными.

Вернуть кредиты «Аэрофлот» планирует за счет средств от продажи собственных акций. **Премьер-министр Михаил Мишустин** дал в июле распоряжение Росимуществу провести допэмиссию «Аэрофлота» с условием, что государство должно сохранить пакет национального перевозчика не меньше нынешних 51,17%. Совет директоров «Аэрофлота» рекомендовал акционерам выпустить и продать 1,7 млрд акций – такой пакет на тот момент стоил 139 млрд руб., сегодня по котировкам на Московской бирже он стоит 137 млрд руб. При этом капитализация всего «Аэрофлота» сейчас составляет 89 млрд руб. Собрание акционеров «Аэрофлота» рассмотрит предложение совета директоров 11 сентября.

Второе полугодие тоже будет убыточным, так как высокий летний сезон, по сути, потерян, международные перевозки так и не открылись, говорят сотрудник «Аэрофлота» и человек, близкий к руководству компании. Кассовый разрыв в 2020 г. может достичь примерно 50 млрд руб., сказал один из источников «Ведомостей». Потери все-таки не будут столь велики, второе полугодие не будет таким плохим, как апрель – май, когда все вообще остановилось, считает второй собеседник.

Ситуация с перевозками развивается хуже, чем мы прогнозировали, говорит еще один сотрудник «Аэрофлота»: ранее мы рассчитывали на полноценное открытие международных перевозок в августе, затем надеялись на сентябрь, но теперь не ожидаем этого ранее октября. Международные перевозки из России запрещены с 27 марта, в августе были разрешены полеты только в Турцию, Лондон и Танзанию, а также раз в неделю в Женеву.

Предложив акционерам, прежде всего государству, допэмиссию под 140 млрд руб., компания хочет набрать кэша с запасом, на будущее, утверждают все три собеседника

«Ведомостей». Далеко не факт, что одобряют такую, но есть надежда получить одобрение на 70–80 млрд, даже на 100 млрд руб., добавляют двое из них. Покупать акции придется государству в лице Росимущества и госкомпаниям в лице Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) и банка ВТБ, рассказывали источники «Ведомостей»: Росимущество купит столько акций, чтобы сохранить свои 51,17%, остальные будут предложены инвесторам по открытой подписке, а что не раскупят инвесторы, купят РФПИ и ВТБ. С учетом неизбежного роста госучастия в капитале «Аэрофлота» и высокой цены акций большого интереса у инвесторов эта допэмиссия не вызовет, предупреждал человек, близкий к акционерам «Аэрофлота».

«Технически возможна допэмиссия до 1,7 млрд акций, но это не означает, что мы разместим все эти акции. Мы все еще думаем над объемом и примем решение позднее», – заявил на телеконференции заместитель гендиректора «Аэрофлота» Андрей Чиханчин (цитата по «Интерфаксу»).

Для сравнения: на помощь всем авиакомпаниям правительство выделило 23,4 млрд руб. Но при действующих правилах распределения вся отрасль сможет получить максимум 15 млрд руб. из этой суммы. При этом 7,9 млрд руб. уже получил сам «Аэрофлот» и его дочерние авиакомпании.

Пресс-служба правительства на запрос «Ведомостей» не ответила.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/31/838355-poteri-aeroflota>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.31.08; «АЭРОФЛОТ» УЛЕТЕЛ В УБЫТОК; КОМПАНИЯ ПОЛУЧИЛА ОТРИЦАТЕЛЬНУЮ ЕБИТДА ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ

Группа «Аэрофлот» нарастила чистый убыток в первом полугодии в 6,6 раза, до 58,3 млрд руб. Второй квартал компания завершила с убытком в 35,8 млрд руб., что хуже результата января–марта. Именно на второй квартал пришлось остановка международных перевозок на фоне коронавируса. При этом «Победа», входящая в группу, вовсе не летала в марте–мае. В группе отмечают, что рост чистого убытка на фоне падения перевозок помогли сдерживать сокращение расходов, господдержка, а также переориентация флота на грузовые перевозки в месяцы основных ограничений.

Чистый убыток группы «Аэрофлот» по итогам второго квартала составил 35,8 млрд руб. против прибыли 6,9 млрд руб. годом ранее, следует из отчета по МСФО за этот период (.pdf). В первом квартале группа получила 22,5 млрд руб. убытка. В целом в первом полугодии «Аэрофлот» получил 58,3 млрд руб. убытка против прибыли 8,8 млрд руб. годом ранее.

Выручка в апреле–июне сократилась на 85,3%, почти до 25,5 млрд руб. Группа получила отрицательную ЕБИТДА в размере 1,96 млрд руб. против положительной ЕБИТДА 46,96 млрд руб. годом ранее. Выручка за полугодие снизилась на 52%, до 149,35 млрд руб., ЕБИТДА – на 83,8%, до 11,1 млрд руб.

Во втором квартале 2020 года, прежде всего в апреле и мае, большая часть флота группы «Аэрофлот» простаивала на фоне карантинных ограничений, а воздушные суда, которые поднимались в небо, значительно снизили суточный налет, отмечает заместитель гендиректора по коммерции и финансам «Аэрофлота» Андрей Чиханчин. Развитая сеть компании с ее высокой частотностью была кратно сокращена, «осуществлялись только рейсы, необходимые для обеспечения связи регионов России, обслуживания существующей потребности в передвижении и поставок необходимого медицинского оборудования и медикаментов», продолжает он.

В результате по итогам второго квартала снижение пассажиропотока группы составило 88,8%.

Наибольшее снижение пришлось на апрель, когда «Аэрофлот» перевез всего лишь 229 тыс. пассажиров «при нормальном уровне 4–5 млн человек».

По мере выхода из режима самоизоляции и снятия ограничений на внутреннем рынке началось постепенное восстановление, и по итогам июня группа «Аэрофлот» перевезла уже 1,2 млн пассажиров, заключает господин Чиханчин.

«Аэрофлот» был традиционно активен на международных направлениях, пассажирские перевозки по которым были приостановлены в марте и только начали частично открываться в августе. Входящий в группу лоукостер «Победа» не летал с марта по май, но уже в июле вышел на второе место по объему перевезенных пассажиров, обогнав материнский «Аэрофлот». Андрей Чиханчин подчеркивает, что «Победа» оказалась единственным игроком рынка, который увеличил пассажиропоток в июле к прошлому году, – на 1,6%.

Размер чистого убытка «позволили сдержать» меры по сокращению расходов, говорит господин Чиханчин, – в том числе компания вступила в переговоры по переносу лизинговых платежей. Он упоминает и поддержку государства, за которой обратился «Аэрофлот»: была получена субсидия 7,9 млрд руб. за потерянных на фоне коронавируса пассажиров.

«Аэрофлот» стал единственной авиакомпанией, которая получила компенсации единовременно, а не ежемесячно.

Кроме того, правительство собирается докапитализировать «Аэрофлот» через допэмиссию. Ее объем не сообщается, она пройдет по открытой подписке, при этом государство должно как минимум сохранить текущую долю в компании.

Андрей Чиханчин также напоминает, что в условиях почти полного отсутствия доходов от пассажирских перевозок компания переориентировала ряд широкофюзеляжных судов под грузовые перевозки, что отразилось на динамике выручки от этого направления – она выросла на 64% во втором квартале. “Ъ” писал о работе пассажирских авиакомпаний в грузовом сегменте в период пандемии 6 августа и 13 августа.

Елена Сахнова из ВТБ Капитала отмечает, что результаты второго квартала оказались хуже ожиданий, но оценить причины этого без данных по загрузке рейсов сложно. В целом она оценивает их как нормальные. При этом сам «Аэрофлот» сейчас восстанавливается хуже, чем отрасль, и, если сравнивать с Turkish Airlines, которые в целом тоже транзитный перевозчик с неплохим внутренним рынком, то российский перевозчик ведет себя куда менее агрессивно, говорит аналитик. «Победа» же, продолжает госпожа Сахнова, показывает огромный контраст на фоне материнской компании: перевозчик должен выйти на прибыль в третьем квартале, поскольку привык работать в агрессивной среде и хорошо справляется с сокращением затрат.

<https://www.kommersant.ru/doc/4474616>

РБК; ИННА СИДОРКОВА; 2020.01.09; СЕРДЮКОВ – РБК: «МЫ ДОСТИГЛИ ДНА И ДОЛЖНЫ ВЫХОДИТЬ ИЗ СИТУАЦИИ»

Глава авиакластера «Ростеха» Анатолий Сердюков в интервью РБК рассказал, зачем госкорпорации компания с долгами в полтриллиона, какие контракты сорвала пандемия и нужна ли России смена элит

В марте 2020 года завершился процесс вхождения Объединенной авиастроительной корпорации в госкорпорацию «Ростех». С этого момента «Ростех» стал владельцем всех ключевых отечественных авиастроительных активов, так как прежде объединял под своей эгидой «Вертолеты России», «Технодинамику», Объединенную двигателестроительную корпорацию (ОДК) и концерн «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ). Курирует авиационное направление в «Ростехе» Анатолий Сердюков. В интервью РБК он рассказал, как пандемия повлияла на работу возглавляемого им кластера (какие сделки сорвал COVID-19 и кого заставил уволить), зачем «Ростеху» предприятие с долгами в полтриллиона, каким будет новый российский сверхзвуковой пассажирский лайнер, нужна ли России смена элит и стоит ли ждать стране своего Илона Маска.

«Можно было сидеть в рубашке полосатой»

– Насколько пандемия усложнила вашу работу? Трудно ли было привыкать к совещаниям по Zoom?

– Мы особо на удаленке и не были. По большей части все происходило живьем; по крайней мере, я и директора авиационных холдингов никуда не уходили. Но некоторые совещания, например с Минпромторгом, проходили в удаленном режиме.

– Было сложнее или, наоборот, комфортнее, например, в плане дресс-кода? Можно было, наверное, и в тапочках сидеть?

– Необычно. В тапочках нет, но можно было сидеть в рубашке полосатой, ха-ха. В целом нормально. Сначала не очень привычно было, но все втянулись. Иногда со связью были проблемы.

– А вы с техникой на ты? Zoom легко освоили?

– У меня есть помощники. Если что-то не получалось, привлекал их. Кстати, Zoom у нас запрещен, можно использовать только защищенные каналы связи: слишком серьезные вопросы обсуждаются. Мы используем систему ВКС [видео-конференц-связи] собственной разработки.

– Удаленно увольнять или нанимать людей вам приходилось?

– Увольнять по интернету никогда не приходилось, но разговоры на повышенных тонах с подчиненными случались.

– За время пандемии вы, например, сменили руководство Авиационного комплекса имени Ильюшина. Как это происходило?

– Все было очно: и заседание совета директоров, и разговоры с Сергеем Ярковым [новый гендиректор ПАО], и с Юрием Грудининым [прежний гендиректор]. Кстати, он уволился по собственному желанию.

– Пандемия работу предприятий авиакластера в целом затруднила?

– На первом этапе да. Первые две-три недели нужно было потратить время на обеспечение условий безопасности. А потом уже все выстроилось: вышли на уровень, когда продолжали работу 60–67% сотрудников наших предприятий. И этого оказалось вполне достаточно. Но на какие-то мысли это, конечно, натолкнуло. Выяснилось, что есть часть людей, отсутствие которых не сильно сказалось на нашей работе.

– Каких же, например?

– Разных. И в управлении, и в цехах были люди, без которых, оказалось, можно справиться.

– То есть пандемия дала зеленый свет сокращению персонала?

– Пандемия здесь ни при чем. Если вы внимательно слушали совещание у президента, там как раз мы на себя обязательства взяли достаточно приличные – в ближайшие годы предстоит серьезно сократить издержки. Мы хотим быть сильными и конкурентоспособными. Значит, надо повышать операционную эффективность и производительность труда. Сокращать дублирующие функции, управленческий штат.

– Сколько рабочих мест предстоит сократить и в каких компаниях?

– Большинство компаний кластера за последние три года уже прошли этап изменений и сегодня имеют оптимальную штатную численность. ОАК только в начале пути. Отмечу, что оптимизационные мероприятия затронут в основном административно-управленческий персонал – в среднем сокращения планируются на 8–10%. Инженерный и конструкторский состав это не затрагивает. По основным производственным и инженерно-техническим кадрам в 2020 году, наоборот, планируется прирост – более 1,5 тыс. человек.

– В связи с беспрецедентной ситуацией в мире вы прогнозируете банкротство какой-то части авиакомпаний, в том числе тех, которые покупают вашу продукцию?

– Думаю, пока нет. Сейчас мы находимся в состоянии ожидания все-таки хорошего развития ситуации, то есть восстановления рынка, восстановления закупок. Закупки, я

думаю, должны сохраниться. И потом достаточно серьезная все-таки поддержка государства оказывается через субсидии, в том числе и авиационным компаниям.

– Судя по заявлениям глав авиакомпаний, возвращение на докризисный уровень ожидается нескоро. Почему у вас надежда на хорошее, на чем она основана?

– А почему должен быть пессимизм? Я не очень понимаю. В любом кризисе есть дно и есть активные фазы. Думаю, что мы как раз достигли дна. Сейчас должны выходить из этой ситуации. Нас поддержал президент, на ближайшие два года по крайней мере. Все, что касается авиации и производства авиации, – мы понимаем, как мы работаем дальше. У нас, очень надеюсь, все получится, и объемы не сократятся.

– Насколько я помню, президент заявил, что с 2020 года у нас будет сокращение по линии гособоронзаказа?

– Сокращения нет – все госзаказы, которые были запланированы, сдвигаются на ближайшие три года: на 2020-й, 2021-й, 2022-й. Поэтому, наоборот, у нас сейчас более активная загрузка в части авиации.

– Сколько потеряли ОАК и другие компании авиакластера «Ростеха» из-за пандемии?

– Мы справились с минимальными потерями. Существенная часть портфеля корпорации – это военные заказы. Пандемия на них не сильно влияет априори. Обязательства по гособоронзаказу и военно-техническому сотрудничеству продолжают выполняться.

В части гражданской авиации, как я уже сказал, действительно, пандемия внесла коррективы. Но говорить о потерях рано, мы рассчитываем на восстановление рынка.

Безусловно, пандемия потребовала от нас дополнительных расходов, связанных с обеспечением безопасности персонала на рабочих местах. Только в ОДК затраты на обеспечение защиты персонала от коронавируса, санитарную обработку помещений составили порядка 500 млн руб. Но мы готовы к таким расходам, безопасность сотрудников – на первом месте.

«Конкурировать с сильными зарубежными производителями, а не между собой»

– Главным корпоративным событием последних лет стала интеграция ОАК в «Ростех» и реформа ОАК. Указ о передаче ОАК в «Ростех» **Владимир Путин** подписал в 2018 году. С вами это решение обсуждалось?

– Конечно. Все-таки как-никак я кластер возглавляю. Безусловно, был разговор с генеральным директором «Ростеха».

– А с президентом?

– Для этого есть генеральный директор.

– В интервью РБК Сергей Чемезов говорил, что ОАК – проблемный актив, с долгом в 400 млрд руб...

– Даже больше – порядка 530 млрд.

Что такое ОАК

В Объединенную авиастроительную корпорацию входят такие предприятия, как «Иркут» и ОКБ им. Яковлева (разработчики МС-21), «Гражданские самолеты Сухого» (разработчик Sukhoi Superjet 100), ОКБ Сухого (разработчик Су-57), ОКБ МиГ (разработчик МиГ-35) и многие другие. В структурах, входящих в ОАК, трудятся более 90 тыс. человек, указано на ее официальном сайте.

Возглавляет корпорацию Юрий Слюсарь. По итогам 2019 года, согласно отчетности по МСФО, выручка ОАК составила более 351 млрд руб., но компания является убыточной – ее чистый убыток превысил 60 млрд руб. **Владимир Путин** подписал указ о передаче «Ростеху» 92,31% акций ОАК в конце октября 2018 года. Процесс вхождения ОАК в «Ростех» завершился в марте этого года.

– Зачем актив с 500-миллиардным долгом понадобился «Ростеху»?

– Дело в том, что «Вертолеты России» и ОАК – это финальная продукция. Те же КРЭТ, «Технодинамика» и ОДК делают агрегаты и узлы для самолетов и вертолетов. Если мы не будем контролировать финального производителя, то можем оказаться в достаточно

сложной ситуации, потому что сильно завязаны на финальную продукцию. Это был основной аргумент, почему ОАК должна быть в авиационном кластере «Ростеха». Наше ценообразование сильно влияет на конечную стоимость готовой продукции. И, соответственно, их умение и желание продвигать эту технику сказывается на нашей загрузке. Эта синергия явно была для нас положительной.

– Осенью глава «Ростеха» попросил более 300 млрд руб. для ОАК. В СМИ обсуждалось, что компания будет докапитализирована примерно на 250 млрд руб., которые пойдут на погашение долгов перед банками, а долги на сумму немногим менее 150 млрд руб. будут реструктурированы. Это так?

– Надо помнить, что это старые долги. ОАК выполняла государственные задачи и вынужденно кредитовалась под решение этих задач – на очень невыгодных условиях, которые были в то время. Есть определенная формула, по которой высчитывалось, сколько денег могло компенсировать государство. По этой формуле получилось, что не все 500 млрд руб., а только часть из них может быть компенсирована.

Цифры, которые вы называете, близки к истине.

– Перед какими банками у ОАК основные долги?

– Проще сказать, перед какими их нет.

– Не планирует ли «Ростех» передать часть кредитов ОАК в свой опорный Промсвязьбанк?

– Мы всегда выбираем там, где ставки ниже. Если у ПСБ будет ниже ставка, конечно, будем брать у них в первую очередь.

– А сейчас у них какая ставка?

– Сейчас ставка 4,25% ключевая, а дальше под каждый конкретный контракт, под сделку свои. Сейчас где-то в районе 5,5%, насколько я слышал последние предложения. По крайней мере, по санитарной авиации у нас есть предварительная договоренность о том, что ставка будет 5,5%. Но это даже не ставка, это процент. А ставка сейчас снизилась ключевая, значит, будет даже, может, поменьше.

– Согласно опубликованной на сайте стратегии ОАК доля выручки корпорации от продаж гражданских самолетов к 2035 году вырастет до 45% с нынешнего уровня в менее чем 20%. Не позже 2025 года ОАК собирается выйти на безубыточность по чистой прибыли и нарастить на мировом рынке гражданской авиации долю до 4,5%. Эти планы остаются в силе?

– Речь идет о документе 2016 года, который сейчас актуализируется. Любая стратегия – это не жесткий документ, в силу разных обстоятельств она может меняться в соответствии с новыми реалиями. Речь не только о тесной интеграции с другими компаниями нашего авиакластера. На внутреннем и внешнем рынках происходят заметные изменения. Поэтому некоторые параметры и цифры по сравнению со стратегией 2016 года могут измениться. А цели, конечно, меняться не будут. Это прежде всего акцент на гражданский сегмент бизнеса. Вывод на рынок конкурентоспособной линейки гражданских самолетов во всех ключевых сегментах. Повышение экономической устойчивости, конечно же. Наличие перспективного модельного ряда создает основу для этого. Когда будем готовы, подробно расскажем об актуализированной стратегии.

– И когда будете готовы?

– В мае была утверждена программа финансового оздоровления ОАК – это первый шаг. Новый программный документ готовится в тесной связке со стратегией развития всей авиационной отрасли. Думаю, в этом году рассмотрим первую редакцию.

– В новой стратегии какие направления стали основными? Что будет приоритетом?

– До 2035 года ОАК должна будет провести значительную оптимизацию. Ее суммарный эффект за 15 лет составит более 300 млрд руб. Это внедрение новых цифровых технологий, перенос части мощностей, сокращение избыточных площадей, реализация непрофильных активов.

Один из важных процессов – образование в ОАК дивизионов по видам деятельности. Наш авиапром должен конкурировать с сильными зарубежными производителями, а не между собой. Поэтому уже сформирован и юридически оформлен дивизион гражданской авиации на базе корпорации «Иркут», к которой присоединены гражданские активы, прежде всего компания «Гражданские самолеты Сухого». На «Туполеве» собраны компетенции и заводы по стратегической авиации, на «Ильюшине» реализуются программы по транспортным самолетам. А за все боевые самолеты отвечают «Сухой» и «МиГ». При этом управление обеих компаний уже объединено, и теперь мы работаем над тем, чтобы административные и инфраструктурные функции были общими и не дублировались. Но, важный момент, оба сильных КБ, и «МиГ», и «Сухого», продолжают работу. Конкуренция идей в таком высокотехнологичном и динамичном сегменте, как боевые самолеты, приносит положительные результаты.

В новом варианте программы развития есть один важный нюанс. В ближайшей перспективе мы планируем сконцентрироваться на внутреннем рынке. И здесь мы нацелены существенно нарастить долю нашей продукции. Прежде чем активно продвигать нашу продукцию на глобальном рынке, нам предстоит наработать эффективные модели функционирования крупного парка отечественных самолетов внутри страны. Конечно же, для этого потребуются меры стимулирования спроса. Одно из приоритетных направлений здесь – отработка эффективной модели эксплуатации и сервиса для SSJ100, MC-21, Ил-114.

«Мы пока не рассматриваем привлечение инвестора»

– Вы сказали про сокращение избыточных площадей. Какие земли ОАК планируются к продаже?

– Наши коллеги из «РТ-Капитала» обследовали значительную часть имущественного комплекса ОАК – почти 10 тыс. га земли, объекты капитального строительства площадью 7,4 млн «квадратов». Полученная картина позволяет решить, как оптимально распределить эти ресурсы, что однозначно можно отнести к непрофилям. Есть немало активов, которые давно потеряли значение для отрасли. Например, в районе станции метро «Динамо» в Москве большая территория. Производственные задачи этой площадки давно перераспределены между предприятиями за пределами города. Аэродрома на Ходынке, как известно, нет уже давным-давно. Также есть целый ряд невостребованных объектов социальной инфраструктуры по всей стране. Понятно, что все это груз, содержание которого влечет большие расходы. По нашим оценкам, реализация непрофилей может принести более 15 млрд руб. в течение ближайших десяти лет.

– В прежней стратегии, которую мы уже обсуждали, говорилось, что в 2035 году актив будет привлекательным для инвесторов. Расскажите про этих инвесторов – на какие предприятия ОАК вы планируете их привлечь? Это должны быть обязательно россияне или иностранцев тоже рассматриваете?

– Мы всегда за партнерство с частным капиталом там, где это может дать хороший экономический эффект. Но для начала надо сделать актив привлекательным для инвесторов, решить проблемы, чтобы сделка состоялась на лучших условиях. Пока говорить об этом рано.

– То есть в новой стратегии речь про привлечение инвестора вообще не идет?

– Мы это пока не рассматриваем.

– В 2018 году структуры банкира Виктора Григорьева за 14 млрд руб. выкупили у «Ростеха» 75% холдинга «Технодинамика». Как вы оцениваете этого бизнес-партнера, вам удобно с ним работать?

– Я считаю, что работается неплохо, практически ничего не изменилось. Даже директор там не поменялся, остался [Игорь] Насенков. В целом партнерство с группой компаний «Динамика» [владельца НК Банка Виктора Григорьева] дало хороший синергетический эффект. Посмотрите цифры: консолидированная выручка выросла на 40%, до 45,8 млрд

руб. EBITDA повысилась более чем в полтора раза, до 10,1 млрд руб. Консолидированная чистая прибыль увеличилась в два с половиной раза, до 5,6 млрд руб. Кроме того, после продажи 75% минус одна акция холдинг приобрел ряд новых активов.

– Глава «МиГ» Илья Тарасенко недавно объявил, что компании «Сухой» и «МиГ» будут создавать истребитель шестого поколения совместно.

– Конечно, будем создавать.

– Под чьим брендом – «МиГ» или «Сухого»?

– Возможно, так и будет – истребитель производства «МиГ»-Сухой». Но пока все в стадии обсуждений, о деталях рано говорить.

– Что касается Су-57, какие у него перспективы на внешнем рынке? Очередь выстроилась?

– До тех пор, пока мы не поставим достаточно машин в собственную армию, вряд ли будет заметный спрос на внешнем рынке. Это всегда взаимосвязанные вещи. Поэтому сейчас задача номер один – поставить самолет в Вооруженные силы России. При этом иностранцам мы эту машину предлагаем, рекламную работу проводим. Кому не скажу, пока рано.

«Подобных проектов не было со времен СССР»

– **Владимир Путин** неоднократно заявлял, что России нужен сверхзвуковой пассажирский самолет. Кто его будет создавать? Когда начнутся работы?

– Будут использованы наработки Туполева, однозначно. Опыт других конструкторских школ, «Сухого», «МиГ», здесь тоже очень ценный. Есть исследовательский проект, который ведет ЦАГИ. По сути, на площадке ОАК идет «сборка» различных заделов и перспективных наработок, оформление проекта перспективного сверхзвукового самолета второго поколения.

– Денис Мантуров говорил, что Россия не будет создавать сверхзвуковой самолет на базе бомбардировщика Ту-160, а спроектирует самолет с нуля. Почему?

– Это же стратегический бомбардировщик. Как на его основе создать пассажирский самолет?

– Президент об этом сказал...

– Имелось в виду, что возьмут часть заделов, наработки по двигателям, конструктивную какую-то часть. В этом смысле опыт Ту-160, как и Ту-144, очень пригодится. Но это не то что взяли бомбардировщик, насверлили иллюминаторов и полетели. Так точно не получится.

У военных разработок своя специфика: свои особенности сверхзвукового режима полета, специфические конструкторские решения по плану. Разместить комфортный пассажирский салон в грузовых отсеках проблематично. Есть еще множество деталей – от систем жизнеобеспечения полета до режимов работы двигателей. Военный самолет также не вписывается в международные гражданские нормы ни по уровню шума, ни по эмиссии. Под новые задачи его придется полностью переделывать.

Поэтому создавать сверхзвуковой гражданский лайнер нового поколения имеет смысл только как новый самостоятельный продукт для новой рыночной ниши. При этом, безусловно, целесообразно проводить эти работы с учетом имеющихся компетенций и опыта.

– Сейчас ЦАГИ занимается исследовательскими работами, на которые выделено 1,4 млрд руб. Во сколько обойдется создание самолета?

– Подобных проектов не было со времен СССР, поэтому сложно сказать. Мы сможем говорить об объеме инвестиций, сроках, образцах и других деталях только после исследований.

– Что это будет за модель – бизнес-джет или пассажирский лайнер?

– Стоимость полета на сверхзвуке значительно выше, чем на обычном самолете. Поэтому речь все-таки о сегменте бизнес-перевозок. По разным оценкам, в том числе

международным, мировой спрос на сверхзвуковые бизнес-джеты может составить порядка 400 штук на сумму \$30–50 млрд. Так что ниша есть, и она достаточно существенная.

Но не стоит упрощать задачу. Мы исходим из того, что предстоит не просто построить еще один пассажирский самолет. Предстоит решить ряд серьезных технологических задач. Это проблемы комфортного преодоления звукового удара при переходе на сверхзвук. Проблема теплового баланса при длительном полете на сверхзвуковых скоростях, что влечет за собой новые требования к двигателям, материалам и т.д. То есть предстоит взять сложный барьер в технологическом развитии всего авиастроения и смежных отраслей.

– Boeing еще два года назад представила концепт гиперзвукового пассажирского самолета. А компания Lockheed Martin заключила с NASA контракт на создание демонстратора технологий сверхзвукового самолета будущего. Вам не кажется, что мы отстаем от западных конкурентов в этом направлении?

– Мне так не кажется.

– Почему?

– Потому что сейчас у всех производителей достаточно грустное состояние. Я думаю, что и у Boeing в том числе. Тут и пандемия, и, конечно, экономический кризис.

– Вы сказали, что на вас пандемия не сказалась. А на Boeing и Airbus, получается, сказалась?

– Мы все-таки больше ориентированы пока на военную технику. В этом сегменте, как я уже сказал, все не так плохо.

– Отказался ли лоукостер Norwegian Air от закупки SSJ100? Или удалось продвинуться в переговорах дальше меморандума?

– Мы находимся в переговорном процессе со многими перевозчиками, в том числе и с норвежской авиакомпанией. Но из-за пандемии переговоры приостановлены, перенесены на более поздний период. Рассчитываем вернуться к ним после того, как ситуация нормализуется.

– Бизнесмен Александр Лебедев планировал создать новую авиакомпанию на базе SSJ100 в VIP-комплектации. Проект создавался с совладельцем Внуково Виталием Ванцевым, ОАК и «ВЭБ-Лизингом». Что с ним сейчас? В какой стадии создание новой авиакомпании?

– На сегодняшний день ОАК в лице «Иркут», Центр бизнес-авиации Внуково и НРК создали управляющую компанию «Слава», которая предлагает бизнес-перевозки на самолетах SSJ100. Партнером выступает ВЭБ.РФ. Оператором флота выступает авиакомпания «Азимут», которая уже обеспечивает эффективную эксплуатацию парка SSJ100 на своих маршрутах. Базовым аэропортом проекта станет Внуково-3.

На первой фазе проекта в уставной капитал «Славы» будут переданы три самолета, которые сейчас проходят доработку до компоновки 56 кресел all business class. В дальнейшем планируется увеличение флота до десяти машин.

Запуску проекта предшествовала оценка рынка, он составляет примерно 10 млрд руб. в год. Предложений, соответствующих требованиям заказчиков, в этом сегменте не было. По существующим оценкам спрос на SSJ100 в корпоративной компоновке через пять лет может составить до 20 самолетов. Не исключаю, что со временем проект выйдет за пределы российского рынка.

– На днях новый российский двигатель ПД-14 впервые установили на авиалайнер МС-21. Когда можно ожидать первого полета МС-21 с ним? Как идет подготовка к летным испытаниям?

– Первый полет МС-21 с отечественным двигателем обещают в конце этого года. В конце июня была техническая примерка двигателя.

– А до конца 2020 года МС-21 получит сертификат?

– Думаю, что нет. Тут как раз сложности, связанные в том числе с пандемией, в первую очередь с проведением испытаний в различных климатических зонах, с логистикой, с перемещением специалистов, в том числе иностранных, которые участвуют в программе. Границы ведь закрыты.

«Одни заходят в магазин и покупают молниеносно, другие выбирают часами»

– На каком этапе находится работа по созданию первого отечественного двигателя большой тяги ПД-35 для российско-китайского проекта широкофюзеляжного дальнемагистрального самолета?

– На создание таких двигателей в мировой практике уходит 15 лет. Работы еще много, хвастать пока особо нечем. Идет разработка 18 ключевых технологий. В том числе сложнейшая деталь – композитная лопатка для вентилятора. Она уже готова. Благодаря этому массу двигателя удалось существенно снизить. Успешно пройден первый этап необходимых испытаний, продолжаются испытания композитных лопаток. Летные испытания уже полноразмерного демонстратора ПД-35 по графику должны начаться в 2025 году – стараемся уложиться в эти сроки.

– Подписан ли контракт по тяжелому вертолету АНЛ? Определился ли Китай с двигателем?

– Договор о совместном проектировании тяжелого вертолета АНЛ для китайского рынка еще в конце прошлого года был парафирован и готов к подписанию. Однако эпидемия коронавируса внесла свои коррективы. Сейчас мы с коллегами ждем удобного случая для завершения процесса и подписания документа. Надеемся, что это произойдет в этом году. По договору «Вертолеты России» будут выполнять работы по проектированию ряда ключевых агрегатов машины, главным разработчиком будет китайская компания Avicopter. Что касается двигателя для вертолета, то это зона ответственности китайской стороны.

– Началась ли сборка российских вертолетов в Казахстане? Какие планы по выпуску?

– Вертолеты типа Ми-8/171 будут собираться в Казахстане на базе Авиаремонтного завода № 405. Мы в декабре прошлого года подписали соглашение на поставку 17 машинокомплектов, предприятие уже прошло технический аудит, получило одобрение специалистов «НЦВ Миль и Камов», а также Улан-Удэнского авиазавода. Налажено обучение казахстанских технических специалистов. Первые машинокомплекты планируется отгрузить в этом году. Мы рассчитываем, что первые два вертолета типа Ми-8 будут собраны и переданы казахстанским заказчикам до конца текущего года.

Мы ведем переговоры с казахстанскими партнерами о наращивании производства. Предлагаем им увеличить объемы и рассмотреть лицензионную сборку вертолетов «Ансат» и Ми-171А2.

– Много лет обсуждается большой контракт с Индией на закупку 48 вертолетов Ми-17...

– Продолжает обсуждаться.

– Почему так долго идут переговоры?

– Ментальность, наверно. Почему одни заходят в магазин и покупают молниеносно, а другие ходят несколько раз и часами выбирают? Присматриваются, оценивают.

– После демотура российских вертолетов по Юго-Восточной Азии, по словам руководства холдинга ВР, были заключены мягкие контракты на 50 машин. Превратились ли они в твердые контракты и с кем?

– Любая демонстрация не предполагает сиюминутного заключения контракта. Это время, обсуждения и бюджеты. Тем не менее мы поставили первые вертолеты в рамках договоренностей, достигнутых в ходе демотура по Юго-Восточной Азии. Один вертолет Ми-171Е поставлен в интересах правительства Камбоджи. В 2019 году мы передали два вертолета Ка-32А11ВС Таиланду, тайская сторона также рассматривает возможность дополнительно закупить вертолеты данного типа. Кроме того, у нас есть твердые контракты на поставку вертолетов «Ансат» в Китай и Ми-171А2 в Индию.

Мы также продолжаем согласовывать крупные проекты с государственными заказчиками Китая, Вьетнама, Таиланда и Малайзии. Помимо поставок вертолетной техники в течение нескольких лет обсуждается организация послепродажного обслуживания. В портфель заказов входят вертолеты «Ансат», Ми-171А2, Ми-171Е и Ка-32А11ВС. Пандемия повлияла на сроки реализации этих проектов, но наши партнеры по-прежнему заинтересованы в скорейшей реализации договоренностей. Мы находимся с ними в постоянном контакте.

– Выставка Dubai Airshow 2019 не принесла ни одного твердого контракта на вертолеты. В частности, холдинг «Вертолеты России» не смог договориться с Индией и Индонезией о поставках вертолетов Ми-171 и Ми-172, хотя такие переговоры велись. Почему?

– Выставки такого рода – это в первую очередь площадка для натурной демонстрации своего продукта, а также для переговоров, встреч с заказчиками и партнерами, обсуждения деталей предстоящих сделок. Все эти задачи мы в Дубае выполнили.

Безусловно, на авиасалонах подписываются контракты, но я вас уверяю, что в 99% случаев эти сделки согласовываются заранее, им предшествуют месяцы кропотливой работы. Наши переговоры с коллегами из Индии и Индонезии были не в той стадии, чтобы подписывать контракты, и мы изначально не планировали этого делать на Dubai Airshow 2019.

– Два года назад мы с вами обсуждали программу по замене российского парка устаревших вертолетов. На каком сценарии в итоге остановились? Это будет «американский» сценарий с налоговыми льготами или что-то другое?

– Сейчас речь идет и о программе «трейд-ин», и о налоговых льготах, и о субсидировании. Однако на данный момент программа еще не приобрела свой окончательный вид и не утверждена.

– И все-таки – к какому году примерно в России обновится вертолетный парк?

– Это зависит от конкретных авиакомпаний, их планов, финансовых возможностей. Мы, понятно, заинтересованы в более быстрых темпах. Здесь нужны простые и прозрачные стимулы – они сейчас вырабатываются на уровне государства.

– В 2019 году ОДК объявила о начале разработки двигателя ВК-650В для вертолетов легкого класса. Расскажите об этом проекте. Когда запланировано создание опытного образца? На каких вертолетах может применяться этот двигатель?

– В первую очередь на «Ансат» и Ка-226Т. Это современный двигатель, на хорошем мировом уровне.

– Когда примерно он появится?

– Эскизный проект и рабочая конструкторская документация уже готовы. В следующем году планируем получить первые опытные образцы. В 2023-м рассчитываем его сертифицировать.

– Мне до этого еще больше 30 лет, многое может измениться. Например, российский Илон Маск появится... Или это невозможно?

– Я не знаю, как там делается, поэтому мне сложно комментировать. Думаю, в любом случае не обходится без поддержки государства. У нас, как видите, бизнесменов, желающих серьезно инвестировать в авиапромышленность, пока нет. Вы слышали о ком-то, кто очень хочет заняться и его не пускают, не дают возможности?

До того, как был создан «Ростех», состояние российской авиационной промышленности было, мягко говоря, удручающим. То есть она, по сути, развалилась. Что надо было делать в той ситуации – ждать своего Илона Маска? Тогда были такие времена, сейчас – такие люди, послезавтра еще будут какие-то проблемы. К тому времени, пока появятся какие-то особенные люди или условия поменяются, уже нечего будет собирать. Специалистов просто не останется, и все. Они же могут уходить на пенсию, уходить вообще.

Только благодаря тому, что собрали все в одни руки, что-то начало получаться. Сейчас государство понимает, кому помогает, и заточено под решение определенных задач. Мы выпускаем и вертолеты, и самолеты, и SSJ100 появился, новые боевые машины. А так бы этого не было вообще.

Создание госкорпораций для России в тот момент было единственным выходом для сохранения компаний и вообще целых отраслей, целых направлений.

<https://www.rbc.ru/interview/politics/01/09/2020/5f4643419a79475b1a503eb0>

ИНТЕРФАКС; 2020.31.08; «ИНВЕСТИЦИИ, КОТОРЫЕ ПРИДУТ В АРКТИКУ, БУДУТ ЗАЩИЩЕНЫ И БУДУТ ПОДДЕРЖИВАТЬСЯ»

Глава Республики Саха (Якутия) Айсен Николаев утвердил «Стратегию развития Арктической зоны республики до 2035 года». В интервью «Интерфаксу» он рассказал, откуда Якутия ждет инвестиций, какие проекты будут реализованы в первую очередь и как изменится жизнь в регионе.

– Айсен Сергеевич, в середине августа Вы утвердили «Стратегию развития Арктической зоны республики до 2035 года». Большое внимание в документе уделяется строительству дорог, модернизации аэропортов, внедрению новой транспортной подсистемы, на основе адаптированной к арктическим условиям техники, восстановлению регулярного судоходства по бассейнам основных рек, Северному морскому пути. Расскажите, что будет сделано в первую очередь, что отложено на дальнюю перспективу?

– Почему появилась стратегия развития Арктики? Арктика для Якутии – это ее будущее. У нас территория арктических районов – 1 млн 600 тыс. кв. км. Десятилетиями после развала Советского Союза жизнь в Арктике, к сожалению, не улучшалась для ее жителей. В Якутии число жителей арктических территорий с 2000 года сократилось почти в два раза. Чтобы прогнозировать ситуацию на будущее, моделировать ее развитие, необходимы документы, которые определяют нашу работу не на год-два и даже не на пять лет, а на период более долгосрочный.

Одной из особенностей территории арктической Якутии, занимающей более половины территории республики, является отсутствие круглогодичных дорог. Также характерной особенностью территории является крайне дисперсная структура размещения населенных пунктов, большое количество труднодоступных населенных пунктов (их 86) и малых сельских поселений (их 29). Это одна из самых труднодоступных территорий Российской Федерации. Транспортный каркас Арктической зоны Якутии основывается на системе внутренних водных путей арктических судоходных рек, сети арктических аэропортов и сезонных автодорог – автозимников.

В долгосрочной перспективе водные магистрали будут оставаться безальтернативными для основных грузоперевозок внутри Арктической зоны. Поэтому в стратегии отражены направления опережающего развития речного хозяйства, морехозяйственного комплекса Якутии, включая модернизацию портовой инфраструктуры и реконструкцию причальных сооружений основных портов арктических районов, строительства судов, проведения дноуглубительных работ. Первый этап проекта по реконструкции Жатайской судовой верфи с производственной мощностью до 10 речных судов в год планируется реализовать до конца следующего года.

Для пассажирских перевозок в арктической Якутии, учитывая отсутствие дорог и большие расстояния между населенными пунктами, безальтернативным особенно в межсезонье является воздушный транспорт.

В целях обеспечения ценовой доступности местных авиаперевозок в республике реализуются две программы субсидирования пассажирских авиаперевозок: первая – это программа субсидирования перевозок по социально значимым маршрутам – от районного центра до труднодоступных населенных пунктов, для всего населения без возрастных ограничений.

Вторая – это субсидирование пассажирских авиаперевозок во внутрирегиональном сообщении от районных центров арктической зоны Якутии до регионального аэропорта «Якутск».

Из-за ограниченности средств регионального бюджета, предпринимаемые на республиканском уровне меры по субсидированию перевозок на внутренних местных авиалиниях обеспечивают мобильность населения на минимальном уровне.

Учитывая особенности арктической зоны Якутии, мы поставили перед федеральными органами власти вопрос субсидирования внутрирегиональных маршрутов Якутии из федерального бюджета.

Кроме того, в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» будет проводиться реконструкция арктических аэропортов.

Требует приоритетного решения вопрос обновления воздушного парка для замены эксплуатируемых устаревших судов. Износ вертолетной техники превышает 80%, в ближайшее время будут полностью выведены из эксплуатации на внутрирегиональных маршрутах устаревшие воздушные суда типа Ан-2, Ан-24.

Чтобы снизить риски транспортной изоляции населения арктической Якутии и обеспечить доступность воздушных перевозок, необходимо взвешенно начинать решать вопросы по развитию частной малой авиации, развитию самоходной техники, адаптированной к арктическим условиям.

Стратегия развития Якутии, ее арктической части, разделена на три этапа. Первый – до 2024 года, второй – до 2029 года, третий – с 2030 по 2035 годы.

На первом этапе мы должны создать условия для развития, принять решения нормативно-правового характера, потому что с этим большие проблемы не только на федеральном уровне, но и на республиканском. Самая главная наша задача абсолютно переключается с той задачей, которую поставил президент – довести ключевые показатели жизни людей в арктической зоне до уровня среднероссийских. Без этого, без улучшения жизни людей в Арктике, говорить о ее развитии не приходится. Кроме того, к концу первого этапа мы должны начать реализацию ключевых инвестиционных и промышленных проектов.

На период с 2025 по 2029 годы намечена реализация ключевых инвестиционных и инфраструктурных проектов, выход на основные проектные решения по тем компаниям, которые у нас работают.

Третий этап – с 2030 по 2035 годы – это уже больше опережающий рост, который, на наш взгляд, будет опережать даже общероссийские подходы. Здесь сыграет на руку то, что людей в Арктике мало. Мы надеемся, что за счет более интенсивного развития промышленности в период до 2030 года доходы в арктической зоне, в том числе у муниципальных образований, будут уже большие, и мы сможем обеспечить качество жизни, которое будет улучшаться более быстрыми темпами, чем среднероссийские. Это если говорить вкратце.

Еще раз повторю, что абсолютный приоритет у нас – это качество жизни людей в Арктике, в том числе коренных малочисленных народов Севера, которые там живут уже тысячелетия, сохранение их культуры, традиционной среды их обитания и языков. Это тоже очень важная задача, которая должна проходить красной нитью через все годы реализации стратегии.

– Большая ставка в стратегии делается на модернизацию отраслей сельского хозяйства, внедрение глубокой переработки, брендинг и выход локальной продукции на рынок. В вечной мерзлоте стало возможным выращивать собственные овощи и зелень. Каких показателей уже удалось достичь, закрыты ли потребности региона в «витаминах с грядки»?

– Обеспечение продовольственной безопасности нашей страны в целом является важнейшей задачей. И в каждом регионе мы должны эту задачу решать. Даже с учетом транспортной логистики нельзя без потерь привезти откуда-то из центральной части РФ,

например, овощи по приемлемым ценам. Поэтому максимальная часть продукции должна производиться на территории региона, а продукты долгосрочного хранения могут привозиться из других областей.

С этой точки зрения мы достаточно активно наращиваем производство овощей, картофеля. Поставлена задача 60% собственных потребностей Якутии закрыть. Для нас особенно интересны проекты, связанные с круглогодичным производством. К сожалению, летний сезон у нас очень короткий.

Сейчас под Якутском мы реализуем совместный проект с японскими компаниями и Фондом развития Дальнего Востока. Он у нас на финишной прямой – значительная часть теплиц построена. Был перенос по срокам из-за пандемии, но уже в следующем году мы получим весь тепличный комплекс площадью 4 га под Якутском. Будем производить томаты, зелень, может даже ягоды – клубнику, например, круглогодично. Это закроет, по нашим расчетам, до 30% потребности Якутска и позволит обеспечивать жителей, во-первых, хорошей качественной продукцией, а, во-вторых, держать цены. Потому что цены у нас, особенно в период межсезонья, заоблачные.

Есть также приемы успешных крупных хозяйств по производству овощей далеко за пределами центральной части региона. Эту политику мы будем продолжать и дальше.

– Вся выращенная продукция сбывается в пределах региона?

– Да, вся выращенная продукция сбывается внутри региона для обеспечения собственных потребностей. Местными овощами обеспечиваются социальные учреждения, осуществляются «зеленые» рейсы в арктические районы республики.

Совместно с Минвостокразвития России прорабатывается проект по созданию сети торгово-логистических центров в арктических районах республики, рассматриваются варианты изыскания средств для реализации проекта.

В рамках проекта планируется строительство современной оптово-розничной инфраструктуры для обеспечения Северного завоза продовольственных товаров, а также пунктов переработки местной промысловой продукции для обратной загрузки во всех муниципальных районах арктической Якутии.

Это очень важный проект, который позволит решить несколько задач: расширить ассортимент завозимых социально-значимых продовольственных товаров, снизить цены на продовольственные товары, развить отрасли сельского хозяйства, обеспечить выход локальной продукции традиционных отраслей на внешние рынки, повысить доходы населения арктических районов, занятых в основном традиционными видами хозяйствования. Поэтому федеральная поддержка реализации данного проекта очень важна для нас.

Для удешевления строительства нужно не просто дотировать отрасль, должна быть транспортная инфраструктура хорошая, должна быть обеспечена работа зимников продленного действия, должен каким-то образом субсидироваться и работать постоянно речной транспорт, должно быть налажено производство строительных материалов из местного сырья.

Крупные игроки, наверное, смогли бы построить свои логистические сети, транспортную инфраструктуру, будь в Арктике масштабные проекты по строительству жилья. Но построить жилье для 67 тыс. человек, крайне дисперсно проживающих на огромной территории в труднодоступных и малонаселенных арктических поселках – небольшой бизнес. И когда дело касается строительства дома из 12-24 квартир в поселке, где живет 1 тыс. человек, для этого специально что-то делать «в долгую» никто не будет. Это разовая операция, которая ложится на плечи региональных властей, бизнес в этом почти не участвует.

Перед нами, конечно, стоит задача, чтобы в республику пришел крупный бизнес, чтобы он начал здесь работать, чтобы появились новые налоговые доходы у муниципалитетов, у

людей чтобы зарплата была, чтобы они могли себе позволить то, что сегодня позволить не могут.

– Вопрос по поводу инвестиций: 28 августа вступит в силу федеральный закон «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации», предусматривающий льготы для инвесторов, которые планируют реализовать на арктических территориях новые проекты. Каких инвестиций ждет Якутия, какие проекты были бы интересны и полезны для региона?

– Проект закона, который сегодня уже принят и скоро вступит в действие, уникальный. По этому закону инвестором, который будет получать беспрецедентные налоговые льготы, сможет стать любое предприятие, любое физическое лицо, вложившее сумму свыше 1 млн рублей. Я уверен, что даже в текущих условиях это возможно для огромного числа компаний в стране.

Закон предусматривает возможность массовых инвестиций со стороны большого количества инвесторов. Тем самым государство говорит, что любые инвестиции, которые придут в Арктику, будут защищены и будут поддерживаться. Мы придерживаемся абсолютно тех же норм. Любые инвестиции, которые к нам приходят, мы будем отстаивать, будем их продвигать. Потому что любые инвестиции в Арктике сегодня «на вес золота». Условия жизни таковы, что в любой точке нашей страны, инвестиции более благоприятны, чем в Арктике. Это и природно-климатические условия, и транспортные условия, и отсутствие инфраструктуры. И все же мы уверены, что инвесторы будут, причем не только в добычу полезных ископаемых, но и в отрасли, связанные с энергетикой, коммунальным хозяйством и транспортной инфраструктурой. Наша задача инвесторов привлечь и потом максимально защищать.

Проекты могут быть самые разные. Мы сейчас заканчиваем уникальный проект совместно с ПАО «РусГидро», с его дочерней структурой «Сахаэнерго», с японской госкомпанией NEDO по созданию ветродизельной установки в поселке Тикси. Ветряки были поставлены еще в прошлом году, в этом году привезли специальные дизели – сейчас идет их монтаж и соединение в комбинированную энергоустановку. Это позволит экономить сотни тонн дизтоплива, что для крайнего Севера в условиях сложной логистики очень важно и нужно. Так что инвесторы могут прийти не только в добычу полезных ископаемых, но и в такие высокотехнологичные проекты.

Хочу особо подчеркнуть, что при разработке и принятии этого законопроекта Якутия была одним из самых активных участников. Причем не только с точки зрения предоставления льгот, но и с точки зрения защиты коренного населения в Арктике, чтобы активное промышленное развитие никоим образом не ухудшало среду обитания людей.

– Давайте поговорим о высокотехнологичных проектах. Недавно Вы предложили **председателю правительства РФ Михаилу Мишустину** рассмотреть возможность создания «цифровой» ТОР. Что конкретно подразумевается под этим?

– Мы говорили о том, что сегодня развитие Дальнего Востока идет опережающими темпами. Вместе с тем доля высокотехнологичного бизнеса здесь гораздо ниже среднероссийской. Где-то в 1,5 раза ниже по Дальнему Востоку в целом, еще меньше по многим регионам, в Якутии в частности. Чтобы ускоренно развивать высокотехнологичные отрасли, необходимо создавать какие-то преференции, которые позволят им появляться на Дальнем Востоке. Там речь идет даже не о налоговых льготах для IT-отрасли, потому что сегодня в РФ они беспрецедентны. Речь идет о мерах административного характера, которые позволят легче регистрироваться в качестве резидента этой ТОР, легче получать льготы, участвовать в лизинговых программах для высокотехнологичных отраслей.

Мы в Якутии осознанно делаем ставку на развитие IT-отрасли. Сегодня 80% экспорта IT-услуг Дальнего Востока – это Якутия, это 2 млрд рублей. Это 1,5 тыс. рабочих мест только в одном Якутске. Мы ставим задачу довести этот показатель до 10 тыс. человек. Опыт у

региона интересней, поэтому **Михаил Мишустин** поручил мне эту инициативу отработать, а потом доложить о результатах новых форм поддержки IT-отрасли, которые появились у нас в стране по поручению президента, именно на примере наших якутских компаний. Мы к этой работе уже приступили, уверен, что по итогам года у нас будет о чем доложить правительству Российской Федерации.

– Еще одна важная тема для Якутии – это развитие авиации, в частности малой авиации. Что для этого делается в регионе, с какими проблемами сталкиваетесь в этой сфере?

– Проблемы полярной дальневосточной авиации всем известны. Это, во-первых, очень высокий износ отечественной техники, которая здесь эксплуатируется. Средний возраст наших самолетов Ан-24, Ан-2, вертолетов Ми-8 – 40 лет. В период до 2025 года должно произойти массовое списание этих воздушных судов. В этих условиях транспортная обеспеченность Дальнего Востока, в частности Якутии, может резко ухудшиться, потому что для большинства наших населенных пунктов, в особенности арктических, единственное круглогодичное сообщение с «большой Землей» – это авиация. И ее отсутствие ставит арктические поселки за грань выживания.

Главной задачей для нас является появление конкурентоспособной отечественной авиатехники в достаточном количестве. Мы очень надеемся, что Ил-114, самолет «Байкал», новые вертолеты будут поступать в республику и на Дальний Восток уже в 2023-2024 годах. Мы также надеемся, что дальневосточная авиация пополнится и такими самолетами как SSJ-100 и MC-21. Появление этой техники даст свой эффект.

Вторая проблема, о которой мы говорим, это высокая цена на авиабилеты. Она складывается из нескольких факторов. Первый – высокая стоимость топлива. Второй – высокая стоимость обслуживания в северных аэропортах. Третий – высокие затраты, которые несут авиакомпании на поддержание летной годности судов.

Наше предложение в рамках создания альянса дальневосточных авиакомпаний заключается в том, чтобы по всему Дальнему Востоку сделать единую цену на авиационное топливо, за исключением крупных хабов, где цена на топливо вполне конкурентная. Чтобы вне зависимости от того, где мы запрашиваем – в Якутске, Чокурдахе, в чукотском Певеке или хабаровском Аяне, – цена на топливо была одинакова и сопоставима с ценой на топливо от Ангарского НПЗ плюс 1%. А транспортные расходы по доставке авиатоплива до аэропортов должны быть включены в субсидию и компенсироваться субъектам РФ. По моему мнению, это будет справедливо. Снижение цены на топливо до единой позволит снизить стоимость авиабилетов.

Я бы также перевел все казенные предприятия, которые обслуживают северные аэропорты, кроме крупных хабов, на содержание по смете и обнулil все расходы на взлет-посадку воздушных судов. Это позволило бы убрать примерно 15-20% из стоимости билетов.

Реализация этих мер, на наш взгляд, способна в 2 раза снизить стоимость авиабилетов на местные перевозки в ДФО.

– Но ведь денег на обновление авиатехники у компании нет.

– Мы предлагаем, чтобы лизинговые схемы, которые сегодня правительство РФ реализует, реализовывались в большем масштабе. Единственное, мы просим, чтобы на Дальневосточный регион был поправочный коэффициент 1,5-2. **Михаил Мишустин** эту идею поддержал, сейчас мы обратились к **вице-премьеру** Юрию Борисову, чтобы эти программы были рассмотрены.

– Раньше в бюджете республики были определенные средства на развитие региональной авиации

– Мы и сейчас достаточно тратим на это. В период пандемии потратили из регионального бюджета на поддержку авиаотрасли порядка 1,7 млрд рублей. При этом из федерального бюджета пришло еще порядка 1 млрд рублей на авиакомпании и аэропорт Якутска. В

период пандемии, когда перелетов практически не было, эти меры позволили нам все авиакомпании сохранить.

– **Минтранс** должен представить кабмину до 10 сентября проект создания альянса дальневосточных авиакомпаний. Вы ранее критиковали предложения **Минтранса** о реализации данного проекта. Что-то изменилось за прошедшие месяцы, согласилось министерство с Вашими доводами?

– Решение в конечном итоге все равно принимать правительству РФ, мы свои доводы в его адрес и адрес **Минтранса** уже направили. Наша позиция неизменна: создание новой авиакомпании, которая единолично будет обслуживать весь ДФО, ни к чему хорошему не приведет. Одно только создание авиакомпании для обслуживания почти 1/3 территории страны, займет несколько лет. При этом абсолютно непонятно, что делать с ныне действующими авиакомпаниями. Каким образом они будут вливаться в единую структуру, когда у них совершенно разные формы – начиная от ГУПов, заканчивая акционерными обществами. И я не понимаю, как можно будет, сидя, к примеру, во Владивостоке, управлять полетной сеткой в Якутии?

Речь на самом деле идет о том, что сегодня в поддержке нуждаются местные рейсы, чтобы любой человек смог прилететь даже не из районного центра в административный центр. Хотя это тоже очень важно. Сегодня рейс из арктических районов до Якутска стоит дороже, чем билет из Якутска до Москвы. Речь идет о маленьких селах в арктических районах, и о том, как из этих сел долететь до районного центра. Там тоже очень высокие цены на билеты, очень сложная логистика. И чиновники, которые говорят, что пассажиров будут увозить из Якутска авиарейсом в один арктический район, а оттуда развозить по всей Арктике, просто не понимают, что речь идет о территории в 1,6 млн квадратных километров. А они хотят людей развозить на самолетах типа Ан-2. Для начала им бы следовало там побывать. Уверен, что решения были бы совсем другими.

Я несколько не сомневаюсь в нашей правоте, и меня много людей поддерживают. Сейчас, когда этот вопрос был обострен, позиция в **Минтрансе** и других ведомствах поменялась. Надеюсь, что будет найдено цивилизованное решение, с которым все согласны, а именно создание авиаальянса из независимых авиакомпаний по примеру международных OneWorld, SkyTeam. Необходима прозрачная система, чтобы было видно кто летает, сколько и где. Если будут из федерального центра выделяться какие-то субсидии, пусть они распределяются по всем понятной системе. Тогда все будут довольны.

– Группа «ВИС» сообщила, что проектирование моста через Лену в Якутии завершится раньше срока – до конца 2020 года. Также в компании считают, что строительство можно завершить на год раньше, при условии выделения софинансирования из госбюджета уже в этом году. Как считаете, такое возможно?

– Я считаю, что консорциум, в который входят группа «ВИС» и «Ростех», способен построить мост. У них есть технологические, интеллектуальные и финансовые возможности. Сегодня проектирование моста идет самым активным образом. Мы надеемся, что проектно-сметная документация будет выходить поэтапно уже в 2020 году. Что касается завершения строительства в 2024 году, то это вполне возможно. Только за счет оптимизации согласительных процедур во множестве федеральных и региональных структур можно сдвинуть сроки и закончить мост к концу 2024 года. Конечно, сегодня встает вопрос утверждения окончательной схемы финансирования. Финансовая модель отработана, она внесена в профильные министерства – **Минтранс** и Минфин ее рассматривают. Для нас принципиально, чтобы она была одобрена, процесс начался, и мы в эти сроки уложились.

Пандемия негативно отразилась на всей жизни страны, но мы надеемся, что сможем этот проект защитить, потому что это один из немногих инфраструктурных проектов нашей страны, который имеет не просто социальный, но и экономический эффект. Для бюджета Якутии он будет экономить порядка 4 млрд рублей в год, которые мы сегодня тратим на

уплату излишних процентов по северному завозу. Есть эффект и для субъектов бизнеса, которые тоже будут тратить гораздо меньше – в десятки миллиардов рублей. А это снижение цен для жителей, у которых будет круглогодичное обеспечение. Это развитие новых проектов в западной части Якутии, которые сегодня тормозятся из-за отсутствия нормальной круглогодичной транспортной инфраструктуры.

За последние два десятилетия была проведена огромная работа по развитию транспортной инфраструктуры в Якутии. Сегодня у нас федеральные автодороги приводят в нормативное состояние, реконструируются аэропорты, многое сделано для развития региональных автодорог в рамках **нацпроекта**, построена железная дорога до Нижнего Бестяха. Но последний пазл – отсутствие Ленского моста – не позволяет этой системе заработать на 100%. Она работает, по моим подсчетам, на 40%. Отсутствие кусочка в 3 километра обесценивает тысячи километров, которые были построены за последние годы. Конечно, стоимость моста большая. Но он уникальный, потому что не только будет построен в суровых условиях, но и даст большой экономический эффект для Якутии и для всего северо-востока страны.

– Сегодня много говорится о глобальном потеплении и других климатических изменениях, которые негативно влияют на вечную мерзлоту. Уже есть расчеты, что таяние вечной мерзлоты в Арктике может к 2050 году принести России убытки на \$250 миллиардов. Есть ли способ смягчить наиболее серьезные последствия от таяния вечной мерзлоты и какие законопроекты необходимы?

– Это очень сложный вопрос. Мы можем пытаться сохранить вечную мерзлоту, но глобальное потепление происходит не из-за того, что в Якутии или в России делают что-то неправильно. Если есть эффект, который дает глобальное потепление, то он формируется крупнейшими промышленными державами. Это общемировая задача. Усилиями одной только России результата мы не достигнем.

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/exclusives/glava-respubliki-saha-yakutiya-aysen-nikolaev-investicii-kotorye-bridut-v-arktiku-budut-zashchishcheny-i-budut-podderzhivatsya>

На ту же тему:

<https://www.kp.ru/daily/217175.5/4278914/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.31.08; ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ВЫРОСЛИ В 1,5 РАЗА

Транзитные перевозки контейнеров по сети «Российских железных дорог» (РЖД) через транспортный коридор Китай – Европа за семь месяцев этого года выросли в 1,5 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, рассказали «РГ» в РЖД. В условиях пандемии сотрудничество России и Беларуси как ключевых звеньев логистической цепочки сделало востребованным железнодорожный маршрут, говорят эксперты.

В январе-июле 2020 года по российской части международного маршрута было перевезено 278 тысяч TEU (то есть двадцатифутовых контейнеров). В сообщении Китай – Беларусь за тот же период перевезено более 36 тысяч TEU, объемы выросли в 1,4 раза.

Контейнерные транзитные перевозки по России в целом демонстрируют рост на общем фоне роста. В первом полугодии 2020 года объем перевозок вырос на 14,5%.

Железнодорожный транспортный коридор оказался особенно востребован в условиях пандемии, поясняет вице-президент по ВЭД Ассоциации экспортеров и импортеров Евгения Леонова. Это сравнительно новое направление, которое серьезно экономит сроки. Грузы из Китая в Европу раньше больше всего шли морем, что занимало порядка 30 дней. При перевозке по железной дороге, сроки сокращаются до 15 – 20 дней», – говорит эксперт. К тому же в разгар пандемии были сложности с обслуживанием судов в портах. Также морское сообщение зависит от погодных условий.

<https://rg.ru/2020/08/31/tranzitnye-perevozki-gruzov-po-zheleznoj-doroge-vyrosli-v-15-raza.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; ЮЛИЯ КВИТКО; 2020.31.08; ЗАКАЗ НА ГАЗ; АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ ГОТОВЫ ОБЕСПЕЧИТЬ РЕГИОНЫ ЭКОЛОГИЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В крупных городах на наших глазах происходит смена парадигмы организации использования общественного транспорта. На смену троллейбусам и традиционным автобусам на бензиновом или дизельном двигателе приходят либо автобусы на газомоторном топливе, либо электробусы. Мощности российских предприятий полностью готовы обеспечить обновление автопарков общественного транспорта и уже поставляют в российские регионы совершенно новые образцы техники.

В Транспортной стратегии РФ переход автопарка страны с двигателей внутреннего сгорания к 2030 году на альтернативные виды топлива, прежде всего газомоторное, предусматривает долю последнего как минимум в 49 процентов. Все предпосылки для этого есть – и запрос со стороны общества, и наличие в России крупнейших в мире запасов природного газа. Однако на сегодня доля автомобилей на ГМТ составляет не более 5-8 процентов от совокупного автопарка. Незрелость инфраструктуры обслуживания и достаточно высокая стоимость переоборудования техники для работы на природном газе играют здесь не последнюю роль.

Впрочем, за последние годы количество таких ТС существенно увеличилось в сегменте городского пассажирского транспорта и коммунальной автотехники, достигнув доли примерно в 12-13 процентов. Это произошло благодаря развитию целого ряда направлений, в том числе Федерального проекта «Чистый воздух» **нацпроекта «Экология»**. Поставка техники в регионы также ведется в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Так, этим летом один из крупнейших отечественных производителей городских автобусов, завод «НЕФАЗ», поставил свою продукцию сразу в несколько российских городов. Например, государственный перевозчик в республике Башкортостан – «Башавтотранс» – получил еще 50 работающих на ГМТ городских автобусов. Всего в Уфе уже курсирует около таких 600 машин. И сегодня Башкирия входит в число 27 регионов РФ, которые определены минэнерго для приоритетного развития рынка ГМТ. Еще одним таким регионом стал Татарстан. Автобусы большой вместимости НЕФАЗ 5299-40-57, работающие на сжатом природном газе, в количестве 30 единиц будут переданы в адрес казанского пассажирского автотранспортного предприятия №2 до начала ноября этого года. Это не первая поставка техники этой модели в столицу Татарстана. Казань стала первым городом, в котором начали курсировать рестайлинговые автобусы НЕФАЗ 5299-40-57. Первые такие автобусы появились здесь в 2018 году.

Осенью крупная партия из 57 новых низкопольных автобусов, работающих на сжатом природном газе, поступит и в автопарки Екатеринбурга. Сейчас на линиях города курсирует свыше 500 автобусов НЕФАЗ на ГМТ. Как прокомментировал обновление парка мэра Екатеринбурга Александр Высокинский, власти города дали высокую оценку новой технике. «Мы не заинтересованы в том, чтобы расширять спектр марок, потому что, когда много моделей, их обслуживание не всегда эффективно. Если, к примеру, у нас будут три вида моделей, нужно иметь три вида запчастей, нужно будет больше специалистов. Поэтому ждем НЕФАЗы, машины хорошие, отечественные», – отметил он. Показателен и опыт Москвы, где городские власти сделали ставку на внедрение электробусов. В столице курсирует более 300 электробусов на пассажирских маршрутах. А в 2021 году их должно стать уже 600.

Высокий спрос на технику нового поколения для перевозки пассажиров находит свой отклик у российских компаний-производителей. Согласно данным завода «НЕФАЗ»

выручка от продаж пассажирских автобусов за 2019 год составила 7,74 миллиарда рублей, что на 3,2 миллиарда больше показателя 2018-го. Инвестиции автозавода в 2019 году были направлены на увеличение производственных мощностей по выпуску пассажирских автобусов, в том числе нового экологического класса – до 3 тысяч единиц в год, и электробусов большого класса КАМАЗ-6282 до 1500 единиц в год.

В свою очередь, компания «Газпром газомоторное топливо», созданная для системной работы по развитию рынка ГМТ, заявила о готовности преодолеть главный барьер на пути продвижения техники на газе – отсутствие достаточного количества заправок станций. Так, например, в рамках пилотного проекта «Развитие рынка газомоторного топлива на территории Санкт-Петербурга» на 2019-2023 годы «Газпром газомоторное топливо» обеспечит расширение газозаправочной сети в городе до 25 объектов.

«Санкт-Петербург – стратегический регион для развития рынка газомоторного топлива. Он входит в перечень субъектов РФ, в которых минэнерго субсидирует перевод транспорта на природный газ и строительство газозаправочной инфраструктуры. Помимо автотранспорта в перспективе на природный газ может быть переведен и малый водный транспорт. Такой комплексный подход позволит улучшить экологическую ситуацию в городе и повысить экономическую эффективность транспортного сектора», – уверен гендиректор «Газпром газомоторное топливо» Тимур Соин.

По данным компании, сегодня на территории России расположено 490 газозаправочных объектов, что критически мало для развития инфраструктуры потребления, включая легковой автотранспорт частных владельцев. Однако именно в условиях функционирования городского общественного транспорта и складываются предпосылки, которые позволяют обеспечить необходимую технологическую среду для работы автобусного парка на ГМТ. Увеличить количество экологичного общественного транспорта в городах помогут и утвержденные правительством правила предоставления субсидий производителям техники, использующей компримированный и сжиженный природный газ в качестве моторного топлива. Общий объем бюджетных ассигнований составит 3,3 миллиарда рублей. Это позволит реализовать около 6 тысяч единиц техники. Максимальный размер субсидии зависит от класса и массы транспортного средства. Для автобусов на КПП – от 105 тысяч до более чем миллиона рублей, на СПГ – от 300 тысяч до 3,4 миллиона рублей.

Спрос на альтернативные технологии привода постоянно растет. Все больше пассажирских транспортных компаний переходят на устойчивые технологии. Это позволяет решить экологические проблемы крупных городов и получить существенную экономическую выгоду. Автотранспортным предприятиям и производителям транспорта помогают программы правительства и планы развития на уровне регионов.

<https://rg.ru/2020/08/31/avtoproizvoditeli-gotovy-obespechit-regiony-ekologichnym-transportom.html>

1 КАНАЛ; 2020.31.08; ЛЬГОТНИКИ ДИСТАНЦИОННО СМОГУТ КУПИТЬ БИЛЕТ НА ПОЕЗД И ПОЛУЧИТЬ ВСЕ ПОЛОЖЕННЫЕ СКИДКИ

Михаил Мишустин на совещании с вице-премьерами сообщил, что подписал соответствующее постановление. До сих пор надо было обязательно ехать в кассу, чтобы предъявить документы, подтверждающие льготу. Но теперь запрашивать эту информацию будет сам оператор, а людям станет намного проще приобрести железнодорожные билеты.

– Начиная с декабря этого года они смогут дистанционно покупать билеты на поезда дальнего следования с учетом положенной им скидки. Речь идет в том числе об инвалидах, участниках Великой Отечественной войны, героях труда. Им больше не придется ехать в кассу, чтобы показать паспорт или документ, который подтверждает льготу. Операторы сами будут получать все необходимые для этого данные в электронном

виде через федеральные информационные системы, – сообщил **Михаил Мишустин, председатель правительства РФ**.

<https://www.1tv.ru/news/2020-08-31/392407->

[lgotniki distantsionno smogut kupit bilet na poezd i poluchit vse polozhennye skidki](https://www.1tv.ru/news/2020-08-31/392412-)

<https://www.1tv.ru/news/2020-08-31/392412->

[lgotnye zheleznodorozhnye bilety mozhno budet pokupat onlayn ne pred yavlyaya podtver zhdayuschih dokumentov lichno v kasse](https://www.1tv.ru/news/2020-08-31/392412-)

ТАСС; 2020.31.08; В КОМИ 234 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТА НЕ ИМЕЮТ ДОРОГ С ТВЕРДЫМ ПОКРЫТИЕМ

Более 230 населенных пунктов Республики Коми не имеют круглогодичной связи и дорог с твердым покрытием. Об этом сообщил в понедельник врио главы региона Владимир Уйба **президенту РФ Владимиру Путину** по видеосвязи, попросив помочь финансированием с решением дорожного вопроса.

«Проехал всю республику, и вопрос номер один – дороги. Дороги, Владимир Владимирович, вы не представляете. Я езжу везде на машине специально по семь, по восемь, по девять часов, чтобы, извините, на себе понять, что такое дороги. Сегодня 234 населенных пункта в республике не имеют круглогодичной связи по дорогам с твердым покрытием. То есть это земляные дороги. Понятно, что весна, осень, если дождливое лето, это колеи, даже на полноприводном джипе проехать невозможно», – рассказал Уйба президенту.

По словам руководителя региона, именно отсутствие дорог тормозит развитие региона, проезд в глубинку учителей и врачей, развитие бизнеса. Общая протяженность межмуниципальных региональных дорог – 4,8 тыс. км, из них 3,4 тыс. км – асфальт давно разбит или это грунтовые дороги, отметил Уйба. Он попросил у главы государства выделить 200 млрд рублей на ближайшие пять лет на комплексное развитие региона, в том числе на строительство и реконструкцию дорог.

Ранее в июле врио главы Коми сообщал о необходимости как минимум 170 млрд рублей на строительство и ремонт дорог, чтобы вывести транспортное обеспечение в регионе на приличный уровень.

Уйба был назначен врио главы Республики Коми 2 апреля после отставки губернатора Сергея Гапликова. С 22 января по 2 апреля 2020 года Уйба занимал пост замглавы Минздрава РФ, а до этого с 2004 года возглавлял Федеральное медико-биологическое агентство России. Выборы главы Коми назначены на единый день голосования 13 сентября 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/9332769>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200831/komi-1576530053.html>

ТАСС; 2020.31.08; ОКОЛО 70 УЧАСТКОВ ДОРОГ РЯДОМ СО ШКОЛАМИ И ДЕТСАДАМИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В ПОДМОСКОВЬЕ

Порядка 70 участков дорог, которые ведут к детским садам и школам, отремонтировали к началу нового учебного года в Московской области. Также была обновлена дорожная разметка на 1,4 тыс. пешеходных переходов, об этом сообщила в понедельник **пресс-служба** Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры региона.

«К началу нового учебного года дорожные службы Подмосковья отремонтировали 70 участков региональных дорог протяженностью свыше 200 км, которые ведут к детским садам, школам и учреждениям среднего и высшего образования. Также для улучшения безопасности обновили разметку на 1,4 тыс. пешеходных переходов возле школ и детских садов», – приводятся в сообщении слова министра транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексея Гержика.

В **пресс-службе** добавили, что особое внимание было уделено безопасности подходов и пешеходных переходов к образовательным учреждениям. Всего за два года в нормативное состояние привели около 500 пешеходных переходов на дорогах регионального и муниципального значения. Также дополнительно были обследованы 400 пешеходных переходов, после чего у некоторых образовательных учреждений было скорректировано расположение существующих переходов, согласно маршрутам школьников.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/9331623>

ТАСС; 2020.31.08; ДВА УЧАСТКА ВЕДУЩЕЙ К АЭРОПОРТУ ДОРОГИ ОТРЕМОНТИРУЮТ В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ В 2021 ГОДУ

Специалисты в октябре 2021 года отремонтируют 3 км дороги, ведущей от трассы «Кавказ» к аэропорту во Владикавказе. В частности, дорожники отремонтируют тротуары, заменят ограждение и дорожные знаки. Об этом сообщили журналистам в понедельник в **пресс-службе** ФКУ Упрдор «Кавказ».

Автомобильная дорога А-163 подъездная от трассы «Кавказ» к аэропорту во Владикавказе протяженностью 4,5 км проходит по территории городского округа Беслан.

«В Северной Осетии отремонтируют 3 км ведущей к аэропорту трассы. Весь комплекс работ по обновлению двух участков федеральной автодороги А-163 планируется завершить в октябре 2021 года», – сообщили в **пресс-службе**.

Проектом предусмотрен ремонт дорожной одежды и элементов обустройства, в том числе на примыканиях и пересечениях. Так, дорожники ФКУ Упрдор «Кавказ» после фрезеровки существующего покрытия устроят из крупнозернистого асфальтобетона выравнивающий слой, а из щебеночно-мастичного толщиной 5 см – верхний слой полотна. «Обочины укрепят щебеночно-песчаной смесью на ширину 2 м по обе стороны от проезжей части. В ходе работ отремонтируют две водопропускные трубы, тротуары и бортовые камни», – рассказали в **пресс-службе**.

Кроме того, на участках заменят металлическое барьерное ограждение, дорожные знаки и нанесут термопластиковую разметку. Помимо этого, обновят покрытие посадочной площадки и автопавильон автобусной остановки.

<https://tass.ru/v-strane/9331907>

ТАСС; 2020.31.08; В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ 5 ТЫС. ЖЕНЩИН СТАНУТ УЧАСТНИКАМИ ПРОЕКТА «ДЕТСТВО БЕЗ ОПАСНОСТИ»

Тамбовская область присоединилась к федеральному проекту «Детство без опасности», в рамках которого медицинские сотрудники перинатальных центров и роддомов будут проводить тренинги для родителей по профилактике дорожно-транспортного травматизма и прививать культуру перевозки детей в автомобилях. Ожидается, что за год в таких тренингах примут участие около пяти тысяч молодых мам, передает корр. ТАСС с презентации проекта.

Проект реализуется в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и реализации Стратегии безопасности дорожного движения до 2024 года. В минувшем году такие тренинги стартовали в 30 регионах, в этом году проект охватит 35 регионов, еще 35 будут задействованы в 2021 году.

«Тамбовская область сегодня присоединяется к важному федеральному проекту «Детство без опасности». <...> Мы понимаем, что можем прикладывать много усилий по ремонту и освещению дорог, но культура поведения на дорогах закладывается с детства. Ведь сегодня наши дети – это пассажиры и пешеходы, а уже завтра они станут полноправными участниками дорожного движения. Поэтому тот фундамент, который мы сегодня закладываем, он направлен не только на предотвращение ПДД, но и на воспитание будущих участников дорожного движения, думающих и аккуратных», – сказал в ходе презентации вице-губернатор Тамбовской области Арсен Габуев.

Тренинги будут проводиться абсолютно для всех женщин, находящихся в Областном перинатальном центре. Для этого на базе центра специальную подготовку прошли четыре тренера-эксперта, которые расскажут о правилах по установке детского автокресла, соблюдению «детского» скоростного режима (ниже разрешенного правилами дорожного движения), аккуратному вождению, а также правилам перехода проезжей части с коляской.

«В среднем в нашем центре мы принимаем около 5 тыс. родов, получается именно такое количество мам смогут принять участие в данных тренингах», – сообщила ТАСС куратор проекта, руководитель психологической службы Тамбовской детской областной больницы Татьяна Загузова, уточнив, что в последующем проект будет транслироваться на муниципалитеты области.

По данным ГИБДД УМВД по Тамбовской области, в 2019 году на территории региона зарегистрировано 162 ДТП с участием детей до 16 лет, в которых 180 детей получили травмы, еще двое погибли. За семь месяцев этого года подобных ДТП зафиксировано 57, при которых 62 ребенка получили ранения различной степени тяжести, два ребенка погибли. В ведомстве уточнили, что снижение основных показателей связано с пониженной мобильностью населения в связи с пандемией коронавируса.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-tambovskoj-oblasti-5-tys-zensin-stanut-uchastnikami-proekta-detstvo-bez-opasnosti>

ТАСС; 2020.31.08; ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ МАССОЙ СВЫШЕ 12 ТОНН НАЧНУТ ШТРАФОВАТЬ ЗА ОТСУТСТВИЕ ТАХОГРАФОВ

Водителей грузовых автомобилей массой более 12 тонн, в которых не установлены тахографы (предназначены для регистрации скорости, режима труда и отдыха водителей), начнут штрафовать с 1 сентября. Соответствующий приказ **Минтранса РФ** вступает в силу.

Речь идет о грузовиках, характеристики которых соответствуют требованиям экологического класса 4 или выше, принадлежащих физическим лицам.

Сумма штрафа составит от 3 до 5 тыс. рублей, уточнили в министерстве. Проверять наличие тахографа в грузовике будет ГИБДД.

Обязательная установка тахографов на транспортные средства поэтапно вводится с 2014 года. На данный момент тахографы должны быть установлены в основном на некоторых видах автобусов и грузовиков, в зависимости от их массы и экологического класса. Планируется, что с 1 января 2022 года тахографы также должны быть установлены на все автомобили категории М2 (имеющие более восьми пассажирских мест, масса которых не более 5 тонн), использующиеся для перевозки многодетных семей.

Как сообщалось ранее, правительство РФ до 2021 года отсрочило требование по обязательному оснащению тахографами автобусов, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров в городском, пригородном и междугородном сообщении. В ГИБДД отмечали, что сроки обязательной установки тахографов в пассажирские автобусы переносятся из-за пандемии коронавируса. **В Минтрансе же добавляли, что мера коснется около 96 тыс. городских автобусов и позволит перераспределить денежные средства, уже запланированные на покупку тахографов, на финансирование выпадающих доходов перевозчиков.**

<https://tass.ru/ekonomika/9336361>

ТАСС; 2020.31.08; ПЛАН ОСВОЕНИЯ БАИМСКОЙ ЗОНЫ НА ЧУКОТКЕ БУДЕТ ДОРАБОТАН К СЕРЕДИНЕ НОЯБРЯ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин поручил Минвостокразвития совместно с другими профильными ведомствами до 17 ноября доработать и внести в кабмин план реализации проектов по освоению Баимской рудной зоны на Чукотке, где расположено

одно из самых крупных в мире медно-золотых месторождений. Как сообщается в понедельник на сайте кабмина, поручение дано по итогам рабочей поездки **Мишустина** в макрорегион.

«Минвостокразвития [А. А. Козлову] совместно с Минэнерго России, Минфином России, Минпромторгом России, **Минтрансом России**, ПАО «Русгидро», Госкорпорацией «Росатом», ПАО «Новатэк», правительством Чукотского автономного округа, ООО ГДК «Баимская» до 17 ноября 2020 года доработать и внести в правительство Российской Федерации **комплексный план** реализации инвестиционных проектов по освоению Баимской рудной зоны», – говорится в перечне поручений.

Соглашение о реализации инвестиционного проекта «Освоение месторождений Баимской рудной зоны» подписано на площадке четвертого Восточного экономического форума в сентябре 2018 года. Проект предполагает строительство горно-обогатительного комбината и всей необходимой для его функционирования инфраструктуры. Проект включен в стратегию социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года.

Ресурсы Баимской площади – 23 млн тонн меди и 2 тыс. тонн золота (64,3 млн унций). Лицензия до 2033 года принадлежит ГДК «Баимская».

<https://tass.ru/ekonomika/9333233>

ТАСС; 2020.31.08; КАБМИН РАЗРАБОТАЕТ МЕХАНИЗМ СУБСИДИЙ НА ТОПЛИВО ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖКХ НА КАМЧАТКЕ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин дал поручение до 25 сентября представить в правительство предложения по частичному субсидированию расходов организаций жилищно-коммунального хозяйства (ЖКХ) и электроэнергетики в Камчатском крае на покупку топлива. Соответствующий перечень поручений опубликован в понедельник на сайте кабмина.

«Минстрою России, Минэнерго России, Минэкономразвития России, ФАС России совместно с правительством Камчатского края до 25 сентября 2020 г. представить в правительство Российской Федерации предложения по частичному субсидированию расходов на приобретение топлива организаций в сфере жилищно-коммунального хозяйства и электроэнергетики на территории Камчатского края, учитывая смену видов топлива», – говорится в документе.

Указанное поручение также дано заместителям председателя правительства РФ Юрию Борисову и **Марату Хуснуллину**.

Создание СПГ-терминала на Камчатке

Кроме того, **Мишустин** поручил заключить государственный контракт на строительство перегрузочного комплекса сжиженного природного газа на Камчатке.

«**Минтрансу (Евгению Дитриху), Росморречфлоту (Александру Пошиваю)**, Минфину (Антону Силуанову), Минэкономразвития (Максиму Решетникову), ФАС (Игорю Артемьеву) обеспечить заключение государственного контракта, предусматривающего в срок до II квартала 2022 года выполнение работ по созданию объектов федеральной собственности, необходимых для реализации проекта «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае». О результатах доложить в правительство Российской Федерации в срок до 1 октября 2020 года, далее – ежеквартально», – говорится в перечне поручений.

Инвестиционный проект компании «Новатэк» предусматривает строительство морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа (СПГ) на Камчатке с началом проекта в 2020 году. Он позволит увеличить загрузку Северного морского пути более чем в три раза за 10 лет. «Новатэк» будет доставлять сжиженный природный газ с проекта «Ямал СПГ» и с будущего «Арктик СПГ – 2» танкерами ледового класса по Северному

морскому пути в Бечевинскую бухту на Камчатке. Через терминал, расположенный там, СПГ будет перегружаться на обычные газозовы для доставки в страны АТР.

<https://tass.ru/ekonomika/9331051>

ТАСС; 2020.31.08; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПРЕДСТАВИТЬ ПОПРАВКИ К ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ О ЗАТОНУВШИХ СУДАХ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин поручил **Минтрансу**, **Минприроды**, **Минфину** и **Минюсту** внести в правительство проекты правовых актов, определяющих обязательства собственников затонувших судов, сообщается на сайте кабмина.

«**Минтрансу** (**Евгению Дитриху**), **Минприроды** (**Дмитрию Кобылкину**), **Минфину** (**Антону Силуанову**), **Минюсту** (**Константину Чуйченко**) с учетом ранее данных поручений правительства Российской Федерации внести в установленном порядке в правительство проекты правовых актов, предусматривающих: обязательство собственников затонувших судов в 3-месячный срок поднять затонувшее судно за собственный счет; признание по истечении данного периода судна бесхозным, осуществление его подъема уполномоченными органами с последующим возмещением расходов за счет собственника такого имущества; усиление ответственности собственников затонувших судов, в том числе финансовой, за нарушение срока по подъему затонувших судов; механизм финансирования подъема и утилизации затонувших судов за счет субсидий, предоставляемых на конкурсной основе», – отмечается в перечне поручений.

Срок исполнения – до 15 сентября 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/9331067>

ТАСС; 2020.31.08; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПОЛУЧАТ СУБСИДИИ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РОССИЙСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ

Авиаперевозчики РФ получают субсидии за использование российских вертолетов. Подготовить соответствующий проект постановления правительства РФ до 15 сентября поручил **Минпромторгу**, **Минтрансу** и **Минфину** **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** по итогам рабочей поездки на Дальний Восток.

«**Минпромторгу** России (**Д. В. Мантурову**), **Минтрансу** России (**Е. И. Дитриху**), **Минфину** России (**А. Г. Силуанову**) подготовить и внести в правительство Российской Федерации в установленном порядке проект постановления правительства Российской Федерации о внесении изменений в постановление правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1212 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским авиакомпаниям, региональным унитарным предприятиям, не являющимся российскими авиакомпаниями, в целях обновления парка воздушных судов для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок» в целях предоставления авиаперевозчикам субсидий за российские вертолеты, приобретенные в лизинг (аренду)», – говорится в поручении **премьер-министра**.

Также **Минтрансу**, **Минвостокразвитию** и **Минпромторгу** до 15 сентября необходимо определить потребность до 2024 года в новых российских вертолетах. Более того, **Минтрансу** также до 15 сентября необходимо будет проработать вопрос об упрощении требований к посадочным площадкам и вертодромам для местной и региональной авиации.

<https://tass.ru/ekonomika/9331263>

ТАСС; 2020.31.08; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДДЕРЖАТЬ ИНВЕСТОРА КУРОРТА «ТРИ ВУЛКАНА» В РАМКАХ ГОСПРОГРАММ

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** поручил профильным ведомствам до октября подготовить предложения по поддержке проекта «Парк «Три вулкана» в рамках

государственных программ, учитывая необходимость строительства автомобильных дорог и морского терминала в бухте на Камчатке.

«Минвостокразвития России, Ростуризму, **Минтрансу России**, Минфину России подготовить предложения о поддержке проекта «Парк «Три вулкана» в рамках реализации государственных программ Российской Федерации, с учетом необходимости строительства автомобильных дорог, инженерной магистральной инфраструктуры, морского терминала для приема круизных пассажирских судов в бухте Вилючинская, предусмотрев в первую очередь строительство автомобильной дороги от поселка Термальный до вулкана Вилючинский», – говорится в перечне поручений, опубликованных в понедельник на сайте кабмина.

Исполнить поручение предстоит в срок до 1 октября.

Компания «Парк «Три Вулкана» создана группой «Интеррос» Владимира Потанина и структурами Сергея Бачина (председатель совета директоров «Роза Хутор») для разработки проекта нового туристического кластера на Камчатке. Туркластер включает 12 различных объектов в районе вулканов Мутновский, Вилючинский и Горелый с выходом в Вилючинскую бухту. Новый резидент TOP направит на реализацию проекта 15 млрд рублей до 2028 года. Общая стоимость проекта оценивается в 39,2 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9331427>

ГОВОРИТ МОСКВА; 2020.31.08; В ПРОФСОЮЗЕ ТАКСИСТОВ РАСКРИТИКОВАЛИ ИДЕЮ УСТАНОВКИ ПЕРЕГОРОДКИ В МАШИНАХ

Сегодня такая инициатива поступила от **зампреда комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимира Афонского**.

Он уточнил, что мера поможет защитить водителей и пассажиров от нападения, передаёт агентство «Москва». По словам депутата, в нижней палате парламента профессиональное сообщество обсудит этот вопрос 15 сентября.

Председатель профсоюза столичных таксистов Александр Макаров в эфире радиостанции «Говорит Москва» сообщил, что перевозчикам невыгодно устанавливать подобную конструкцию. Перегородка не защитит от противоправных действий ни водителя, ни пассажира, отметил эксперт.

«Идея, на мой взгляд, не очень. Перегородка от нападения неадекватных и, как говорят в народе, отмороженных людей не спасёт, потому что к водителю можно подобраться и через лобовое стекло и через стекло водительской двери. Если имеется в виду перегородка, это будет отдельное помещение сзади, оттуда придётся мусор выгребать. Поведение, естественно, там будет совсем другое.

Там могут устроить что угодно, и закусочную по пути, и комнату для свиданий. Это моё личное мнение, мне кажется, что перегородка – это лишнее. Если придумают [в парламенте признать наличие перегородки обязательным – прим. ГМ], это ляжет на плечи водителя. Я думаю, многие от этого откажутся. Кто-то и бизнес бросит, ведь эти расходы ни к чему, это бесполезная перегородка. В случае аварийности как это себя поведёт? Не отрежет ли она кому-нибудь голову осколком? Из чего она будет сделана?».

Ранее в Общественной палате Москвы поддержали запуск цифровой системы проверки таксистов. Благодаря нововведению к заказам не допустят тех, кто перерабатывает и нарушает ПДД. Об этом рассказал председатель комиссии по транспорту Общественной палаты города Москвы Максим Буре.

<https://govoritmoskva.ru/news/244827/>

ТАСС; 2020.31.08; РЕКОНСТРУКЦИЮ СТАНЦИИ ПОДОЛЬСК МЦД-2 ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В ОКТЯБРЕ

Работы по реконструкции конечной станции второго Московского центрального диаметра (МЦД-2) Подольск планируется завершить в октябре 2020 года. Об этом сообщили ТАСС в понедельник в **пресс-службе** Московской железной дороги (МЖД).

«Железнодорожники завершают реконструкцию конечной станции МЦД-2 Подольск <...> Завершить реконструкцию планируется в октябре», – сказали в **пресс-службе**.

Там добавили, что взамен старых платформ были возведены две новые «островные» и одна «береговая» с навесами на всю длину для защиты от осадков, с современной навигацией и освещением. Для безопасного перехода через железную дорогу и выхода на платформы реконструирован подземный переход, его площадь составила 3,5 тыс. кв. м, расширены выходы, для удобства маломобильных граждан установлено шесть эскалаторов и четыре лифта.

В реконструкции станции Подольск железнодорожниками были проведены работы по строительству парка оборота и экипировки электропоездов, где дополнительно уложили четыре новых приемо-отправочных пути. В настоящее время ведется строительство пассажирского вестибюля и здания для отдыха локомотивных бригад.

«Это третья станция на МЦД-2, реконструкцию которой мы завершаем в этом году. В настоящее время на втором диаметре ведется строительство новых станций Марьино роща, Печатники, Щукинская и масштабная реконструкция участка Каланчевская – Курская», – отметил начальник МЖД Михаил Глазков, чьи слова приводит **пресс-служба**.

<https://tass.ru/moskva/9327871>

ТАСС; 2020.31.08; САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ ЗА 10 ЛЕТ ПОЛНОСТЬЮ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ БЕНЗИНА

Власти Сахалинской области планируют за 10 лет перевести весь транспорт в регионе на газ и электричество, полностью отказавшись от бензина и дизельного топлива. Об этом в понедельник сообщил губернатор островного региона Валерий Лимаренко в своем докладе на открытии всероссийского патриотического молодежного форума «ОстроVa-2020».

«В течение ближайших 10 лет мы планируем полностью отказаться от бензина и дизельного топлива и ездить только на электричестве, электрических моторах и газомоторном топливе. Это наша цель – мы идем к экологически чистым островам», – заявил Лимаренко.

В настоящее время в Сахалинской области уже имеются 85 электромобилей и специальные заправочные станции для них. Островные власти в целях увеличения количества такого транспорта снизили для владельцев электрокаров транспортный налог на 50%. В дальнейшем плату за такие автомобили планируется полностью отменить. Кроме того, в регионе идет работа по увеличению количества заправочных станций для них. Перевод транспорта на газ и электричество – один из инструментов реализации **нацпроекта «Экология»**, инициированного в 2018 году **президентом России Владимиром Путиным**.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9326917>

ТАСС; 2020.31.08; РЖД МОГУТ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ИНВЕСТИЦИОННУЮ ПРОГРАММУ НА 2020 ГОД В СТОРОНУ УВЕЛИЧЕНИЯ

«Российские железные дороги» (РЖД) могут скорректировать инвестиционную программу на 2020 год в сторону увеличения, и она выйдет за пределы 642 млрд рублей. Об этом журналистам сообщил **первый заместитель гендиректора компании Вадим Михайлов**.

«Один из вариантов, который мы рассматриваем, если у нас все будет нормально с размещениями – дополнительную закупку материалов верхнего строения пути, путевой техники, подвижного состава на условиях факторинга или на условиях отсрочки платежа», – сказал он.

Компания ранее осуществила первые выпуски «вечных» облигаций на общую сумму 50 млрд рублей из запланированных 370 млрд рублей, получив при этом вдвое больше заявок. Последующие транши планируется выпускать поэтапно, а программу выполнить полностью в размере, утвержденном кабмином.

Как ранее сообщил ТАСС **замминистра транспорта РФ Владимир Токарев**, около 350 млрд рублей, полученных от размещения облигаций, будут направлены на реализацию инвестиционных проектов РЖД, еще 20 млрд рублей – на инвестпрограмму дочерней Федеральной пассажирской компании.

ЦБ зарегистрировал программу и проспект бессрочных облигаций РЖД объемом до 370 млрд рублей в начале июня.

<https://tass.ru/ekonomika/9334211>

ТАСС; 2020.31.08; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ В ДЕКАБРЕ ДОСТИЧЬ УРОВНЯ ПОГРУЗКИ 2019 ГОДА

РЖД рассчитывают, что к концу 2020 года погрузка достигнет уровня годом ранее, а в 2021 году ожидают рост. Об этом журналистам сообщил **первый заместитель гендиректора компании Вадим Михайлов**.

«Мы проводим очень большое количество встреч с грузоотправителями: с нефтяниками мы говорили о возможности установления долгосрочных отношений, с металлургами, то есть где вообще это возможно... Соответственно видим, что какой-то тренд положительный все-таки есть и по строительным грузам, и по зерну, очень хорошая динамика по контейнерам идет. Поэтому, отвечая на ваш вопрос, видим положительную динамику и будем ее поддерживать всем, что от нас зависит. К концу года, я думаю, погрузка будет соответствовать 2019 году, скорее всего, а уже превышение пойдет, начиная с 2021 года», – сказал Михайлов.

Погрузка на сети РЖД в июле составила 103,8 млн тонн, что на 3,9% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Погрузка за январь – июль 2020 года, по оперативным данным, составила 708,8 млн тонн, что на 4,4% меньше, чем годом ранее.

<https://tass.ru/ekonomika/9334155>

ТАСС; 2020.31.08; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ В 2020 ВЫЙТИ НА ПРИБЫЛЬ ПО МСФО

«Российские железные дороги» (РЖД) ожидают, что по итогам 2020 года компании удастся выйти на прибыль по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО). Об этом журналистам сообщил **первый заместитель гендиректора компании Вадим Михайлов**.

«Я думаю, что сейчас очень сложно делать какие-то прогнозы, но тренд такой, что мы уйдем от убытков по МСФО», – сказал он.

РЖД по итогам I полугодия 2020 года получили чистый убыток по МСФО в размере 46,6 млрд руб. против 107,1 млрд руб. прибыли годом ранее.

Михайлов ранее пояснял, что разница порядка 153 млрд руб. с прошлым годом – это ровно то, на сколько упали доходы по грузовым пассажирским перевозкам и логистическому блоку. Основной вклад в убыток внесли дочерние компании, в первую очередь ФПК (около 25 млрд руб.), пригородные пассажирские компании (3 млрд руб.), обесценение активов пригородного комплекса (49 млрд руб.). Вместе с тем, говорил он журналистам, как юридическое лицо РЖД в I полугодии сработали в прибыль. Убыток холдинга связан с тем, что произошло ощутимое падение объемов перевозок в

пассажирам, и пришлось оказывать поддержку дочерним компаниям, выдавая им займы.

<https://tass.ru/ekonomika/9334133>

ИНТЕРФАКС; 2020.31.08; ПОРТ ПРИМОРСК ОЦЕНИВАЕТ В 376 МЛН РУБ. ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПРИЧАЛОВ ПОСЛЕ НАВАЛА ТАНКЕРА NORDINDEPENDENCE, ТАНКЕР АРЕСТОВАН

Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области по заявлению ООО «Приморский торговый порт» принял решение в качестве обеспечительных мер наложить арест на танкер Nordindependence (флаг Португалия, порт приписки – Мадейра), следует из судебной картотеки.

26 августа в ходе отшвартовки – отхода танкера от причала N4 морского порта Приморск, произошло повреждение гидротехнического сооружения и технологического оборудования, размещенных на пале П-28 причала N4, принадлежащего ООО «ПТП». Танкер был задержан капитаном порта Приморск на 72 часа.

По результатам обследования технического состояния причала N4, 27.08.2020 был составлен акт осмотра нефтеналивных причалов NN 3 и 4 после повреждения в результате навала танкера Nordindependence» (флаг Португалии) на пал П-28, согласно которому, ориентировочная стоимость восстановления поврежденного имущества составляет 375,5 млн руб., указывается в судебном решении.

Согласно документам суда, в результате ненормативного воздействия на причал, в частности, было повреждено оборудование и кабельная продукция метеостанции системы контроля сближения судна с причалом, в свайном основании произошел выход сваи из тела ростверка, нарушены узлы заделки свай в ростверк, на верхнем строении (ростверк) произошел скол бетона на глубину до 7 см с оголением арматуры.

Танкер Nordindependence принадлежит компании MT Nordindependence Shipping Management B.V. (Амстердам), коммерческий оператор танкера компания – N2 Tankers B.V. (Амстердам).

ООО «Приморский торговый порт» в срок до 25.09.2020 должен подать исковое заявление в суд по требованию, в связи с которым судом приняты меры по обеспечению имущественных интересов заявителя, отмечается в решении. В противном случае обеспечение будет отменено.

Инцидент не повлияет на график отгрузок нефти, сообщил «Интерфаксу» советник президента «Транснефти» (МОЕХ: TRNF), пресс-секретарь Игорь Демин. В результате происшествия разгерметизации не произошло, и нефть из танкера не вылилась, подчеркивал он. По его словам, на первый взгляд, причиной аварии является ошибка совместных действий лоцмана и капитана. «Эта третья за последнее время такая авария на фоне того, что ФАС требует отмены руководства, введенного в порту Приморск после первой похожей ситуации в 2016 году. При соблюдении инструкции, разработанной в порту Приморск по результатам разбора аварии танкера Delta Pioneer, такой ситуации, которая возникла сегодня, быть не должно», – заявил Демин. «Одним из пунктов в этом руководстве, с которым борется ведомство, является введение представителей терминала при осуществлении швартовки – мастера по швартовке. Сейчас действиями буксиров командует капитан танкера по советам частного лоцмана, заинтересованного в увеличении скорости работ», – сказал собеседник.

20 ноября 2016 года при швартовке танкера Delta Pioneer к причалу N1 в порту Приморск для налива нефти тремя буксирами «Роснефтьфлота» произошел обрыв буксировочного троса у буксира «Посейдон» и последующее наваливание кормы танкера на конструкции причала. В результате аварии причал оказался поврежден. После этого ООО «Приморский торговый порт» издало новый регламент, который предъявлял жесткие требования к

экипажу, буксирам и швартовочным тросам. По заявлению АО «Роснефтефлот» (входит в «Роснефть» (МОЕХ: ROSN)) ФАС возбудила антимонопольное производство.

ООО «Приморский торговый порт» (ПТП, Ленинградская область) входит в группу Новороссийского морского торгового порта (НМТП). Крупнейшим акционером НМТП является «Транснефть» – она контролирует 62% акций.

РИА НОВОСТИ; 2020.31.08; ТУРОПЕРАТОРЫ СООБЩИЛИ, КОГДА ВОЗОБНОВЯТСЯ ЧАРТЕРЫ В СТАМБУЛ

Туроператоры рассказали, когда может открыться чартерное сообщение со Стамбулом, сообщает АТОР.

Сейчас отдыхающие, отправляющиеся в Турцию, выбирают пляжные курорты. Но в сентябре и октябре самым популярным доступным зарубежным направлением для экскурсионных туров и сити-брейков может стать Стамбул, прогнозируют эксперты. Спрос на поездки в этот город приблизился к уровню августа прошлого года.

Специалисты отмечают небольшую глубину продаж: путешественники опасаются второй волны коронавируса, возвращения ограничений, и не строят планов на отпуск дальше октября.

Экскурсионные программы по-прежнему наиболее интересны туристам в возрасте от 25 до 65 лет, путешествующим без детей. «Стамбул всегда пользовался большим спросом у пар и достаточно молодой активной аудитории. Эта тенденция сохраняется и сейчас», – отмечает представитель крупного туроператора.

Две трети бронирований – экскурсионные туры, говорят участники рынка. Но в этом году заметно вырос интерес к комбинированным программам: например, Стамбул и отдых на море. Кроме того, многие операторы отмечают рост средней продолжительности поездки в турецкий мегаполис с четырех до шести ночей, а также увеличившийся интерес к индивидуальным экскурсиям – чем меньше отдыхающих вокруг, тем ниже вероятность подхватить вирус.

В прошлом году чартеры в Стамбул были организованы в ноябре, в этом – полеты планируется возобновить на месяц раньше, то есть в октябре, сообщили в АТОР. Стоимость билетов – от 9,2 тысячи рублей.

<https://ria.ru/20200831/turtsiya-1576524691.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.31.08; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИЛ ПРОДАЖУ СУБСИДИРОВАННЫХ БИЛЕТОВ НА САХАЛИН

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) возобновил продажу субсидированных билетов на рейсы между Москвой и Южно-Сахалинском, следует из данных сайта компании.

При этом улететь по субсидированному тарифу (7,3 тыс. руб. в одну сторону) можно лишь до конца сентября.

«Субсидированный тариф по маршруту Южно-Сахалинск – Москва (и в обратном направлении) действует на прямые рейсы, выполняемые ПАО «Аэрофлот» в экономическом классе обслуживания для перевозок до 30 сентября 2020 года включительно», – говорится на сайте авиакомпании.

О возобновлении субсидированных перевозок из европейской части РФ в другие города Дальнего Востока (Владивосток, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Якутск) не сообщается.

«Аэрофлот» прекратил продажи субсидированных билетов на Дальний Восток в европейскую часть страны, а также внутри Дальневосточного федерального округа 4 августа. Это связано с освоением государственных субсидий, выделенных на поддержку таких перевозок, сообщали в авиакомпании.

Рейсы внутри ДФО, из округа, а также в Крым и Калининград субсидируются в рамках правительственного постановления №215. В 2020 году бюджет выделил на эти цели 5,8

млрд руб. Программа действует круглый год. Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ до 23 лет и старше 60 лет (женщины – старше 55), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи.

О приостановке продаж билетов для льготников из-за досрочного освоения субсидий «Аэрофлот» сообщил не впервые. Так, например, в прошлом году на перевозки по 215-му постановлению бюджет первоначально выделил 3,8 млрд руб. «Аэрофлот» тогда сообщил, что распродал все билеты в ДФО за шесть дней. После обращений Минтранса на программу было выделено еще 5,2 млрд руб.

ТАСС; 2020.30.08; ПРОКУРАТУРА НЕ НАШЛА НАРУШЕНИЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ СОБАК, ПОСТРАДАВШИХ НА РЕЙСАХ «АЭРОФЛОТА»

Прокуратура в ходе проверки не нашла нарушений при перевозке двух собак, пострадавших на рейсах «Аэрофлота» в июне. Об этом ТАСС сообщил источник в правоохранительных органах.

«В ходе прокурорской проверки нарушений не выявлено», – сказал собеседник агентства. Ранее пользователь Instagram Кристина Ильичева сообщила, что ее мама летела рейсом компании с собакой, а после полета получила «перевозку в кровяных подтеках с грязью». Девушка предположила, что животное «очень сильно ударило зубами и деснами о дверцу перевозки». В «Аэрофлоте» сообщили, что нарушений во время перевозки собаки не выявлено.

Второй случай произошел на рейсе Петропавловск-Камчатский – Москва 17 июня. Такса из Брянска получила серьезную травму глаза и перестала видеть, сейчас она проходит лечение. Такая травма свидетельствует о сильнейшем ударе. Ее владелица Ирина Павлова также направила претензию в «Аэрофлот».

<https://tass.ru/proisshestviya/9323697>

ТАСС; 2020.31.08; ЧИСТЫЙ УБЫТОК «ПОБЕДЫ» ЗА I ПОЛУГОДИЕ ВЫРОС В 3,2 РАЗА

Чистый убыток лоукостера «Победа» по МСФО за первое полугодие 2020 года вырос в 3,2 раза, до 2,43 млрд руб. Это следует из презентации группы «Аэрофлот» к телефонной конференции для инвесторов и аналитиков.

При этом за второй квартал «Победа» получила чистый убыток в 2,92 млрд руб. против более 1 млрд руб. прибыли годом ранее.

В документе также указывается, что программа развития группы «Аэрофлот» до 2028 года не предполагает появления дальнемагистральных маршрутов у лоукостера «Победа».

Ранее сегодня сообщалось, что группа «Аэрофлот» в первом полугодии 2020 года увеличила чистый убыток по МСФО в 6,6 раза, до 58,2 млрд руб. При этом скорректированный чистый убыток, без учета неденежной переоценки валютных обязательств по лизингу, увеличился в 5,9 раза, до 51,56 млрд руб.

Чистый убыток за II квартал этого года составил 35,78 млрд руб. против 6,93 млрд руб. чистой прибыли годом ранее.

Сокращение сотрудников

Количество сотрудников группы «Аэрофлот» в 2020 году сократилось на 3,2%, до 39 963 человек.

При этом количество пилотов увеличилось на 0,8%, до 4 633 человек, cabinного экипажа – сократилось на 1,9%, до 12 579 человек.

Ранее в интервью ТАСС гендиректор группы «Аэрофлот» Виталий Савельев сообщал, что за время пандемии не было сокращено ни одного сотрудника, более того, на данный момент планов по сокращению нет. По словам Савельева, компания прорабатывала несколько антикризисных сценариев, которые в том числе предполагали сокращения, или

продажу, или банкротство дочерних компаний. Но в итоге решила не использовать ни один из них.

Передача самолетов SSJ 100 «России»

Процесс передачи самолетов Sukhoi Super Jet 100 из парка «Аэрофлота» во флот «России» займет 2-3 года, сообщил **заместитель генерального директора по коммерции и финансам ПАО «Аэрофлот» Андрей Чиханчин.**

«Согласно нашим планам передача самолетов SSJ 100 и Boeing 737 начнется в этом и следующем году – зависит от авиакомпании («Россия» или «Победа» – прим. ТАСС). Мы планируем завершить этот процесс в течение 2-3 лет», – сказал он.

«Boeing 737, который будет передан из «Аэрофлота», – сказал он, отвечая на вопрос о том, какой самолет будет заказан для авиакомпании «Победа». – Пока речь идет о том, что Boeing 737 будет передан из парка нашей группы».

SSJ 100 – первый гражданский самолет, разработанный в России. Относится к семейству региональных судов, дальность полета базовой версии – 4,4 тыс. км, вместимость – 98 пассажиров. Его использование началось в 2011 году. Сейчас «Аэрофлот» эксплуатирует 54 таких самолета. Идея передать «России» часть самолетов SSJ 100 из парка «Аэрофлота» обсуждается с 2015 года.

Согласно новой стратегии «Аэрофлота» до 2028 года, предполагается, что «Россия» будет использовать российские самолеты на среднемагистральных маршрутах, в то время как сам «Аэрофлот» оставит в парке всего несколько типов самолетов.

Что касается поставок Boeing 737, то лоукостер «Победа», который ранее заказал самолеты Boeing 737 max 8 (сейчас их использование по всему миру приостановлено на фоне двух авиакатастроф) и которые не были поставлены, столкнулся с необходимостью расширения авиапарка. Как ранее сообщал источник ТАСС, в июле «Россия» передала четыре самолета Boeing 737-800 «Победе».

Пассажиропоток «России»

Пассажиропоток авиакомпании «Россия» к 2028 году составит 20-30 млн пассажиров.

Ранее совет директоров утвердил стратегию развития группы до 2028 года. Сообщалось, что пассажиропоток группы к 2028 году будет насчитывать 130 млн пассажиров в год, а флот вырастет до 600 самолетов. При этом планируется, что лоукостер «Победа» будет перевозить 55-65 млн пассажиров, а «Аэрофлот» – 35-40 млн.

Как следует из презентации, также предполагается, что в маршрутной сети «Победы» не будет дальнемагистральных рейсов, они останутся в основном в маршрутной сети «Аэрофлота». При этом флот «Аэрофлота» будет состоять только из нескольких типов самолетов, что сделает перевозки более экономически эффективными. Что касается флота «России», то среднемагистральный флот компании будет состоять из российских самолетов. Самолеты SSJ 100, которые сейчас использует «Аэрофлот», будут переданы «России».

Согласно новой стратегии «Аэрофлот» сосредоточится на дальнемагистральных рейсах, «Россия» – на региональных перевозках внутри страны, а «Победа» – на развитии бюджетных перелетов. Кроме того, стратегия предполагает рост пассажиропотока на 30 миллионов и снижение цены в эконом классе по России до 30%. По словам гендиректора «Аэрофлота» Виталия Савельева, достижение этой цели позволит группе войти в десятку крупнейших авиационных холдингов мира.

Как сообщалось ранее, по итогам 2019 году группа компаний «Аэрофлот» перевезла 60,7 млн пассажиров.

Решения о продаже доли в «Авроре» нет

Финального решения о продаже доли «Аэрофлота» в дочернем дальневосточном перевозчике «Аврора» пока нет, сообщил Чиханчин.

«Сейчас нет финального решения о продаже «Авроры», мы все еще в переговорном процессе, решение еще не принято. В любом случае, это небольшая часть всей группы», – сказал он, добавив, что сумма сделки пока не раскрывается.

Как ранее сообщал **директор департамента госполитики в области гражданской авиации Минтранса РФ Илья Белавинцев**, первым этапом по созданию дальневосточного перевозчика будет выкуп акций авиакомпании «Аврора» у «Аэрофлота» правительством Сахалинской области.

Как сообщалось ранее, в мае Сахалинская область, которая владеет 49% акций дальневосточной авиакомпании «Аврора», начала переговоры с «Аэрофлотом» о выкупе остального пакета. При этом ранее сегодня вице-премьер – полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев сообщил, что передача Сахалинской области 100% акций авиакомпании «Аврора» приведет к перекосам в сторону одного региона, поэтому принято решение не передавать авиаперевозчика полностью Сахалину.

Президент РФ Владимир Путин по итогам совещания с правительством 11 декабря 2019 года поручил внести предложения о создании авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке, где воздушное сообщение особенно важно из-за больших расстояний, сложных климатических условий и нехватки инфраструктуры. Сообщалось, такая авиакомпания будет создаваться как новое предприятие, она будет представлять собой альянс авиаперевозчиков на базе существующей «Авроры».

<https://tass.ru/ekonomika/9333001>

ТАСС; 2020.31.08; ВЛАСТИ КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ НАПРАВИЛИ ОКОЛО 40 МЛН РУБЛЕЙ НА ПОДДЕРЖКУ АЭРОПОРТА ПОБЕДИЛОВО

Власти Кировской области направили 34 млн рублей на поддержку аэропорта Победилово, чей пассажиропоток резко снизился на фоне пандемии, в дальнейшем планируется выделить еще 5 млн рублей, сообщил в понедельник ТАСС **председатель правительства области Александр Чурин**.

Из-за пандемии коронавируса и отмены авиарейсов в апреле пассажиропоток в кировском аэропорту Победилово упал в 28 раз по сравнению с апрелем прошлого года, аэропорт обслужил 600 пассажиров, в то время как годом ранее за тот же период – 17 тыс. человек. По данным областной прокуратуры, сотрудники аэропорта не в полном объеме получили заработную плату в апреле и мае, задолженность в апреле превысила 3 млн рублей, в мае – 2 млн рублей, позднее долги полностью погасили.

«34 млн рублей мы выделили [аэропорту], еще 5 млн рублей планируем выделить. Кроме того, [аэропорт] получил льготный кредит под 2% годовых», – сказал Чурин.

Он отметил, что после отмены ряда ограничений в летние месяцы пассажиропоток начал восстанавливаться, и в июле достиг 28 тыс. человек, превысив показатель аналогичного периода прошлого года на 11%. Однако в целом пандемия коронавируса помешала реализации заложенных на 2020 год планов по развитию аэропорта, в частности, по реконструкции здания, зала ожидания и зоны футкорта.

Намеченные планы руководство региона намерено реализовать в будущие годы, на 2021 год запланировали строительство аварийно-спасательной станции недалеко от взлетно-посадочной полосы. Также в следующем году власти рассчитывают запустить регулярный авиарейс Киров – Калуга, который позволит жителям Кировской области в международном аэропорту Калуги пересаживаться на рейсы в Турцию и другие страны с прохождением таможенного контроля без получения багажа.

<https://tass.ru/ekonomika/9327133>

Ъ; 2020.31.08; СУД НЕ СТАЛ УСКОРЯТЬ БАНКРОТСТВО АВИАКОМПАНИИ «ПОЛЕТ»

Арбитражный суд Москвы в очередной раз продлил на полгода конкурсное производство в базировавшейся в Воронеже авиакомпании «Полет», сообщается в картотеке арбитража. Суд удовлетворил соответствующее ходатайство конкурсного управляющего компании Бориса Литти.

Кроме того суд отказал господину Литти в удовлетворении заявления «об ускорении рассмотрения» дела о банкротстве, сообщается в картотеке арбитража. «Основания для применения этой меры не усматривается», сказано в определении председателя столичного арбитража Николая Новикова. Дело о банкротстве авиакомпании на сегодня длится уже шесть с половиной лет.

Финальная стадия банкротства в ЗАО «Авиакомпания «Полет», предусматривающая ликвидацию юрлица и распродажу его активов, продлена до 12 января 2020 года. Ранее процедура уже неоднократно продлевалась.

Первая частная авиакомпания современной России «Полет» добралась до конкурсного производства в апреле 2016 года по иску лизинговой компании «Ильюшин финанс ко». На тот момент в реестре требований было больше 3 млрд руб. Тогда же ее владелец Анатолий Карпов обанкротился как физлицо по иску Россельхозбанка, впоследствии обанкротился и сын бизнесмена Константин Карпов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4474818>

[Вернуться в оглавление](#)