



## Ежедневный мониторинг СМИ

3 СЕНТЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.02.09; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С ЕГИПТОМ, ОАЭ И МАЛЬДИВАМИ .....	4
ВЕСТИ ДОН; 2020.02.09; ВАСИЛИЙ ГОЛУБЕВ: ПЛАНИРУЕМ УСКОРИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО РОСТОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА .....	4
ТАСС; 2020.02.09; ПРОЕКТ ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА ВОКРУГ РОСТОВА ПОТРЕБУЕТ ОКОЛО 157 МЛРД РУБЛЕЙ.....	5
ИНТЕРФАКС ЮГ; 2020.02.09; РЕКОНСТРУКЦИЯ ЮЖНОГО ПОДЪЕЗДА К РОСТОВУ-НА-ДОНУ МОЖЕТ БЫТЬ ЗАВЕРШЕНА ДОСРОЧНО – В 2022 ГОДУ ....	7
ИНТЕРФАКС ЮГ; 2020.02.09; РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ И МИНТРАНС ОБСУДИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ УСКОРЕНИЯ РАЗВИТИЯ РОСТОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА .....	7
ИНТЕРФАКС ЮГ; 2020.02.09; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ НА ТЕРРИТОРИИ БЫВШЕГО АЭРОПОРТА РОСТОВА-НА-ДОНУ УЗЕЛ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА.....	8
РИА НОВОСТИ; 2020.02.09; КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА ГОРОДА АКСАЙ ПОДПИШУТ 4 СЕНТЯБРЯ .....	9
ТАСС; 2020.02.09; ГОЛУБЕВ: СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА ВОКРУГ РОСТОВА-НА-ДОНУ МОЖЕТ БЫТЬ УСКОРЕНО .....	10
ТАСС; 2020.02.09; НА СТРОЯЩЕМСЯ ЮЖНОМ ПОДЪЕЗДЕ К РОСТОВУ-НА-ДОНУ НАЧАЛОСЬ ОБУСТРОЙСТВО НОВОГО МОСТА .....	11
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; АРТЕМ ГНАТЕНКО; 2020.02.09; ОТ М4 ДО «ТАВРИДЫ»: НОВУЮ ДОРОГУ ОТ КРАСНОДАРА К КРЫМСКОМУ МОСТУ ПОСТРОЯТ ДО КОНЦА 2024 ГОДА .....	11
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.03.09; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СНИМАЮТ С УГЛЯ СКИДКИ; ОАО РЖД МЕНЯЕТ УСЛОВИЯ ОТПРАВОК В ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА .....	13
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.03.09; ЧИНОВНИКОВ НАКАЖУТ ЗА ЧРЕЗМЕРНУЮ ЭКОНОМИЮ; ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ПО ГОСРАСХОДАМ СТАНОВИТСЯ ОДНИМ ИЗ ПРИОРИТЕТОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА .....	14
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.03.09; «ЕСТЬ ВСЕ ШАНСЫ ДОКАЗАТЬ, ЧТО SSJ100 МОЖЕТ ЗАРАБАТЫВАТЬ» .....	15
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.03.09; RED WINGS ХОЧЕТ СОЗДАТЬ ТРАНЗИТНЫЙ ХАБ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ С САМОЛЕТАМИ SSJ100; ОН ДОЛЖЕН СТАТЬ АНАЛОГОМ И КОНКУРЕНТОМ ХАБА S7 AIRLINES В НОВОСИБИРСКЕ .....	20
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА; 2020.03.09; СОЗДАНИЕ КВАНТОВЫХ СЕНСОРОВ В РОССИИ МОЖЕТ БЫТЬ ЗАМОРОЖЕНО; ЧИНОВНИКИ ХОТЯТ СОКРАТИТЬ БЮДЖЕТ, ВЫДЕЛЕННЫЙ «РОСТЕХУ» НА ИХ РАЗРАБОТКУ .....	21
ИЗВЕСТИЯ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ, МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА; 2020.03.09; ФОРТОЧКА В ЕВРОПУ: ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ В ГРЕЦИЮ МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ В СЕНТЯБРЕ; ПО ДАННЫМ «ИЗВЕСТИЙ», ELLINAIR ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ ПОЛЕТЫ С СЕРЕДИНЫ МЕСЯЦА.....	23

---

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.03.09; ТИШЕ ВЪЕДЕШЬ: КОГДА ЕС ОТКРОЕТ ГРАНИЦУ ДЛЯ РОССИЯН; ПОЛНОЦЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТУРИЗМА ПРОИЗОЙДЕТ НЕ РАНЬШЕ ВЕСНЫ, ПРОГНОЗИРУЮТ ЭКСПЕРТЫ.25	
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.02.09; УБЫТОК РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ ПРЕВЫСИЛ 120 МЛРД НАСКОЛЬКО ВЫРАСТУТ ПОТЕРИ ОТРАСЛИ ПО ИТОГАМ 2020 ГОДА .....	26
ФЕДЕРАЛПРЕСС; СЕРГЕЙ ТАБАРИНЦЕВ-РОМАНОВ; 2020.03.09; ПОДРЕЗАННЫЕ КРЫЛЬЯ. КАКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПРИДЕТСЯ СПАСАТЬ ...	28
АИФ; ЮЛИЯ ВАНДЫШЕВА; 2020.03.09; НЕЛЕТНАЯ ПРОБЛЕМА, ИЛИ ПОЧЕМУ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК МОЖЕТ ЛИШИТЬСЯ МАЛОЙ АВИАЦИИ .....	32
АИФ ПЕРМЬ; ИЛЬЯ ПРИГОЖИН; 2020.02.09; ТРЕТИЙ НЕ ЛИШНИЙ. ГДЕ И КОГДА ХОТЯТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ КАМУ?.....	39
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2020.03.09; ЭКРАНОПЛАНЫ: ВТОРАЯ СЕРИЯ; ПРОИЗВОДСТВО СУДОВ-АМФИБИЙ ПЛАНИРУЮТ НАЛАДИТЬ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ .....	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2020.03.09; 57 РУБЛЕЙ С НОСА; ПЛАТИТЬ ЗА ПРОЕЗД В СТОЛИЧНОЙ ПОДЗЕМКЕ МОЖНО БУДЕТ ПО FASERAУ .....	41
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ, ИРИНА НЕВИННАЯ; 2020.03.09; БАРХАТНЫЙ РЕЗОН; КАКИЕ СТРАНЫ ГОТОВЫ ПРИНИМАТЬ РОССИЯН И НА КАКИХ УСЛОВИЯХ .....	42
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ; 2020.03.09; БАК НАПОЛОВИНУ ПОЛОН; КАКИЕ ЦЕНЫ ЖДУТ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ ОСЕНЬЮ .....	43
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2020.02.09; В МОСКВЕ К 2023 ГОДУ СОЗДАДУТ СЕТЬ ИЗ 600 ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ; НА ЗАРЯДКУ СТАНОВИСЬ .....	44
РОССИЯ 24; 2020.02.09; НАЗВАН УБЫТОК РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ ЗА ПОЛГОДА КОРОНАКРИЗИСА .....	46
РЕН ТВ # ЭКСТРЕННЫЙ ВЫЗОВ 112; 2020.02.09; МИНТРАНС ОПУБЛИКОВАЛ ПОПРАВКИ В ПДД О ТРЕБОВАНИИ К ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМ, ГИРОСКУТЕРАМ И СИГВЕЯМ .....	47
ТАСС; 2020.02.09; В БУРЯТИИ СОЗДАДУТ ГРУППУ НАБЛЮДАТЕЛЕЙ ДЛЯ КОНТРОЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ БАМА И ТРАНССИБА .....	48
Ъ; ВАСИЛИЙ ХИТРЫХ; 2020.02.09; ТЛЦ АЭРОПОРТА КРАСНОДАР ВКЛЮЧИЛИ В ПАСПОРТ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРОЕКТА .....	49
РИА НОВОСТИ; 2020.02.09; МИШУСТИН ВЫДЕЛИЛ ПЯТЬ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОГ В РЕГИОНАХ .....	50
ТАСС; 2020.02.09; НОВГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 200 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ .....	50
РИА НОВОСТИ; 2020.02.09; В ЮГРЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ МОСТ, ПРИЗНАННЫЙ АВАРИЙНЫМ 16 ЛЕТ НАЗАД .....	50
ДОРИНФО; 2020.02.09; НЕОБХОДИМО УСПЕТЬ ЭФФЕКТИВНО ПОТРАТИТЬ ВЫДЕЛЕННЫЕ СРЕДСТВА НА РЕМОНТ ДОРОГ В МУНИЦИПАЛИТЕТАХ РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ – ГУБЕРНАТОР .....	51
Ъ; 2020.02.09; НЕ ТЕРЯЯ СКОРОСТЬ; НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» ВЫПОЛНЯЕТСЯ В ПРИКАМЬЕ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА .....	51
ИЗВЕСТИЯ; 2020.02.09; В МИНТРАНСЕ ПРИЗВАЛИ УСИЛИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК .....	53

---

ПРАЙМ; 2020.02.09; РОССИЯ И АРМЕНИЯ СНЯЛИ РАЗНОГЛАСИЯ ПО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УПРАВЛЯЮЩЕЙ Ж/Д РЕСПУБЛИКИ «ДОЧКЕ» РЖД .....	53
ИНТЕРФАКС; 2020.02.09; РФ ПОКРОЕТ ПОТЕРИ ГТЛК ОТ ПРОСТОЯ SSJ-100 ВО ИЗБЕЖАНИЕ «СУЩЕСТВЕННЫХ РЕПУТАЦИОННЫХ РИСКОВ».....	54
ГТРК КАЛУГА; 2020.02.09; НА СЕВЕРНОМ ОБХОДЕ НАЧАЛИСЬ РАБОТЫ ПО НАДВИЖКЕ ОЧЕРЕДНОГО МОСТА.....	55
ТАСС; 2020.02.09; МЕДВЕДЕВ ЗАЯВИЛ О ПОДГОТОВКЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РФ .....	55
ТАСС; 2020.02.09; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДНОГО ШОССЕ В СЕВАСТОПОЛЕ БУДЕТ ЗАВЕРШЕНО К 1 НОЯБРЯ – РАЗВОЖАЕВ .....	56
ТАСС; 2020.02.09; РЖД ПРИСТУПИЛА К ТЕСТИРОВАНИЮ ПЕРВЫХ В РФ ПОЕЗДОВ С ИСКУССТВЕННЫМ ИНТЕЛЛЕКТОМ .....	56
ИНТЕРФАКС; 2020.02.09; ММТП ДОПУСКАЕТ СНИЖЕНИЕ ГРУЗОПОТОКА В 2020Г НА 5% ОТ ПЛАНА ИЗ-ЗА ПРЕРВАННОГО Ж/Д СООБЩЕНИЯ С МУРМАНСКОМ .....	57
ИНТЕРФАКС; 2020.02.09; РЖД ЗАВЕРШАТ РАБОТЫ ПО СОЗДАНИЮ НОВОГО Ж/Д МОСТА ПОД МУРМАНСКОМ К КОНЦУ СЕНТЯБРЯ – НАЧАЛУ ОКТЯБРЯ	57
РБК ПЕРМЬ; 2020.02.09; МИНТРАНС КРАЯ ПОПРОСИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАЗРЕШИТЬ СООБЩЕНИЕ ПЕРМЬ – ПРАГА.....	58
ТАСС; 2020.02.09; ПОСОЛЬСТВО РОССИИ В ГРЕЦИИ ВЫЯСНЯЕТ В ВЕДОМСТВАХ ДЕТАЛИ РЕШЕНИЯ ПО ВЪЕЗДУ В СТРАНУ РОССИЯН.....	58
ТАСС; 2020.02.09; ЛАВРОВ: У МОСКВЫ И МИНСКА ЕСТЬ ПОНИМАНИЕ, КАК ПОСТЕПЕННО ВЕРНУТЬ ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ.....	59
ТАСС; 2020.02.09; МИНСК И МОСКВА ПРОДОЛЖАТ ПЕРЕГОВОРЫ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ ПО ВИДЕОСВЯЗИ.....	59
ИНТЕРФАКС; 2020.02.09; ОТКРЫТИЕ ГРАНИЦ ПОЗВОЛИЛО АЭРОПОРТАМ РФ ЗАМЕДЛИТЬ ПАДЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК В АВГУСТЕ ДО 28%.....	60
ТАСС; 2020.02.09; НА САХАЛИНЕ ПЛАНИРУЮТ ВВЕСТИ КЕШБЭК ДЛЯ СТУДЕНТОВ ПРИ АВИАПЕРЕЛЕТАХ ПО МАРШРУТАМ ДФО .....	60
РИА НОВОСТИ; 2020.02.09; ВЛАСТИ САХАЛИНА БУДУТ СЛЕДИТЬ ЗА ЗАКОННОСТЬЮ ПРИВАТИЗАЦИИ АЭРОПОРТА .....	61
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.02.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОПРОВЕРГЛИ ИНФОРМАЦИЮ О ПОВРЕЖДЕНИИ ШАССИ САМОЛЕТА ИРКУТСК – МОСКВА .....	61
Ъ; КОНСТАНТИН ВОРОНОВ; 2020.02.09; БЫВШИЙ ГЛАВА «АЭРОПОРТОВ КРАСНОЯРЬЯ» ОТВЕТИТ В СУДЕ ЗА ВЗЯТКИ И РАСТРАТУ.....	62

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТАСС; 2020.02.09; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С ЕГИПТОМ, ОАЭ И МАЛЬДИВАМИ**

**Премьер-министр РФ Михаил Мишустин** подписал распоряжение о возобновлении на взаимной основе международного авиасообщения с Египтом, ОАЭ и Мальдивами. Об этом в четверг сообщили в **пресс-службе** правительства.

«Египет (Каир), три рейса в неделю; Объединенные Арабские Эмираты (Дубай), два рейса в неделю; Республика Мальдивы (аэропорт Велана), два рейса в неделю», – говорится в сообщении.

Отмечается, что решение было предложено оперативным штабом, исходя из озвученных ранее критериев (40 новых случаев коронавирусной инфекции в течение 14 дней на 100 тыс. населения, не более 1% за 14 дней суточного прироста новых случаев и коэффициент распространения коронавирусной инфекции за неделю не более единицы). Уточняется, что оперштаб продолжает мониторинг ситуации и работу над расширением списка стран, с которыми может быть возобновлено авиасообщение.

В кабмине также добавили, что частота воздушного сообщения со Швейцарией будет увеличена с одного до четырех рейсов в неделю. «Принято решение об увеличении частоты воздушного сообщения со Швейцарией до четырех рейсов в неделю: два рейса «Аэрофлота» по маршруту Москва – Женева – Москва и два рейса Swiss Air по маршруту Цюрих – Москва – Цюрих. Ранее рейсы выполнялись авиакомпаниями с периодичностью один раз в неделю», – говорится в пояснительной записке к документу.

**Выезд к родственникам за рубеж**

В правительстве при этом отметили, что россияне, чьи родственники живут за рубежом и нуждаются в уходе, смогут выезжать к ним без всяких ограничений, а иностранцам разрешено многократно пересекать границу, чтобы позаботиться о заболевших близких, живущих в России.

«Россияне, чьи родственники живут за рубежом и нуждаются в уходе, смогут выезжать к ним без всяких ограничений, – говорится в сообщении. – Послабления вводятся и для иностранцев. Они также смогут многократно пересекать границу, чтобы позаботиться о заболевших близких, живущих в России».

Как подчеркнули в кабмине, снятие ограничений распространяется в том числе на опекунов и попечителей.

В правительстве напомнили, что однократный выезд для заботы о близких, живущих за рубежом, был разрешен в июне, несмотря на сохраняющиеся карантинные меры.

«Решение о смягчении режима ограничений принято по итогам рассмотрения обращений граждан, поступивших в правительство», – отметили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/obschestvo/9358373>

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392619-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392619-rossiya_vozobnovlyaet_aviasoobschenie_s_egiptom_oae_i_maldivami)

[rossiya\\_vozobnovlyaet\\_aviasoobschenie\\_s\\_egiptom\\_oae\\_i\\_maldivami](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392619-rossiya_vozobnovlyaet_aviasoobschenie_s_egiptom_oae_i_maldivami)

<https://www.vesti.ru/video/2218900>

### **ВЕСТИ ДОН; 2020.02.09; ВАСИЛИЙ ГОЛУБЕВ: ПЛАНИРУЕМ УСКОРИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО РОСТОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА**

Цель масштабного проекта – убрать громадное количество транспорта из донской столицы, уменьшить пробки и благоприятно повлиять на экологическую обстановку.

Сегодня **министр транспорта России Евгений Дитрих** ознакомился с этапами создания Ростовского транспортного кольца. Цель масштабного проекта – убрать громадное

количество транспорта из донской столицы, уменьшить пробки и благоприятно повлиять на экологическую обстановку.

Текст сюжета программы «Вести. Дон»:

Участки будущего Ростовского транспортного кольца **министр транспорта России Евгений Дитрих** и губернатор Василий Голубев осматривают с воздуха. С высоты птичьего полета сразу виден масштаб проекта, который по протяженности обгоняет даже МКАД и равен 130 км. В поле зрения оказались уже готовые зоны и территории, которые ещё находятся в процессе реконструкции и строительства.

Детальное знакомство с этапами создания кольца состоялось уже на земле – о ходе работ рассказал подрядчик.

Реконструкция Южного подъезда – жизненно важная составляющая проекта. Трафик движения здесь достигает почти 60 тысяч автомобилей в сутки. Сейчас ведут уже второй этап строительства. Он позволит избавиться от «бутылочного горлышка», которое образовалось на месте слияния завершённого к чемпионату участка и существующей дороги.

Параллельно в этом году будет продолжено строительство 3 очереди Северного обхода Ростова и обхода Аксая. Темпы работ по всему транспортному кольцу нужно ускорить, договорились на встрече в правительстве региона.

«Мы понимаем, что нужно делать, понимаем, какие участки являются первоочередными сегодня с точки зрения развития. Понимаем, куда нужно в первую очередь направлять финансирование, и федеральное, и областное», – сказал **министр транспорта России Евгений Дитрих**.

«Значимость дороги сложно переоценить. Она касается не только ростовчан, но и живущих рядом жителей. Нам без неё развивать город невозможно, и модернизировать транспортную систему не получится. Это приоритетный проект на ближайшие 4-5 лет. С участием министра проговорили некоторые вопросы ускорения строительства», – прокомментировал губернатор Ростовской области Василий Голубев.

Фактически Ростовское транспортное кольцо станет новой маршрутной сетью в окрестностях донской столицы. Предполагается соединение между собой 12 автодорог федерального, регионального и местного значения.

<http://dontr.ru/novosti/vasiliy-golubev-planiruem-uskorit-stroitelstvo-rostovskogo-transportnogo-koltsa/>

### **ТАСС; 2020.02.09; ПРОЕКТ ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА ВОКРУГ РОСТОВА ПОТРЕБУЕТ ОКОЛО 157 МЛРД РУБЛЕЙ**

Объем финансирования строительства транспортного обхода вокруг Ростова-на-Дону может составить около 157 млрд рублей до 2025 года, об этом сообщил с среду **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в ходе совещания в Ростове-на-Дону.

«**Минтранс** полностью поддерживает целесообразность формирования этого маршрута, на период до 2024 года уже запланирована реализация ряда приоритетных мероприятий, федеральные дороги протяженностью почти 42 км, стоимостью более 92 млрд рублей. И ориентировочная потребность в выполнении дополнительных мероприятий на участках кольца – около 70 км – составляют порядка 65 млрд рублей на период до 2025 года», – сказал **Дитрих**.

По его словам, госкомпания «Автодор» вплотную подошла к заключению контракта на строительство части Ростовского транспортного кольца – обходу Аксая. «Сроки выполнения работ на этом важном этапе и важном для города и области объекте мы сегодня обсуждаем. Общая протяженность кольца составляет порядка 110 км, по основному этапу участка уже разработана проектная документация», – отметил министр.

**Дитрих** также сообщил, что **министерство транспорта РФ** и правительство Ростовской области приняли концепцию развития Ростовского транспортного кольца.



## Министерство транспорта РФ

«Мы обсудили и приняли сегодня на совещании концепцию развития Ростовского транспортного кольца. Мы понимаем, что нужно делать, какие участки являются первоочередными сегодня с точки зрения развития», – сказал **Дитрих**.

По словам губернатора Ростовской области Василия Голубева, кольцевая дорога вокруг Ростова-на-Дону имеет большое значение, проект затрагивает не только жителей города, но агломерации, население которых превышает 2 млн человек. «Нам без нее (дороги) развивать город невозможно, модернизировать транспортную систему у нас не получится. Это приоритетный проект на ближайшие 4-5 лет», – отметил Голубев.

В августе **вице-премьер** России **Марат Хуснуллин** дал поручение подготовить план ускорения создания объекта.

Строительство Ростовского транспортного кольца общей протяженностью 110 км стартовало в 2017 году. Сегодня в стадии реализации – проекты 12 автодорог, входящих в структуру формируемого кольца. Ранее сообщалось, что до 2024 года на осуществление крупномасштабного проекта запланировано направить 100 млрд рублей.

Обход Аксая

Одним из этапов строительства кольцевой автодороги является новый участок трассы М-4 «Дон» в обход города Аксая Ростовской области, работы на котором запланированы в 2020-2024 годах. Протяженность дороги составит 35,5 км, ширина – от четырех до шести полос, расчетная скорость – 130 км/ч. Проект предусматривает строительство трех развязок, пяти мостов, восьми путепроводов, двух пешеходных переходов. Так, один из путепроводов пройдет над кольцевой развязкой «Сальское кольцо». Через реку Тузлов в районе станицы Грушевской Аксайского района для движения по трассе в южном направлении будет построен мост.

Ранее стало известно, что госкомпания «Российские автомобильные дороги» может заключить договор на строительство и содержание автомобильного обхода города Аксая в Ростовской области с ООО «НПС Аксай». Цена контракта составляет 85,9 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9352545>

На ту же тему:

<https://rostov.rbc.ru/rostov/freenews/5f4f7eae9a7947ec6d0c3caf>

<https://expertsouth.ru/news/evgeniy-ditrikh-sozdanie-rostovskogo-transportnogo-koltsa-trebuets-uskoreniya/>

<https://expertsouth.ru/news/chastyu-rostovskogo-koltsa-stanet-zapadnaya-khorda-za-30-mlrd-rublej-/>

<https://yugsn.ru/rostovskoe-transportnoe-kolczo-privlechets-novyix-investorov/>

<https://www.panram.ru/news/transport-i-dorogi/eshche-po-dvum-uchastkam-rostovskogo-transportnogo-koltsa-nuzhny-resheniya-na-federalnom-urovne/>

<https://v-pravda.ru/2020/09/02/ministr-transporta-rossii-evgenij-ditrih-pribyl-v-rostovskuju-oblast-s-rabochim-vizitom/>

<https://161.ru/text/transport/69453221/>

<http://rajonnievesti.ru/novosti/novosti-regiona/protyazhennost-buduschego-rostovskogo-transportnogo-koltsa-prevysit-100-kilometrov.html>

[http://www.gorodn.ru/online\\_news/31383/](http://www.gorodn.ru/online_news/31383/)

<https://www.donland.ru/news/10595/>

<https://don24.ru/rubric/obschestvo/vasiliy-golubev-predstavil-ministru-transporta-rf-proekt-rostovskogo-transportnogo-kolca.html>

<https://rostovgazeta.ru/news/economy/02-09-2020/golubev-poprosil-federalov-pomoch-v-sozdanii-rostovskogo-transportnogo-koltsa>

<https://regnum.ru/news/3052131.html>

### **ИНТЕРФАКС ЮГ; 2020.02.09; РЕКОНСТРУКЦИЯ ЮЖНОГО ПОДЪЕЗДА К РОСТОВУ-НА-ДОНУ МОЖЕТ БЫТЬ ЗАВЕРШЕНА ДОСРОЧНО – В 2022 ГОДУ**

Реконструкция южного подъезда к Ростову-на-Дону может быть завершена досрочно – в 2022 году, такую задачу поставил глава Минтранса РФ Евгений Дитрих в ходе визита в Ростовскую область.

Ранее сообщалось о планах завершить проект в октябре 2023 года. Этот срок регламентирован организацией дорожного движения.

«Давайте мы попробуем все-таки все необходимые решения принять (чтобы завершить реконструкцию в 2022 году – ИФ), если нужны какие-то предложения по изменению схемы организации дорожного движения, которые от нас зависят. Думаю, что ГИБДД пойдет нам навстречу», – сказал министр.

Согласно сообщению **пресс-службы** заказчика – ФКУ «Упрдор Москва-Волгоград», все работы ведутся без перерывов транспортного сообщения.

«Сдать объект в эксплуатацию, согласно госконтракту, мы должны в 2023 году. Однако, понимая высокую потребность жителей Ростова-на-Дону и городов-спутников мегаполиса в скорейшем завершении работ, мы попросили перераспределить средства, выделяемые из федерального бюджета, и **Росавтодор** пошел нам навстречу: 420 млн рублей были выделены на проведение дополнительных работ по реконструкции в этом году из резерва 2023 года», – приводятся в сообщении слова первого заместителя начальника ФКУ Анатолия Ткаченко.

Второй этап реконструкции южного подъезда начался в августе 2019 года. Основной ход дороги и новый пойменный мост на въезде в Ростов-на-Дону будут расширены до 8 полос. Будут построены разворотные эстакады, реконструирована развязка на Батайск на 7 км трассы А-135, благодаря чему будет ликвидирован опасный левый поворот и обеспечен беспрепятственный съезд в направлении «Краснодар-Батайск». Участок приобретет параметры I-й технической категории с перспективной пропускной способностью 120 тыс. автомобилей в сутки, что превышает нынешнюю потребность в 2 раза.

По данным **пресс-службы** губернатора Ростовской области, реконструкция II этапа южного подъезда жизненно необходима для ликвидации узкого места, так называемого «бутылочного горлышка», образованного теперь уже в месте слияния реконструированного I этапа (шесть полос движения) с существующим участком дороги А-135 (четыре полосы) на км 3+850 южного подъезда и приведение его в нормативное состояние.

Второй этап реконструкции федеральной автодороги А-135 является продолжением работ по расширению южного въезда в Ростов-на-Дону. В мае 2018 года был сдан в эксплуатацию участок со 2 по 4 километр трассы. Проезжая часть была расширена с 4 до 8 полос, построен 6-полосный пойменный мост, две эстакады на въезд и выезд из города со стороны пр.Сиверса, а также возведена разворотная эстакада на 4 км автодороги.

Объект реконструкции южного подъезда входит в состав Ростовского транспортного кольца, которое обеспечит вывод транзитного транспорта за городскую черту.

Транспортный диаметр кольца формируют существующий северный обход, будущие развязка на Западном выезде из города и на 9 км трассы Ростов-Таганрог, Западный и Южный обходы, а также глубокий обход города-спутника – Аксяя.

<https://www.interfax-russia.ru/south-and-north-caucasus/news/rekonstrukciya-yuzhnogo-podezda-k-rostovu-na-donu-mozhet-byt-zavershena-dosrochno-v-2022-godu>

### **ИНТЕРФАКС ЮГ; 2020.02.09; РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ И МИНТРАНС ОБСУДИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ УСКОРЕНИЯ РАЗВИТИЯ РОСТОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА**

Ростовская область и министерство транспорта РФ обсудили возможность ускорения сроков создания транспортного кольца вокруг Ростова-на-Дону, сообщил губернатор

Ростовской области Василий Голубев журналистам в среду после совещания, на котором обсуждался ход реализации проекта.

«Сегодня, по сути, мы проговорили возможность ускорения сроков строительства. Проект создания Ростовского транспортного кольца является приоритетным на ближайшие 4-5 лет», – сказал он.

По мнению губернатора, на федеральном уровне необходимо принять ряд дополнительных решений о реконструкции либо строительстве тех участков магистралей либо дорожных развязок, к которым пока не приступили.

«Общая протяжённость будущего транспортного кольца – 110 км. Основная его часть существует: значительная часть сейчас реконструируется либо строится, в том числе с участием федеральных структур. Но нужны решения и по остальным участкам», – отметил губернатор.

**Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** отметил, что сегодня была обсуждена и принята и концепция развития Ростовского транспортного кольца. «Вот это, пожалуй, самое важное. Мы понимаем, что нужно делать, понимаем, какие участки являются первоочередными сегодня с точки зрения развития. И понимаем, что по мере того, как будет выделяться федеральное финансирование, областное финансирование, куда его надо направлять в первую очередь», – сказал министр.

По данным **пресс-службы** губернатора, предварительная стоимость проекта составляет не менее 156 млрд рублей. В текущем году будет продолжено строительство третьей очереди Северного обхода Ростова-на-Дону с завершением работ в 2022 году. Также в этом году будет продолжено строительство федеральных автодорог в обход Аксая и южного подъезда к Ростову-на-Дону.

Как сообщалось, в состав ростовского транспортного кольца входит 12 автодорог федерального, регионального и местного значения. В рамках реализации региональной части проекта подготовлена документация на реконструкцию первой и второй очереди северного обхода Ростова-на-Дону, ведется работа по завершению строительства его третьей очереди.

В июне губернатор Ростовской области Василий Голубев обратился к **президенту РФ Владимиру Путину** с просьбой оказать региону поддержку в реализации проекта строительства транспортного кольца вокруг Ростова-на-Дону. В планах областных властей построить транспортное кольцо в течение ближайших пяти лет.

Транспортный диаметр кольца формируют существующий северный обход, будущие развязка на Западном выезде из города и на 9 км трассы Ростов-Таганрог, Западный и Южный обходы, а также глубокий обход города-спутника – Аксая.

<https://www.interfax-russia.ru/south-and-north-caucasus/news/rostovskaya-oblast-i-mintrans-obsudili-vozmozhnost-uskoreniya-razvitiya-rostovskogo-transportnogo-kolca>

### **ИНТЕРФАКС ЮГ; 2020.02.09; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ НА ТЕРРИТОРИИ БЫВШЕГО АЭРОПОРТА РОСТОВА-НА-ДОНУ УЗЕЛ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА**

**Минтранс РФ** предложил властям Ростовской области подумать над реализацией на территории старого аэропорта в Ростове-на-Дону транспортных коммуникационных проектов.

«Для транспорта составляющей Ростова-на-Дону был бы, наверное, важен большой транспортный узел, поэтому здесь вы можете проработать планы по развитию территории старого аэропорта», – сказал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** на совещании в региональном правительстве в среду.

«Может быть, есть смысл подумать о каких-то транспортных коммуникационных центрах, которые возле старого аэропорта можно было бы развернуть, возможно,



автовокзал или что-то еще. Если эти территории будут активно застраиваться, то все равно так или иначе транспортные коммуникации будут необходимы», – сказал министр. В декабре 2017 года в Ростовской области был введен в строй аэропортовый комплекс «Платов» (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова»), который впервые в РФ был построен «с нуля» частным инвестором – ГК «Ренова». Общий объем финансирования проекта составил 47 млрд рублей, из которых частные инвестиции – 19 млрд рублей (собственные средства «Реновы», а также привлеченные у Газпромбанка).

На территории старого аэропорта Ростова-на-Дону, который находится в черте города, планируется реновация. В феврале 2018 года занимавший в то время должность министра строительства, архитектуры и территориального развития региона Николай Безуглов сообщал журналистам, что «Ренова» разработала бизнес-план застройки территории старого аэропорта с объемом инвестиций более 200 млрд рублей. Безуглов не исключал того, что застройщиком территории станет сама «Ренова», поскольку, по его словам, «в России очень мало компаний, которые имеют достаточно» оборотных средств для реализации столь крупного инвестиционного проекта.

В июне текущего года губернатор региона Василий Голубев попросил **президента РФ Владимира Путина** оказать региону поддержку в строительстве инфраструктурных и социальных объектов при реализации проекта по застройке территории старого аэропорта Ростова-на-Дону.

В октябре 2018 года власти Ростовской области отказали ООО «Аэро-Сити» (Ростов-на-Дону) в предоставлении в аренду без проведения торгов земельных участков для реализации инвестпроекта «Реновация территории аэропорта Ростова-на-Дону». Соответствующее распоряжение было опубликовано на сайте правительства региона. «Аэро-Сити» рассчитывала без проведения торгов получить в аренду два земельных участка площадью 850,733 тыс. кв. м и 2,652 млн кв. м на территории старого аэропорта.

В сентябре прошлого года администрация Ростова-на-Дону выдала ООО «Аэро-Сити» разрешение на подготовку проектов планировки и межевания территории старого аэропорта. Работы должны быть выполнены в течение 1 года с момента публикации постановления (16 сентября – ИФ). Площадь территории, подлежащая планировке и межеванию, составляет 467,2 га.

Губернатор ранее сообщал, что площадь застройки составит порядка 350 га. Идея проекта предусматривает возведение многоквартирных домов высотой до 12 этажей, объектов социальной инфраструктуры, рекреационной зоны. Ожидается, что в результате реализации проекта на этой территории будут проживать 100 тыс. человек.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Аэро-Сити» основано в апреле 2016 года. Основной вид деятельности – консультирование по вопросам коммерческой деятельности и управления. Единственным владельцем компании является АО «Ростоваэроинвест» (входит в холдинг «Аэропорты регионов»). Бенефициар компании – Виктор Вексельберг.

<https://www.interfax-russia.ru/south-and-north-caucasus/news/mintrans-rf-predlagaet-sozdat-na-territorii-byvshego-aeroporta-rostova-na-donu-uzel-nazemnogo-transporta>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.02.09; КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА ГОРОДА АКСАЙ ПОДПИШУТ 4 СЕНТЯБРЯ**

Контракт на строительство и содержание платного автомобильного обхода города Аксай в Ростовской области будет заключен 4 сентября, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

В среду в Ростове-на-Дону **Дитрих** принял участие в совещании о ходе реализации проекта создания Ростовского транспортного кольца, а также осмотрел реконструируемый южный подъезд к Ростову.

«Некоторое время назад мы с вами, Василий Юрьевич (Голубев, губернатор Ростовской области – ред.), закладывали капсулу на обходе Аксая, которая ознаменовала начало работ по этому объекту. Все это время проектировали, занимались подготовкой территории и сейчас приступаем к стройке. Послезавтра будет заключен контракт по этому важному федеральному объекту», – сказал министр.

Он отметил, что проект позволит вывести транзитный трафик из Аксая, а по сути – из Ростовской агломерации. **Дитрих** также добавил, что победителю торгов уже был задан вопрос «о потенциальных возможностях ускорения стройки».

Ранее Автодор объявил конкурс «на право заключения долгосрочного инвестиционного соглашения на строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт и эксплуатацию на платной основе автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке обхода города Аксая».

Сообщалось, что строительство будет проходить в 2020-2024 годах. Согласно документации, протяженность дороги составит 35,5 километра, расчетная скорость – 130 километров в час, ширина составит от четырех до шести полос. На участке предусмотрены три развязки, пять мостов, восемь путепроводов, два пешеходных перехода. Само инвестиционное соглашение будет действовать до конца 2051 года. Цена контракта составит 85,9 миллиарда рублей.

Согласно документации, опубликованной на портале госзакупок, на конкурс была подана только одна заявка, в связи с чем тендер признан несостоявшимся. Компания приняла решение о проведении закупки с единственным поставщиком (исполнителем, подрядчиком) по результатам конкурентной процедуры – конкурса в электронной форме. Наименования поставщика в материалах на портале госзакупок нет, но на торговой площадке Автодора опубликован протокол закупки у единственного поставщика – им стало ООО НПС «Аксай» (стратегический партнер ООО «Трансстроймеханизация»).

<https://realty.ria.ru/20200902/kontrakt-1576635586.html>

### **ТАСС; 2020.02.09; ГОЛУБЕВ: СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА ВОКРУГ РОСТОВА-НА-ДОНУ МОЖЕТ БЫТЬ УСКОРЕНО**

Сроки строительства транспортного кольца вокруг Ростова-на-Дону могут быть сокращены, в том числе за счет досрочного завершения строительства южного транспортного подхода к городу, сообщил журналистам в среду губернатор Ростовской области Василий Голубев в ходе поездки в регион **министра транспорта РФ Евгения Дитриха**.

«С участием министра проговорили некоторые вопросы ускорения строительства (транспортного кольца)... У нас есть возможность значительно сократить, закончить проект по южному подходу. Наверное, это получится в ближайшее время, заместитель губернатора подготовят предложения вместе с исполнителями», – сказал Голубев.

По его словам, также может быть скорректирован проект строительства транспортного обхода города Аксая – части Ростовского кольца. «Сегодня мы полностью все это облетели, увидели сложные участки, то, что требует отдельного внимания. Убежден, что у нас будет возможность скорректировать строительство, в первую очередь, с точки зрения качества», – пояснил губернатор, отметив, что строительство транспортного кольца вокруг Ростова открывает перспективы для развития, в том числе, прилегающих территорий.

По словам **Дитриха**, непосредственно строительство обхода Аксая начнется в ближайшие дни. «Послезавтра, заключая контракт, мы приступаем к началу строительных работ [на обходе Аксая]», – сообщил министр.

В августе **вице-премьер** России **Марат Хуснуллин** дал поручение подготовить план ускорения создания Ростовского транспортного кольца. Как сообщала **пресс-службе вице-преьера**, специалисты отраслевых ведомств должны точно рассчитать сроки,

объемы финансирования и их источники, чтобы масштабный транспортный объект был создан максимально оперативно

Строительство Ростовского транспортного кольца общей протяженностью 110 км стартовало в 2017 году. Сегодня в стадии реализации – проекты 12 автодорог, входящих в структуру формируемого кольца. В частности, ведется создание обхода Аксая и третьей очереди Северного обхода Ростова-на-Дону. Ранее сообщалось, что до 2024 года на осуществление крупномасштабного проекта запланировано направить 100 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9352975>

### **ТАСС; 2020.02.09; НА СТРОЯЩЕМСЯ ЮЖНОМ ПОДЪЕЗДЕ К РОСТОВУ-НА-ДОНУ НАЧАЛОСЬ ОБУСТРОЙСТВО НОВОГО МОСТА**

Строители приступили к обустройству нового пойменного моста на южном подъезде к Ростову-на-Дону. Ход работ в среду осмотрел **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** вместе с губернатором области Василием Голубевым, передает корреспондент ТАСС.

«Дорожники устраивают земляное полотно под расширение основного хода дороги и строительства нового съезда в составе развязки «Ростов – Краснодар – Батайск». Выполнены 31 из 48 опор будущего сооружения, специалисты приступили к устройству балок пролетных сооружений», – сообщили в **пресс-службе** ФКУ «Управление автомобильной магистрали Москва – Волгоград» **Росавтодора**.

По словам первого заместителя начальника Упрдор Москва – Волгоград Анатолия Ткаченко, объект планируют сдать в эксплуатацию в 2023 году, однако **Росавтодор** уже выделил 420 млн рублей на проведение дополнительных работ в этом году, что позволит ускорить реализацию проекта. Реконструкция южного подъезда к Ростову-на-Дону является частью проекта кольцевой автомобильной дороги вокруг города – Ростовского транспортного кольца.

**Дитрих** также сообщил ранее в среду, что **Министерство транспорта РФ** и правительство Ростовской области приняли концепцию развития Ростовского транспортного кольца. По словам губернатора Ростовской области Василия Голубева, кольцевая дорога вокруг Ростова-на-Дону имеет большое значение, проект затрагивает не только жителей города, но и агломерации, население которой превышает 2 млн человек.

Ростовское транспортное кольцо представляет собой маршрутную сеть, состоящую из федеральных, региональных и местных автомобильных дорог, которые должны избавить Ростов-на-Дону от загруженности транзитным транспортом, обеспечить удобные въезды и выезды из города в различных направлениях.

Объем финансирования строительства кольцевой дороги вокруг Ростова-на-Дону, по оценке региональных властей, составит около 157 млрд рублей. Завершение строительства запланировано на 2024 год. Помимо строительства обходов Ростова-на-Дону и Аксая, проект включает ряд объектов транспортной инфраструктуры, в том числе многоуровневую развязку на проспекте Шолохова и путепровод на улице Малиновского в Ростове-на-Дону.

<https://tass.ru/ekonomika/9354025>

### **КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; АРТЕМ ГНАТЕНКО; 2020.02.09; ОТ М4 ДО «ТАВРИДЫ»: НОВУЮ ДОРОГУ ОТ КРАСНОДАРА К КРЫМСКОМУ МОСТУ ПОСТРОЯТ ДО КОНЦА 2024 ГОДА**

Этим летом сотни тысяч туристов, решивших поехать к Черному морю на автомобиле, наверняка попадали в пробки. Одним из самых проблемных участков оказался отрезок в районе хутора Коржевский на пути к Крымскому мосту.

На днях на полуострове открыли для движения по трассе «Таврида», соединившую Керчь и Севастополь, однако в пик сезона, чтобы добраться до нее, нужно постоять в пробках в Краснодарском крае.

В скором будущем эта проблема будет решена. Трассу М4 «Дон» и «Тавриду» соединит скоростная магистраль. Об этом **Владимиру Путину** сообщил **министр транспорта России Евгений Дитрих**.

### ЧЕТЫРЕ ПОЛОСЫ В КРЫМ

К Крымскому мосту организуют два подхода – северный и южный.

– Северный предлагает строительство Дальнего западного обхода Краснодара. Он уже запроектирован, трасса отбита, сейчас оформляется земля, археология. В сентябре мы заключим контракт на стройку, – рассказал **министр транспорта**.

Дальний западный обход Краснодара пройдет от трассы М4 в районе Динской, севернее станицы Новотитаровской, восточнее Нововеличковской, далее через хутор Копанской к Белозерному. Завершить строительство этого участка протяженностью 51,2 километра планируют в 2023 году.

От Белозерного до Крымского моста построят совершенно новую дорогу А-289 параллельно уже существующей трассе. Контракт на проектирование и строительство первого этапа протяженностью 68 километров от Славянска-на-Кубани до хутора Белого был заключен 31 марта. Его сумма более 59 млрд рублей. По контракту все работы будут завершены до конца 2024 года. Стройка начнется уже в следующем году.

– Дорога пройдет в обход населенных пунктов и обеспечит скоростное сообщение между Кубанью и Крымским полуостровом. Существующая дорога имеет в основном две полосы движения в обоих направлениях и проходит через множество населенных пунктов. Это приводит к многочисленным заторам, особенно в курортный сезон. Проблема будет решена благодаря устройству четырехполосной проезжей части и возведению сразу нескольких искусственных сооружений. Так как дорога пройдет по новому направлению, ограничения движения на существующем участке вводятся не будут, – пояснили в **пресс-службе ФКУ «Упрдор Тамань»**.

Контракт на строительство второго этапа дороги от Белозерного до Славянска-на-Кубани протяженностью 51 километр планируют заключить в октябре.

Общая протяженность обоих этапов новой трассы А-289 – 119 километров.

### ЮЖНЫЙ МАРШРУТ

Южный маршрут подъезда к Крымскому мосту пройдет от Геленджика через Новороссийск, Анапу и Джемете по дороге А-290. Она тоже станет четырехполосной на всем протяжении.

– Где-то запланирована реконструкция, где-то – капитальный ремонт, – пояснил **Евгений Дитрих**. – Несколько развязок построим в Геленджике. Запроектировали первую очередь обхода Новороссийска.

В городе-герое новая дорога протяженностью 12,7 километра соединит улицу Портовую и Цемдолину.

### ТРАССУ ДЖУБГА – СОЧИ НЕ ЗАБЫЛИ

О новой трассе Джубга – Сочи в Краснодарском крае мечтают давно. Эта трасса всегда загружена в курортный сезон, а головной боли водителям в прямом смысле слова добавляет серпантин.

– Мы отработали все плановые финансовые параметры по Черноморскому побережью до Сочи. Новая трасса Джубга – Сочи пойдет выше в горы в трех-пяти километрах от существующей, – рассказал о планах **министр транспорта**.

Освободившуюся территорию планируют использовать для развития туризма. Строить дорогу предлагается в три этапа – обход Сочи, обход Лазаревского и обход Туапсе.

– Сегодня, к сожалению, пока финансовые возможности не позволяют это начать. Тем не менее, когда к концу октября мы будем формировать новую редакцию **нацпроектов** для комплексного плана магистральной инфраструктуры, сделаем новый федеральный проект. Он называется «Южный кластер», в него все эти объекты будут включены. Сейчас идут

дискуссии, в том числе и финансистами, как и когда мы это можем сделать, – заключил Евгений Дитрих.

<https://www.kuban.kp.ru/daily/217177/4280554/>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.03.09; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СНИМАЮТ С УГЛЯ СКИДКИ; ОАО РЖД МЕНЯЕТ УСЛОВИЯ ОТПРАВОК В ПОРТЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА**

Не дождавшись выполнения Кузбассом обязательств по объемам отгрузки угля в порты северо-запада, ОАО РЖД отменяет скидку на его перевозку в размере 12,8%. Свое решение монополия мотивирует улучшением конъюнктуры европейских рынков и девальвацией рубля. По мнению аналитиков, шансы выполнить экспортные планы у угольщиков есть и без скидки, но девальвация снижает не все затраты – исчисляемая в долларах стоимость перевалки растет.

ОАО РЖД сообщило 2 сентября об отмене скидки в 12,8% на транспортировку угля (как энергетического, так и антрацита). Такое решение приняло правление монополии.

Речь идет о предельной возможной скидке, которую может давать ОАО РЖД. Она была введена на ставших мало- или нерентабельными экспортных направлениях – северо-западном и южном – весной (см. “Ъ” от 3 и 16 марта).

В 2019 году камнем преткновения на пути введения скидок выступали гарантии объемов, которые угольщики не готовы были предоставить (см. “Ъ” от 18 октября 2019 года), но в текущем году ОАО РЖД не стало ничего требовать от грузоотправителей. Условия по объемам оказались закреплены только в договоренностях с Кузбассом, основным регионом-экспортером: до конца года монополия обязалась провезти на востребованные восточные рынки не менее 53 млн тонн кузнецкого угля, но регион обязался отправить через северо-запад и юг 50,36 млн и 9,41 млн тонн соответственно (см. “Ъ” от 20 и 24 марта).

В зависимость от отгрузок на северо-запад и юг, а также на внутренний рынок были поставлены и объемы перевозок на восток в рамках начавших действовать с августа квот: по методике больше по БАМу и Транссибу может провезти тот, кто отгружал уголь в менее популярных направлениях.

«Решения о скидке принимались в самый сложный для угольной отрасли момент, когда ценовая конъюнктура реализации угля на западном направлении была крайне негативной, – поясняет замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило. – Более того, на фоне промышленного спада в Европе в связи с пандемией и традиционного снижения потребления угля перед летним периодом мы понимали, что ценовое дно еще не достигнуто». Но если в мае котировки энергетического угля в северо-западных портах доходили до \$41 за тонну, к августу этот показатель вырос почти на 20%, до \$49, отмечает топ-менеджер, добавляя, что на пользу угольщикам идет и девальвация рубля.

При этом Кузбасс не выполняет обязательства, уточняют в ОАО РЖД: на северо-запад недогружено 2 млн тонн, и в этих условиях скидка «формирует для монополии отрицательный экономический эффект».

По данным ОАО РЖД, за семь месяцев Кузбасс отгрузил на северо-запад 27,6 млн тонн (на 5,6% меньше объемов соглашения), притом что на юг вывезено на 1,3 млн тонн, или 25,5%, больше согласованных объемов, на восток – на 0,01% больше (32,5 млн тонн). Что будет со скидкой на отправки на юг, в ОАО РЖД не поясняют.

Кузбасс исходно просил еще большего: увеличения скидки на нерентабельных направлениях вплоть до 42,7%. ОАО РЖД всегда было резко против увеличения скидки выше 12,8% (см. “Ъ” от 26 мая), но готово было рассмотреть такой вариант при введении госсубсидий на транспортировку угля. В результате скидка осталась неизменной.

Максим Худалов из АКРА полагает, что невыполнение Кузбассом обязательств – следствие плохой конъюнктуры внешних рынков, а также неоднозначного влияния



девальвации рубля. Если перевозка железной дорогой дешевле, то портовые ставки, исчисляемые в долларах, в рублях растут: на северо-Западе они находятся на уровне \$12–14 за тонну, а для сторонних грузоотправителей – даже выше.

Тем не менее девальвация рубля в целом выгодна угольщикам, и шанс отгрузить до конца года запланированные объемы, невзирая на отмену скидки, у них есть, полагает господин Худалов.

Что касается перевозки на восток через порты северо-запада и юга, эта возможность, считает эксперт, открыта лишь для сортовых углей, а для рядовых марок недоступна. «Себестоимость добычи энергетических углей – 1,2 тыс. руб., коксующихся – 2 тыс. руб. Перевозка с учетом падения вагонной составляющей – 1,7 тыс. руб., плюс перевалка \$12–14 и фрахт, растущий с ценой на железную руду, – порядка \$10, – подсчитал господин Худалов. – Таким образом, для рентабельности поставок цена CIF в Азии должна быть на уровне \$62–64, а сейчас цена CIF в Китае – максимум \$59 за тонну, и этого не хватает».

<https://www.kommersant.ru/doc/4476165>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА ШОХИНА; 2020.03.09; ЧИНОВНИКОВ НАКАЖУТ ЗА ЧРЕЗМЕРНУЮ ЭКОНОМИЮ; ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ПО ГОСРАСХОДАМ СТАНОВИТСЯ ОДНИМ ИЗ ПРИОРИТЕТОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА**

«В прошлом году остался большой объем неиспользованных бюджетных ассигнований. Обращаю внимание, что такая ситуация недопустима, – заявил **премьер-министр Михаил Мишустин**. – Министерствам и ведомствам необходимо принять все меры, чтобы к концу этого года были оплачены все государственные контракты, в полном объеме были выделены субсидии предприятиям и организациям, а межбюджетные трансферты перечислены регионам. Руководители министерств и ведомств будут нести персональную ответственность, если остатки снова будут расти».

В 2019 г. план по госрасходам оказался невыполненным на 1,1 трлн руб. (из 18 трлн запланированных расходов). «Исполнение оказалось самым низким за 11 лет, – подсчитали аудиторы Счетной палаты (СП). – Объем неисполненных бюджетных ассигнований увеличился по сравнению с 2018 г. в 1,4 раза, при этом в 1,5 раза увеличились остатки бюджетных ассигнований федерального бюджета, подлежащие использованию в очередном финансовом году». В докладе СП подчеркивает, что «почти половину прироста остатков составили неисполненные бюджетные ассигнования на реализацию национальных проектов и комплексного плана».

Так, наибольший объем неисполненных бюджетных назначений в 2019 г. выявлен по разделам «Национальная экономика» (253,8 млрд руб., или 8,2% показателя сводной росписи), «Национальная оборона» (236 млрд руб., или 7,3%) и «Общегосударственные вопросы» (232,8 млрд руб., или 14,6%). Как пояснил председатель СП Алексей Кудрин, причинами отставания являются низкая дисциплина чиновников и проблемы в системе госуправления. «Разумная сумма неизрасходованных средств для переноса на следующий год не должна превышать 200–300 млрд руб.», – отметил он. При этом глава СП подчеркнул, что не считает необходимым законодательно ограничивать возможный объем неизрасходованных бюджетных средств, поскольку «у всех министерств и ведомств очень разная структура расходов».

«Неиспользованные бюджетные ассигнования – очень старая проблема, которая остается нерешенной, – констатирует главный экономист Альфа-банка Наталия Орлова. – Бывает и так, что деньги в конце года перечисляются бюджетополучателям, но позже возвращаются, так как не были потрачены. Причины могут быть различными: от задержки в реализации проекта до избыточно выделенных бюджетом средств».

Система распределения целевых бюджетных средств сейчас устроена криво, утверждает старший аналитик ИАЦ «Альпари» Анна Бодрова. «Они начинают согласовываться в январе – феврале, всю весну идут разного рода согласования, и только к середине III

квартала финансы поступают в регионы и ведомства на реализацию конкретных задач, – поясняет она. – Именно поэтому вечная российская тема для шуток – ремонт дорог во время осенней распутицы – и актуальна: деньги поступают только тогда. И так происходит во многих сферах».

По словам заведующего научно-учебной лабораторией «Исследование проблем инфляции и экономического роста» НИУ ВШЭ Владимира Бессонова, нередко получается так, что сумма на определенный госзаказ согласуется только в середине года, конкурс на исполнителя завершается осенью и остается лишь пара месяцев на само исполнение заказа. «Добросовестные подрядчики зачастую отказываются работать в авральном режиме, и исполнять работу оказывается некому, – отмечает он. – Или же находятся те, кто обещает сделать быстро, но результат не оправдывает ожиданий». По мнению эксперта, проблему недоиспользования бюджетных ассигнований персональными наказаниями решить не удастся. Если заставить министров лично отвечать за исполнение госконтрактов, то могут пострадать качество и эффективность использования бюджетных средств, особенно сейчас, когда из-за пандемии сроки реализации большинства проектов существенно сдвинулись.

При этом главный аналитик ГК АЛОР Алексей Антонов подчеркивает: надо не только менять сроки выделения денег, но и повышать квалификацию местных чиновников, которые отвечают за исполнение **нацпроектов**. «Неисполнение бюджета во многом связано с **нацпроектами**, которые обязывают региональные власти брать на себя огромную ответственность, – говорит он. – При этом многие проекты крайне амбициозны, а у чиновников либо нет опыта, либо нет полной уверенности в возможности их реализации. Поэтому выделение средств и их расходование производятся очень осторожно». В правительстве это тоже осознают, именно поэтому и частично оправдывают перенос бюджетных трансфертов с одного года на другой.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/09/03/838643-chinovnikov-ekonomiyu>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.03.09; «ЕСТЬ ВСЕ ШАНСЫ ДОКАЗАТЬ, ЧТО SSJ100 МОЖЕТ ЗАРАБАТЫВАТЬ»**

Гендиректор Red Wings Евгений Ключарев рассказывает, откуда будут летать десятки новых «Суперджетов» его компании

Red Wings уже несколько лет принадлежит Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), которая, в свою очередь, с прошлого года входит в «Ростех». Ранее ОАК, будучи единственным в России производителем реактивных самолетов, не обращала особого внимания на наличие в своем периметре кэптивной авиакомпания. Все изменилось весной: «Ростех» разработал, а президент **Владимир Путин** одобрил программу поставки Red Wings в течение нескольких лет 60 гражданских самолетов SSJ100. Программа «Суперджет» испытывает острейший дефицит заказчиков, у ОАК в разной стадии готовности скопилось 59 таких лайнеров, в том числе 22 полностью построенных. Из этих 59 самолетов Red Wings получит 30, еще 30 будут построены для нее с нуля. Авиакомпания призвана стать эталонным эксплуатантом SSJ100 и вернуть авиационной отрасли веру в этот самолет. Гендиректор авиакомпании Евгений Ключарев в интервью «Ведомостям» рассказал, почему ключевым хабом SSJ100 выбран Екатеринбург и насколько серьезные меры господдержки нужны этой программе.

– Когда Red Wings начнет получать самолеты SSJ100? Программа поставки вам 60 лайнеров была одобрена президентом 13 мая.

– 31 августа мы подписали с ГТЛК контракт на поставку в лизинг первого самолета. С 15 сентября он начнет перевозки. В ближайшие дни будут подписаны соглашения на второй и третий лайнеры, они начнут оперирование с 24 сентября. И в октябре – декабре придут еще четыре лайнера, итого семь в 2020 г. Всего из 59 «Суперджетов», поставки которых наша авиационная промышленность запланировала в 2020–2021 гг., 30 самолетов

предназначены для Red Wings. Еще 30 «Суперджетов», в соответствии с бизнес-планом, пополнят наш парк в 2022–2024 гг.

Такой быстрый рост флота связан с тем, что мы видим развитие рынка для этих самолетов не в одной точке, а в нескольких. Соответственно, в течение 3–4 лет мы организуем базирование и разлет SSJ100 из нескольких региональных аэропортов.

– Было же принято решение, что поставку нескольким авиакомпаниям всей или почти всей партии из 59 самолетов будет финансировать Промсвязьбанк и лизингодателем будет их дочерняя компания «ПСБ лизинг».

– ГТЛК поставит нам первые три «Суперджета». Последующие суда будет поставлять «ПСБ лизинг».

– Как Red Wings стала головной компанией этого проекта по эксплуатации 60 SSJ100? Ведь «Ростех» думал с нуля создать авиакомпанию, чтобы поставлять в нее российские самолеты. И название для нее было придумано: «РТ-авиа».

– Такой проект существовал. Но в какой-то момент внешние обстоятельства как на авиационном рынке, так и в экономике в целом повлияли на позицию руководства госкорпорации «Ростех». Я имею в виду в том числе и эпидемию коронавируса, и связанные с ней ограничения для многих отраслей. Было решено не создавать авиакомпанию с нуля, это длинный путь: надо формировать команду, получать сертификат эксплуатанта, за рубеж новый перевозчик два года не имеет права летать. Большие дополнительные затраты.

Уральский хаб

– Из каких городов планируете летать на «Суперджетах»?

– Окончательное решение по региональным базам еще не принято. Рассматриваются Минеральные Воды и Сочи – южные туристические направления, на которые существует огромный спрос. При этом Сочи уже является полноценным круглогодичным курортом, Минводы становятся таковым благодаря развитию горнолыжного кластера на Северном Кавказе и бальнеологии.

Дальше – Санкт-Петербург и Иркутск. В Санкт-Петербурге мы уже хорошо представлены, у нас там и сейчас постоянно базируется два самолета, круглогодично выполняющие полеты, расширение географии не будет для нас проблемой. Иркутск также перспективен: с одной стороны, самодостаточная точка для региональных направлений – и некоторых международных направлений, прежде всего в Китай.

Также рассматриваем в качестве региональных баз [подмосковный] «Жуковский», который интересен из-за возможности получать назначение на востребованные зарубежные направления. А также Калининград: самый западный город России, он привлекателен для создания хаба с разлетом по европейским направлениям. Для этой цели как раз подойдет «Суперджет» с его оптимальной размерностью – потенциальный пассажиропоток через этот город значительно меньше, чем из Москвы.

А нашим основным региональным хабом, ключевым для проекта SSJ100, станет Екатеринбург. Именно из «Кольцово» мы начинаем полеты на российских лайнерах. Уже открыты продажи в Саратов, Нижний Новгород и Волгоград с 15 сентября. На даты с 24 сентября в ближайшее время будут открыты продажи в Махачкалу, Воронеж, Оренбург, Красноярск, Кемерово, Ноябрьск. Почти все эти направления будут субсидироваться из бюджета.

– Сколько самолетов у Red Wings будет в Екатеринбурге?

– К 2022–2023 гг. мы собираемся довести группировку «Суперджетов» в Екатеринбурге до 20 штук, также там будут базироваться 4–5 среднемагистральных самолетов семейства Airbus 320, для того чтобы обеспечить полноценную хабовую трансферную модель – для тех направлений, на которых из-за более высокого спроса эффективнее более вместительные лайнеры. Всего количество направлений из Екатеринбурга составит 34 с учетом Москвы и Сочи.

– Я правильно понимаю, что из Москвы ваши «Суперджеты» летать не будут? «Домодедово» останется для вас базовым аэропортом?

– Да, мы рассматриваем «Домодедово» как наш базовый, родной аэропорт. Разлет из Москвы мы продолжим на самолетах Airbus 320/321, в том числе выполнение чартерных рейсов для наших партнеров-туроператоров. Планов летать на SSJ100 из столицы пока нет.

– Почему именно Екатеринбург?

– Екатеринбург сам по себе один из крупнейших и наиболее развитых городов России. И он расположен на границе европейской и азиатской частей страны, т. е. на перекрещении всех возможных воздушных путей. Это выгодное географическое расположение для транзитного узла между различными частями страны, для полетов с востока на юг и юго-запад, с востока в центр и на северо-запад. Все оптимальные маршруты проходят через Екатеринбург.

Плюс ко всему залогом успешного авиационного проекта являются взаимодействие и добрая воля аэропорта. И аэропорт Екатеринбурга «Кольцово» крайне позитивно и конструктивно настроен в отношении этого проекта.

– «Кольцово» обещает скидки?

– Скидки как новому перевозчику за открытие новых направлений, конечно, предусмотрены. Важна в целом поддержка со стороны аэропорта. Например, для развития хабовой модели нужно большое количество удобных слотов – чтобы между всеми рейсами были удобные стыковки.

– «Кольцово» – базовый аэропорт для «Уральских авиалиний», одной из крупнейших авиакомпаний страны. За счет чего будете конкурировать с ними?

– Конкуренция с кем бы то ни было для нас не самоцель. Мы создаем продукт транзитного регионального хаба. Если внимательно посмотреть на географию полетов и расписание «Уральских авиалиний», вы увидите, что у них немного стыковочных рейсов в Екатеринбурге. Большинство рейсов этой авиакомпании выполняются point-to-point и в меньшей степени рассчитаны на трансферных пассажиров. Мы же попытаемся создать некий аналог московских аэропортов, чтобы пассажиры могли воспользоваться одно- или двухволновым хабом.

Такую трансферную модель реализовала и успешно развивает в Новосибирске авиакомпания S7. Наша модель будет скорее схожа с их моделью, чем с «Уральскими авиалиниями».

Полноценное стыковочное расписание в Екатеринбурге мы запустим со стартом следующего летнего сезона – весной 2021 г. В первые месяцы полетов ставки на транзит не будет, так как наш парк SSJ100 будет в этот период невелик.

– S7 – вторая по величине авиакомпания страны и в последние годы наряду с лоукостером «Победа» считается самой эффективной в стране. С ними конкуренция будет еще тяжелее, чем с «Уральцами».

– Мы же как-то с S7 уже много лет уживаемся в одном базовом аэропорту, в «Домодедово». Здесь будет точно так же: надо делать свою программу, предлагать свой собственный, отличный от других продукт. Перелет из Екатеринбурга и перелет из Новосибирска – это все-таки разные вещи. Я не хочу сказать, что в Екатеринбурге погода лучше или аэропорт комфортнее. Но географически Екатеринбург расположен, на мой взгляд, удобнее для регионального хаба. Новосибирск все-таки сильно оттянут на восток – из Москвы это четыре часа полета, а не два с половиной. Екатеринбург ближе к южным курортам и Санкт-Петербургу, основным притягательным точкам помимо Москвы.

– За рубеж из Екатеринбурга планируете летать?

– Есть такие планы, конечно. Может, не в первый год, тем более что сейчас международные рейсы еще не разрешены. Но мы смотрим в эту сторону и рассчитываем на получение международных допусков.

Господдержка для SSJ100

– Red Wings должна вернуть доверие к программе SSJ100, стать, как сказал **вице-премьер** Юрий Борисов, эталонным эксплуатантом российских самолетов. Почти ни одной авиакомпания не удалось обеспечить высокий налет на SSJ100, так как они много простаивают из-за отсутствия запчастей. Почему удастся вам?

– Нам в свое время, в 2015 г., это уже удавалось. У нас есть все шансы показывать высокий налет на SSJ100 в течение всего года и доказать, что этот самолет может зарабатывать. Мы создадим в «Кольцово» линейную станцию для обслуживания наших «Суперджетов». Также в периметре ОАК (производитель SSJ100. – «Ведомости») создается компания по техническому обслуживанию SSJ100 наших и других авиакомпаний.

Кроме того, мы рассчитываем на господдержку по постановлению правительства № 301: согласно ему на новый российский самолет бюджет выделяет авиакомпании 140 млн руб., 115 млн из них идут как раз на создание склада запчастей, 25 млн – на обучение экипажей. Это достаточные средства.

– На какие еще меры господдержки вы рассчитываете в этом проекте?

– Мы также закладываемся на постановление № 1212 [правительства от 25.12.2019 о субсидировании лизинговых платежей], по которому бюджет выделяет на каждый «Суперджет» 199 млн руб., которые идут на оплату лизинговых платежей; самолет на длительный период, больше года, становится для авиакомпании бесплатным.

И, конечно, мы рассчитываем на субсидирование ряда наших региональных маршрутов по постановлению № 1242 [правительства от 25.12.2013 о субсидиях на осуществление региональных воздушных перевозок]. Заявки на эти субсидии подаются и одобряются в начале года. В начале года нашего проекта еще не было, и заявки мы не подавали. Но летом на эту программу выделено дополнительно 3 млрд руб., и по ней будут субсидироваться почти все наши рейсы из Екатеринбурга в 2020 г.

– На какую сумму субсидий вы рассчитываете в этом году?

– Сумма небольшая – 200–300 млн руб., мы же только начинаем полеты на SSJ100.

– Пять лет назад Red Wings эксплуатировала пять «Суперджетов» всего год, а потом лайнеры забрал за неплатежи лизингодатель – ГТЛК. Это не назовешь удачным опытом. Что тогда пошло не так?

– Red Wings тогда была единственной авиакомпанией, которая эксплуатировала исключительно отечественные реактивные самолеты, лайнеры семейства Ту-204. В начале 2015 г. мы взяли в лизинг три SSJ100 и успешно на них отлетали, в высокий летний сезон стали мировым рекордсменом по налету на этом типе. Несмотря на то что российская авиация и экономика в целом были тогда в кризисе из-за резкой девальвации рубля. В конце 2015 г. мы взяли еще два SSJ100. Лизингодателем по всем судам выступал сам производитель – «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС; в декабре 2019 г. присоединены к корпорации «Иркут» в качестве филиала «Региональные самолеты»; «Иркут» входит в ОАК. – «Ведомости»). Мы заранее договорились с ГСС, что зимой за лизинг платить не будем, а рассчитаемся летом. Но зимой ГСС продала наши самолеты ГТЛК, та ждать лета не стала, забрала суда и поставила другим авиакомпаниям. Нам тогда не повезло: получилось, что мы отлетали на SSJ100 два зимних планово убыточных сезона и один высокий летний – авиакомпании никогда так не планируют. Но эксплуатировали мы эти лайнеры эффективно.

– Как Red Wings переживает кризис?

– Мы в апреле снизили активность до самого минимума: до снятия ограничительных мер летали 1–2 лайнера с невысокой частотностью. В июне начали энергичное восстановление полетов, с середины июля летают все наши самолеты. Но кризис отрасль еще не пережила, самое страшное еще впереди, ведь количество самолетов у российских авиакомпаний не изменилось, а в прошлом году они перевезли 128 млн пассажиров, из



которых примерно 50% на международных линиях. Этим летом вся эта армада бросилась на внутренние направления – представляете, насколько объем предложения превысил и так пошатнувшийся спрос!

Рынок очень тяжелый для авиакомпании. Мы, например, планировали в этом году пополнение парка еще шестью судами Airbus 320/321, но договорились о переносе этих поставок на следующую весну. Также заморозили часть контрактов с туроператорами – мы ведь всегда большой объем чартерных программ выполняем. Туристические программы по международным направлениям заморозили наши крупнейшие клиенты, среди которых «Библио глобус», «Интурист», TUI, Coral Travel – на них и были рассчитаны новые самолеты. С открытием Турции мы начали возить россиян в Анталию по заказу «Интуриста». Сохранилась российская часть программ – например, с «Библио глобусом» в Сочи и Симферополь из регионов.

– Ваши лизингодатели сейчас – иностранные компании. Вы договорились о реструктуризации лизинговых платежей?

– Со всеми договорились. На разные сроки перенесены платежи. Все наши лизингодатели – люди разумные.

– Многие российские авиакомпании говорили, что идеальным был бы вариант платежи за самые тяжелые месяцы – апрель, май, может июнь – не перенести на будущее, а вообще отменить. Например, продлить сроки лизинговых контрактов на 2–3 месяца без увеличения суммарных размеров платежей, – эти месяцы, таким образом, просто выпали бы.

– С некоторыми партнерами именно так и договорились.

– Red Wings потребуются внешнее финансирование, чтобы пережить кризис, – например, кредиты?

– Скорее всего, потребуется. К авиационной отрасли финансовые институты всегда относились осторожно, а в период пандемии тем более. Но у нас есть партнеры, с которыми существует хорошая история кредитных отношений, мы рассчитываем на их поддержку.

– Red Wings же входит в перечень системообразующих предприятий. Для таких предусмотрено в том числе льготное кредитование, под госгарантии.

– Мы входим в перечень, наши заявки на получение льготных кредитов сейчас рассматриваются банками.

– Единственная утвержденная правительством мера для авиакомпаний – это субсидии в 365 руб. за каждого пассажира, потерянного в период пандемии по сравнению с прошлым годом. Red Wings сколько субсидий досталось?

– За февраль – июль мы получили около 370 млн руб.

– Суммы выглядят смешными для авиакомпании. Достаточны ли они?

– Для преодоления кризиса, конечно, недостаточны. Но серьезно помогли поддержать структуру авиакомпании в период практически полной остановки полетов.

– Ни одна более-менее крупная авиакомпания в мире не остановилась. Но иностранные перевозчики получили от своих государств существенную помощь – миллиарды долларов. Российские авиакомпании на этом фоне не получили ничего. Сумеет ли отрасль избежать банкротств?

– Выходить из кризиса, если не будет второй волны, мы будем минимум 1,5–2 года. В этом году отрасль, наверное, перевезет половину от объемов 2019 г. При таком раскладе я не представляю, как можно пройти такой кризис без потерь. Потери, боюсь, будут – если не остановки авиакомпаний, то серьезное сокращение размеров бизнеса.

– Как вырастет Red Wings в случае реализации полностью проекта SSJ100?

– Этот проект, безусловно, будет серьезным шагом в развитии авиакомпании, позволит занять более заметное место на рынке, выведет нас, так сказать, в высшую лигу российских перевозчиков. Он поможет поддержать репутацию российского авиапрома и

подготовит компанию к приему и эффективной эксплуатации среднемагистрального российского лайнера МС-21, который сейчас разрабатывается. Напомню, что Red Wings стала первой российской авиакомпанией, которая подписала твердый лизинговый контракт на получение МС-21: на авиасалоне МАКС-2017 мы заказали 16 МС-21.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2020/09/02/838653-ssj100-mozhet-zarabativat>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.03.09; RED WINGS ХОЧЕТ СОЗДАТЬ ТРАНЗИТНЫЙ ХАБ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ С САМОЛетаМИ SSJ100; ОН ДОЛЖЕН СТАТЬ АНАЛОГОМ И КОНКУРЕНТОМ ХАБА S7 AIRLINES В НОВОСИБИРСКЕ**

Самолеты SSJ100 авиакомпании Red Wings будут летать из региональных городов, а главным хабом для них станет аэропорт Екатеринбурга «Кольцово» (крупнейший актив холдинга «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга. – «Ведомости»), рассказал в интервью «Ведомостям» гендиректор Red Wings Евгений Ключарев. Сейчас в парке авиакомпании 16 среднемагистральных самолетов Airbus 320/321, она летает из «Домодедово» в крупнейшие региональные города, в высокий летний сезон по заказу туроператоров перевозит пассажиров на черноморские курорты России и в Турцию.

В мае с целью поддержки российского авиапрома президентом и правительством была одобрена программа поставки Red Wings в лизинг в течение нескольких лет 60 «Суперджетов». В том числе она получит 30 из 59 лайнеров, которые находятся у производителя – Объединенной авиастроительной корпорации – в разной степени готовности. Еще 30 планируется построить специально для Red Wings.

31 августа авиакомпания подписала с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК, принадлежит Минтрансу. – «Ведомости») контракт на поставку первого самолета, это позволило нам открыть продажи билетов из Екатеринбурга с 15 сентября в Саратов, Нижний Новгород и Волгоград, рассказал Ключарев. Представитель ГТЛК это подтвердил. Еще два самолета также поставит ГТЛК в первой половине сентября, тогда планируется открыть продажи билетов с 24 сентября из Екатеринбурга в Воронеж, Махачкалу, Красноярск, Ноябрьск, Оренбург и Кемерово, добавил он. Последующие SSJ100 будет поставлять «ПСБ лизинг», уточнил он.

«Екатеринбург сам по себе один из крупнейших и наиболее развитых городов России. И он расположен на границе европейской и азиатской частей страны, т. е. на перекрещении всех возможных воздушных путей. Это выгодное географическое расположение для транзитного узла между различными частями страны, для полетов с востока на юг и юго-запад, с востока в центр и на северо-запад. Все оптимальные маршруты проходят через Екатеринбург. Плюс аэропорт «Кольцово» крайне позитивно и конструктивно настроен в отношении этого проекта. К 2022–2023 гг. мы собираемся довести группировку «Суперджетов» в Екатеринбурге до 20 штук, также там будут базироваться к этому времени и 4–5 среднемагистральных самолетов семейства Airbus 320 для того, чтобы обеспечить полноценную хабовую трансферную модель – для тех направлений», – объяснил Ключарев выбор Екатеринбурга. Уже в 2021 г. планируется летать из «Кольцово» по 34 российским направлениям, включая Москву и Сочи (в них полеты выполняются на Airbus и до старта программы SSJ100).

«Кольцово», таким образом, станет первым региональным аэропортом, где будет больше одной базовой авиакомпании. Даже в Санкт-Петербурге базируется только авиакомпания «Россия». В «Кольцово» уже базируется один из крупнейших перевозчиков страны – «Уральские авиалинии». Ключарев считает, что конкуренции с «Уральскими авиалиниями» не будет: у этого перевозчика немного стыковочных рейсов в Екатеринбурге, большинство рейсов он выполняет point-to-point и в меньшей степени рассчитан на трансферных пассажиров. Скорее, Red Wings и «Кольцово» будут конкурировать за трансферных пассажиров с S7 Airlines и аэропортом Новосибирска

«Толмачево». S7 как раз успешно развивает «Толмачево» как транзитный хаб и модель Red Wings будет схожа с их моделью, говорит Ключарев. Но Екатеринбург географически удобнее расположен, чем Новосибирск, для связи между собой разных регионов России, добавляет он.

Представители S7 и «Уральских авиалиний» от комментариев отказались.

Представитель «Аэропорт регионов» даже рассчитывает на синергию между «Уральскими авиалиниями» и Red Wings. Флот «Уральских авиалиний» – это среднемагистральные самолеты, соответственно строится и маршрутная сеть из «Кольцово» – это магистральные российские и международные направления, чартеры на курорты и международный трансфер из Китая в Европу. При всем обилии региональных субсидируемых рейсов из «Кольцово» ни один из них не выполняется «Уральскими авиалиниями», говорит представитель холдинга. И Red Wings с использованием регионального самолета SSJ100 сможет подвозить из регионов пассажиров для магистральных и международных направлений «Уральских авиалиний» и наоборот – российские и международные пассажиры получают дополнительную возможность добраться до регионов не через Москву, а через Екатеринбург, добавил он.

В Екатеринбурге существует обширная межрегиональная маршрутная сеть, а в 2019 г. пассажиропоток аэропорта на региональных маршрутах в обход Москвы превысил 50% в общем объеме его внутрироссийского трафика, говорит представитель «Аэропортов регионов». Но большинство этих рейсов выполняются различными перевозчиками и не всегда удобно увязаны между собой в расписании, мы рассчитываем, что Red Wings сможет структурировать эти маршруты и связать их между собой, обеспечив удобный трансфер, продолжает собеседник.

«Стоместный SSJ100 и 150–220-местные Airbus «Уральских авиалиний» – разные суда, рассчитанные на разные маршруты. Конкуренция между ними возможна точечная, на отдельных направлениях, возможностей для синергии действительно больше», – говорит директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Екатеринбург удобнее Новосибирска для транзитных полетов из регионов, например, на юг России или в Западную Европу, продолжает он, но есть и конкурентные преимущества у «Толмачево» с S7, а именно: развитая сеть на Дальний Восток и большое количество международных направлений из Новосибирска в Азию.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/02/838658-red-wings>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА; 2020.03.09; СОЗДАНИЕ КВАНТОВЫХ СЕНСОРОВ В РОССИИ МОЖЕТ БЫТЬ ЗАМОРОЖЕНО; ЧИНОВНИКИ ХОТЯТ СОКРАТИТЬ БЮДЖЕТ, ВЫДЕЛЕННЫЙ «РОСТЕХУ» НА ИХ РАЗРАБОТКУ**

Россия может остаться без квантовых сенсоров, если бюджет, выделенный государством на разработку этой технологии, будет секвестирован. Об этом говорится в письме директора по особым поручениям «Ростеха» Василия Бровко **замминистра** цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Максиму Паршину. «Ведомости» ознакомились с копией документа, его подлинность подтвердили человек, близкий к «Ростеху», и федеральный чиновник. При сокращении бюджетной поддержки программы до 7 млрд руб. средств хватит только на проведение научно-исследовательских работ – однако поставить выпуск квантовых сенсоров на поток и даже создать их промышленные образцы не получится, предупреждает представитель «Ростеха».

Сенсоры – одно из самых перспективных направлений рынка квантовых технологий. Квантовые датчики позволят сверхточно измерять различные физические величины – время, расстояние, скорость и т. д. Такие сенсоры можно будет использовать в системах спутниковой и наземной связи, а также на сотовых сетях. Они позволят определять положения спутников, баллистических ракет, самолетов, подводных лодок, скорость и направление передвижения беспилотных автомобилей.

Дорожная карта по квантовым сенсорам, наряду с картами по «Квантовым вычислениям» и «Квантовым коммуникациям», вошла в проект «Цифровые технологии», предусмотренный нацпрограммой «Цифровая экономика». Изначально план предполагал, что в 2020–2024 гг. на создание квантовых сенсоров государство потратит 18,4 млрд руб. За реализацию проекта отвечает корпорация «Ростех».

Ранее Паршин сообщил «Ростеху», что бюджет «Квантовых сенсоров» может быть сокращен до 7 млрд руб. (копия этого письма есть у «Ведомостей»). Этот вопрос обсуждался на совещании у вице-преьера Дмитрия Чернышенко, состоявшемся 4 августа. Однако окончательное решение о сокращении бюджета еще не принято, утверждает источник в аппарате правительства.

Как ранее писали «Ведомости», секвестировать часть статей из нацпрограммы «Цифровая экономика» правительство предложило еще в мае. Планировалось, что сэкономленные средства пойдут на поддержку населения и коммерческих предприятий в сложившихся эпидемиологических условиях и экономической ситуации.

В Минкомсвязи России сообщили, что вопрос финансирования направления рассматривается в рамках бюджетного процесса на 2021–2024 гг. В «Ростехе» отказались от комментариев.

Между тем дорожная карта «Квантовые вычисления» уже была утверждена в начале августа. За ее реализацию отвечает корпорация «Росатом». Согласно документу к 2024 г. в России должен появиться квантовый компьютер. Реализация дорожной карты идет по намеченному плану, рассказал «Ведомостям» руководитель проектного офиса «Росатома» по квантовым вычислениям Руслан Юнусов. Утверждены основные проекты и руководители по каждому направлению, сейчас идет закупка оборудования и формирование рабочих команд. Часть лабораторий будет создана с нуля, другим действующим лабораториям «Росатом» окажет дополнительную поддержку, добавил он. Дорожная карта по развитию квантовых вычислений утверждена первой из направления «Квантовые технологии». Объем финансирования до 2024 г. согласно документу составляет 23,7 млрд руб. Около 45% приходится на внебюджетные средства, параметры и источники финансирования согласованы в полном объеме, поэтому бюджет не будет секвестирован, сообщил Юнусов.

За разработку квантовых технологий передачи данных будет отвечать РЖД. Дорожная карта «Квантовые коммуникации» была также утверждена в августе, рассказал человек, близкий к аппарату правительства. По его словам, секвестр финансирования проекта «Ростеха» может быть связан с тем, что корпорация участвует сразу в нескольких федпроектах и получает господдержку по каждому из них.

Из всех трех направлений квантовых вычислений потенциал квантовых сенсоров часто оказывается недооцененным, объясняет руководитель научной группы Российского квантового центра Алексей Федоров. Квантовая криптография (или квантовые коммуникации) связана с решением насущной задачи обеспечения информационной безопасности, а квантовые вычисления нужны для решения сложных вычислительных задач, например ускорения развития искусственного интеллекта, поэтому эти технологии традиционно привлекают большее внимание, рассказывает он. Однако развитие квантовых сенсоров также крайне важно для самых разных сфер, например для биомедицины, промышленного интернета вещей, а также для нового поколения технологий навигации, – и любое сокращение бюджета создает сложности в реализации таких проектов, заключает он.

Сложно выделить среди этих проектов наиболее значимый – они все крайне важны для дальнейшего стратегического развития общества, соглашается руководитель теоретической группы лаборатории квантовых процессов и измерений Университета ИТМО Антон Козубов. Наиболее близкими к реализации являются проекты по квантовым коммуникациям и квантовым сенсорам и эти же проекты наиболее востребованы с



коммерческой точки зрения, считает он. Проект по квантовым вычислениям не менее важен, но, скорее всего, его результаты будут применяться в более узком с точки зрения потребителя секторе, считает Козубов.

Если говорить о положении России в мире квантовых технологий, то в технологическом плане мы объективно уступаем некоторым странам – таким как Китай, например, говорит специалист ИТМО. Однако в последние годы в России создано несколько сильных центров по выделенным тематикам, что дает возможность надеяться на прорывные результаты в будущем, заключает Козубов.

В РЖД не ответили на запрос «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2020/09/02/838655-kvantovih-sensorov>

### **ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА; 2020.03.09; ФОРТОЧКА В ЕВРОПУ: ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ В ГРЕЦИЮ МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ В СЕНТЯБРЕ; ПО ДАННЫМ «ИЗВЕСТИЙ», ELLINAIR ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ ПОЛЕТЫ С СЕРЕДИНЫ МЕСЯЦА**

Власти Греции с 7 сентября разрешают въезд на свою территорию россиянам, но авиасообщение между странами до сих пор не открыто. Однако, по словам источника «Известий» в одном из московских аэропортов, в первые дни после снятия полного запрета на пересечение границы запустить рейс в российскую столицу планирует греческая авиакомпания Ellinair. До 21 сентября в Греции смогут отдохнуть не более 1 тыс. россиян. По мнению опрошенных «Известиями» экспертов, если это не спровоцирует вспышку заболеваемости коронавирусом, ограничение по числу въезжающих в дальнейшем может быть снято.

#### **Единичные рейсы**

С 7 сентября россиянам разрешен въезд на территорию Греции, говорится в тексте постановления семи министерств греческого правительства. Документ опубликован на портале [forin.gr](http://forin.gr). Въезд возможен только через аэропорты Афин, Салоник и Ираклиона – при наличии отрицательного теста на коронавирус. Разрешение действует с 7 по 21 сентября. Пересекать границу могут до 500 человек в неделю, таким образом, в Грецию в общей сложности смогут въехать не более 1 тыс. туристов.

На данный момент прямых рейсов из российских городов в греческие аэропорты нет: авиасообщение между странами закрыто с конца марта из-за пандемии COVID-19. В оперативном штабе по коронавирусу сказали «Известиям», что решение о возобновлении авиасообщения с Грецией на данный момент не принято. **В Минтрансе и Росавиации этот вопрос не комментируют.**

Впрочем, о возобновлении полетов может быть объявлено на днях. Источник «Известий» в одном из аэропортов Москвы рассказал, что греческая авиакомпания Ellinair готовится сделать первый рейс в первые дни после снятия запрета на въезд. Продажи туров, по его словам, будут вестись через туроператора Mouzenidis Travel. Точная дата первого рейса пока неизвестна, так как непонятно, какой будет загрузка. Собеседник «Известий» полагает, что двухнедельный период может быть продлен уже без ограничений по числу въезжающих.

– Логика греческих властей объяснима – они хотят в первые две недели посмотреть, как приток российских граждан влияет на уровень заболеваемости в стране. И в случае отсутствия взрывного роста период может быть продлен уже без ограничений, – говорит он.

Возобновление авиасообщения должно происходить на паритетных началах, напомнил собеседник «Известий». Таким образом, 7–21 сентября возможно возобновление рейсов «Аэрофлота», который в случае восстановления сообщения с Грецией, вероятнее всего, будет летать из Шереметьево в Афины. В «Аэрофлоте» не комментируют ситуацию.



В S7 «Известиям» сказали, что в случае официального решения российских властей по возобновлению авиасообщения компания обязательно рассмотрит возможность выполнения рейсов в Грецию. До пандемии S7 летал из Москвы в Афины, Салоники и на Родос.

Тысяча и ни одного больше

Для въезда на территорию Греции нужно иметь отрицательный ПЦР-тест, переведенный на английский язык и полученный не ранее чем за 72 часа до прибытия в страну. Авиакомпании обещают проверять его перед вылетом. Кроме того, за день до старта путешествия необходимо заполнить специальную анкету Passenger Locator Form (PLF), в которой требуется указать данные о проживании в Греции. Подтверждение о заполнении анкеты приходит на почту.

– Требования греческой стороны выполнимы, а PLF – вовсе гарантия безопасности. Благодаря анкете в случае необходимости туристу будет предоставлена информационная поддержка и помощь. Но квота в 500 человек в неделю не дает основания планировать туристические поездки. Если говорить языком цифр авиации, это в среднем не больше трех рейсов в неделю. Для сравнения – сейчас в Анталию в сутки вылетает 75 рейсов (25 тыс. туристов), – подчеркнул в беседе с «Известиями» вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин.

Как отметил эксперт, решение греческих властей – это хороший знак, начало поэтапного открытия границ с РФ и возобновления туристических поездок. По его словам, если такая, на первый взгляд сложная схема будет отработана, то можно предположить, что скоро восстановятся авиасообщение и привычный ритм туризма.

– Решение греческой стороны – предвестник будущего восстановления перевозок, только тогда можно будет генерировать туристический поток. Пока ограничение в 500 человек вызывает вопросы, – сказал «Известиям» вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин.

Как отметил эксперт, неизвестно, кто и как будет определять, 499 или 501 турист забронировал путевку. К тому же пока граждане РФ могут добраться до Греции только транзитом через третьи страны, а это влечет за собой другие риски.

Что касается безопасности в самой Греции, с конца июля власти возобновили масочный режим. На нарушителей налагается штраф в размере €150. «Известия» запросили министерства туризма и здравоохранения Греции, однако предоставить оперативный ответ о необходимых мерах для туристов ведомства не смогли. В посольстве Греции в РФ также не ответили на запрос, а представители дипмиссии в Афинах отметили, что в настоящее время выясняют в компетентных греческих ведомствах детали нововведения.

Как отметил Юрий Барзыкин, несмотря на то что новость об открытии границы Греции положительная, стоит учитывать: рецидивы коронавируса сейчас наблюдаются именно в ЕС.

По словам Дмитрия Горина, все ждут разъяснений в связи с тем, что Греция, будучи членом Евросоюза, разрешила въезд россиянам, однако в «зеленом списке» объединения РФ всё еще нет. Обновление списка ожидается 15 сентября. Может быть, тогда для российских туристов откроется еще несколько европейских направлений, и даже без квотирования.

По словам управляющего партнера московского офиса коллегии адвокатов Pen&Paper Антона Именнова, Греция имеет право впустить на свою территорию российских граждан вопреки рекомендациям ЕС. По его словам, окончательное решение о въезде граждан третьих стран принимает именно государство – член Евросоюза. Совет ЕС дает лишь общие рекомендации.

<https://iz.ru/1056051/german-kostrinskii-mariia-vasileva/fortochka-v-evropu-priamyereisy-v-gretciiu-mogut-vozobnovit-v-sentiabre>

<https://tass.ru/obschestvo/9349181>

### ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.03.09; ТИШЕ ВЪЕДЕШЬ: КОГДА ЕС ОТКРОЕТ ГРАНИЦУ ДЛЯ РОССИЯН; ПОЛНОЦЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТУРИЗМА ПРОИЗОЙДЕТ НЕ РАНЬШЕ ВЕСНЫ, ПРОГНОЗИРУЮТ ЭКСПЕРТЫ

Открытие границ со странами ЕС и постепенное возобновление прямого транспортного сообщения может произойти до конца 2020 года, однако полное восстановление туризма ожидается лишь к весне. Об этом «Известиям» сообщили в Ассоциации туроператоров России (АТОР) и Общенациональном союзе индустрии Гостеприимства (ОСИГ). Этот процесс не будет затягиваться, несмотря на политическую напряженность в российско-европейских отношениях из-за волнений в Белоруссии, заверили в Европарламенте, Еврокомиссии и диппредставительствах членов ЕС в РФ. В Совете Евросоюза «Известиям» заявили, что активно обсуждают открытие границ с третьими странами на экспертном уровне.

#### Пограничное состояние

Хотя о восстановлении туризма на европейском направлении говорить пока рано, открытие границ для россиян ожидается до конца этого года, заявил «Известиям» вице-президент АТОР Дмитрий Горин.

– Снятие всех ограничений и полноценное начало туристического сезона в Европе и во всем мире возможно в I квартале следующего года. Но открытие европейских границ может произойти гораздо раньше – мы надеемся, что это случится в IV квартале этого года, – сказал он, отметив, что сейчас сложно строить прогнозы, ведь зачастую планы корректируются по ситуации.

В ближайшее время, по мнению эксперта, будет происходить восстановление регулярных рейсов в Европу – примерно раз в неделю – для определенных категорий россиян. Например, для тех, кто работает, учится или лечится там, а также для родственников граждан ЕС.

Одним из позитивных примеров снятия ограничений вице-президент АТОР назвал Турцию. Согласно официальной статистике, наплыв туристов не привел к новой волне заражений, потому что соблюдались все протокольные нормы безопасности.

О том, что россиянам удастся беспрепятственно отдохнуть в Европе не раньше весны, «Известиям» сообщили и в ОСИГ.

– Полное открытие Евросоюза для российских туристов мы ожидаем не раньше марта. Однако это необходимо делать поступательно и осторожно, ведь в некоторых странах снова растет число пациентов с коронавирусом, – подчеркнул исполнительный директор ОСИГ Алексей Волков.

Многие рассчитывают, что вакцинация позволит ускорить процесс открытия границ. Однако COVID-19 до сих пор не изучен до конца, и есть вероятность, что инфекция будет мутировать, отметил эксперт.

#### Политические неурядицы

Кроме эпидемиологических проблем, на Европу обрушились и политические потрясения. В Белоруссии 9 августа начались массовые протестные акции оппозиции после выборов президента, на которых в шестой раз победил действующий лидер страны Александр Лукашенко. В ходе митингов без объективных причин полиция задержала журналистов «Известий» и сотрудников других СМИ. Вскоре их депортировали на родину.

В Евросоюзе договорились о введении индивидуальных санкций в отношении отдельных представителей руководства Белоруссии за применение насилия против демонстрантов и за возможную фальсификацию выборов. Россия, в свою очередь, признала голосование состоявшимся, однако президент **Владимир Путин** отметил необходимость проведения реформ для стабилизации ситуации. При этом он заявил, что Москва придет на помощь Минску, если ситуация выйдет из под контроля и экстремистские элементы, прикрываясь политическими лозунгами, перейдут определенные границы. На этот случай России

создала специальный резерв силовиков, который при необходимости может быть направлен в соседнюю страну оперативно, без согласования с Советом Федерации.

Эти и другие политические противоречия, по мнению некоторых экспертов, могут затруднить переговоры по открытию границ. Однако с такой позицией не согласны в Европе. При восстановлении транспортного сообщения ЕС будет учитывать только эпидемиологические критерии, заявила «Известиям» член подкомитета Европарламента по безопасности и обороне Елена Йончева.

– Список третьих стран, резидентам которых можно въезжать в страны ЕС в условиях пандемии, постоянно обновляется. Но здесь учитывается ситуация только с COVID-19, – сказала болгарский депутат Европарламента от социалистов.

При этом Елена Йончева отметила, что лишь один евродепутат от Польши Яцек Сариуш-Вольский предложил ввести санкции против России из-за ситуации в Белоруссии.

О том, что политические факторы не повлияют на открытие границ, «Известиям» сообщили в посольствах Латвии, Литвы, Финляндии и Швеции в России, а также в **пресс-службе** Еврокомиссии, отметив, что в этом году турпоток россиян вряд ли получится восстановить.

– Ежегодно ЕС посещают около 10 млн российских туристов. У нас пока нет полных данных за этот год, но мы ожидаем, что эти показатели будут ниже, учитывая ситуацию с пандемией коронавируса, – заявили в **пресс-службе** Еврокомиссии.

В Совете ЕС «Известиям» сообщили, что регулярно проводят совещания по увеличению «зеленого списка» как на экспертном уровне, так и с участием послов третьих стран. В Международной организации гражданской авиации не смогли ответить на запрос «Известий» о сроках восстановления транспортного сообщения, отметив, что у института нет регулирующих функций.

В посольствах России в Австрии, Бельгии, Литве, Норвегии, Польше, Португалии, Финляндии и Швеции «Известиям» рассказали, что пока переговоры о восстановлении транспортного сообщения не ведутся. При этом некоторые европейские страны снова возвращаются к применению ограничительных мер. Так, из-за роста числа случаев заражений, а также в качестве превентивной меры в связи с началом учебного года и завершением сезона отпусков совет министров Португалии с 15 сентября вновь вводит на территории всей страны режим «полной готовности».

– Тенденция к ужесточению действующих норм в борьбе с COVID-19 может в дальнейшем проявиться и в усилении контроля на границах, – подчеркнула первый секретарь, заведующая консульским отделом посольства России в Португалии Екатерина Спицына.

При этом в российских диппредставительствах выразили надежду, что процесс не будет политизирован.

<https://iz.ru/1055768/liubov-lezhneva/tishe-vedesh-kogda-es-otkroet-granitsu-dlia-rossijan>

### **РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.02.09; УБЫТОК РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ ПРЕВЫСИЛ Р120 МЛРД НАСКОЛЬКО ВЫРАСТУТ ПОТЕРИ ОТРАСЛИ ПО ИТОГАМ 2020 ГОДА**

Операционный убыток крупнейших российских авиакомпаний в первом полугодии 2020 года составил 121 млрд руб. Основные причины – снижение объема перевозок из-за коронавируса и рост курса валют, к которым привязаны лизинговые платежи

35 крупнейших российских пассажирских авиакомпаний, на которые приходится более 99% перелетов, по итогам первого полугодия 2020 года получили убыток от продаж (операционный убыток) в размере 121 млрд руб. Об этом РБК сообщил Борис Шокуров, заместитель исполнительного директора Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), в которую входят крупнейшие российские авиаперевозчики.

По словам Шокурова, сумма подсчитана на основе статистической отчетности компаний. Ранее АЭВТ прогнозировала, что потери российских авиакомпаний за первое полугодие составят 70 млрд руб.

Только у «Аэрофлота», на который приходится 42% российского авиарынка по количеству перевезенных пассажиров, убыток от продаж в январе–июне 2020 года составил 70,33 млрд руб., следует из отчета компании по РСБУ. Ее основной конкурент, авиакомпания S7 (15,6% рынка), не раскрывает финансовые показатели за квартал. Но основной владелец и председатель совета директоров S7 Group Владислав Филев в апреле пожаловался в интервью «Коммерсанту», что у компании не осталось ни одного направления, которое приносило бы прибыль.

Из-за чего компании получили убытки

Основные причины убытков – снижение объема перевозок на фоне пандемии и рост курса валют, к которым привязан лизинг самолетов, а также увеличение цен на керосин. «АЭВТ обладает полной картиной по отрасли, у нас нет оснований не согласиться с их оценкой, – сказала РБК пресс-секретарь S7 Group Надежда Горева. – Авиакомпания действительно накопила большие убытки за первое полугодие, а в условиях закрытых границ и высокой конкуренции на внутреннем рынке даже летний сезон не позволил нам заработать».

По итогам первого полугодия 2020 года российские и иностранные авиакомпании перевезли 30,7 млн пассажиров в России, что вдвое меньше, чем было годом ранее (66,2 млн человек). Основное падение пришлось на второй квартал, когда были прекращены полеты за рубеж и сильно сокращены внутрироссийские перевозки – число пассажиров снизилось с 38,1 млн (из них половина летела в другие страны) до 4,6 млн.

У «Аэрофлота» падение было еще сильнее – с 15,4 млн до 1,7 млн пассажиров. «Во втором квартале 2020 года, прежде всего в апреле и мае, большая часть флота группы «Аэрофлот» была остановлена на фоне карантинных ограничений, а воздушные суда, которые поднимались в небо, значительно снизили суточный налет», – отмечал заместитель гендиректора по коммерции и финансам «Аэрофлота» Андрей Чиханчин. «В условиях почти полного отсутствия доходов от пассажирских перевозок потребовались нестандартные решения», – добавил топ-менеджер. «Аэрофлот» переориентировал несколько пассажирских самолетов под грузовые перевозки, это принесло группе выручку в 12,28 млрд руб. (на 40,6% больше, чем годом ранее). Общая выручка группы в первом полугодии сократилась вдвое – с 311,44 млрд до 149,35 млрд руб.

Какой прогноз на весь 2020 год

По итогам 2020 года убытки от продаж российских пассажирских авиакомпаний могут вырасти до 200–250 млрд руб., сообщил РБК Шокуров. Это связано с тем, что высокий сезон в этом году был коротким. Непонятно, как поведут себя потребители из-за снижения доходов, а также неопределенности с полноценным возобновлением полетов за рубеж, к тому же четвертый квартал традиционно убыточный для авиакомпаний.

Ожидается, что во втором полугодии убытки будут больше, чем в первом, так как первые месяцы 2020 года отрасль работала в штатном режиме, не под влиянием эпидемии COVID-12, передал РБК через представителя старший эксперт по авиации консалтинговой компании Bain & Company Сергей Зайцев. В итоге убыток российских авиакомпаний в 2020 году может составить 270–330 млрд руб., констатировал он. Горева также считает, что результаты за весь 2020 год будут еще хуже, чем за первое полугодие, но свою оценку не представила.

По прогнозу Bain, в декабре внутренние перевозки могут восстановиться до 65–75% от уровня 2019 года, а при полетах за рубеж авиакомпании уже почти полностью пропустили прибыльный летний сезон, и даже если международное авиасообщение откроется в ближайшее время, они не смогут получить значительные объемы прибыли от этих рейсов до конца года, отметил Зайцев.

По итогам 2020 года количество пассажиров сократится более чем в два раза – с 128 млн до 60 млн человек, сообщил в интервью телеканалу «Россия 24» гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев. По его оценке, рынок просядет на один-два года, но в 2022–2023 годах восстановится. «Сейчас российская авиация растет темпом 9–10% [в год], но это все равно в два раза больше, чем мировой [темпа]», – указал он.

Перевозчикам, потерявшим пассажиров из-за коронавируса, полагаются компенсации, они были утверждены правительством в мае 2020 года. Субсидии на общую сумму 23,4 млрд руб. выделялись из расчета потерь перевозчиков за шесть месяцев – с февраля, когда начало сокращаться число рейсов из-за пандемии, до конца июля 2020 года. Но до сих пор из этой суммы не были израсходованы 7 млрд руб., поэтому **Росавиация** предложила правительству продлить действие программы еще на два месяца, до конца сентября, а также увеличить компенсации в пересчете на каждого потерянного пассажира с утвержденных ранее 365 руб. до 840 руб., сохранив общий размер субсидий. «Мы очень ждем продления этой программы субсидирования авиакомпаний. Это помогло бы нам в низкий сезон», – говорит Горева.

Также авиакомпании получают не связанные с коронавирусом субсидии: для полетов из европейской части России на Дальний Восток, в Крым и Калининград (в 2020 году было выделено 5,8 млрд руб.). Также субсидируются рейсы между регионами без промежуточной посадки в Москве (на эти цели заложено 8,3 млрд руб.). В период пандемии перевозчики были вынуждены переориентировать международные емкости на внутренний рынок, а бюджеты основных программ субсидирования остались неизменными, утверждает Горева. «Нам кажется правильным со следующего года увеличить объемы программ на 30–50% с целью переориентирования трафика», – указывает она. **Данное обращение в Минтранс пока не поступало, сообщил РБК представитель ведомства.**

В конце июля премьер **Михаил Мишустин** подписал распоряжение о выделении еще 3 млрд руб. на авиаперевозки между регионами, но для этого авиакомпании должны эксплуатировать самолеты российского производства, выпущенные после 2009 года. Эти деньги позволят перевезти дополнительно не менее 450 тыс. пассажиров, говорится в распоряжении.

<https://www.rbc.ru/business/02/09/2020/5f4f556a9a7947d17d61f0f6>

### **ФЕДЕРАЛПРЕСС; СЕРГЕЙ ТАБАРИНЦЕВ-РОМАНОВ; 2020.03.09; ПОДРЕЗАННЫЕ КРЫЛЬЯ. КАКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПРИДЕТСЯ СПАСАТЬ**

Воздушные перевозки – казалось бы, один из довольно стабильных и развивающихся рынков – в период пандемии перенес сокрушительный удар. Перекрытые границы, жесткое ограничение любых перемещений не только за рубеж, но и на внутренних линиях привели к тому, что пассажиропоток у большинства авиакомпаний упал в разы, а у некоторых и на порядок. По каким авиакомпаниям кризис ударил сильнее, а на ком почти не отразился или заставил переформатировать бизнес – в рейтинге «ФедералПресс», посвященном организациям, вошедшим в число системообразующих предприятий отрасли по версии **Минтранса РФ**.

Воздушные перевозки – рынок довольно специфический и очень важный. Авиакомпании связывают нас со всем миром, а в удаленных районах обеспечивают возможность добраться до большой земли. Словом, это жизненно важная отрасль, и в перечень системообразующих предприятий попали практически все основные участники рынка, как находящиеся в государственной собственности, так и совсем небольшие частные компании, чей парк состоит из десятка вертолетов.

Для ранжирования компаний по различным характеристикам мы изучили финансовые показатели авиакомпаний через сервис Seldon.Basis – размер активов, выручку, прибыль и размер уставного капитала, а также объем и характер госконтрактов; в отличие от других



отраслей, все участники этого рейтинга выполняют или выполняли ранее госконтракты. Кроме того, чтобы более точно понять, насколько коронакризис ударил по отрасли, мы изучили данные **Росавиации** о пассажиропотоке за прошлый год и изменении трафика за полугодовой период.

Большому самолету – дальняя дорога

Почти половину участников перечня можно отнести к компаниям, которые выполняют международные рейсы. И даже если их не очень много, а компания считается региональной, все, кто попал в этот сегмент, имеют достаточно широкую маршрутную карту по России. Безусловно, лидером здесь является «Аэрофлот – российские авиалинии», который почти удвоил в прошлом году чистую прибыль и заработал 5,29 млрд рублей. Впрочем, тут стоит сделать оговорку, что в структуру «Аэрофлота» входит лоукостер «Победа» и финансовый показатель можно делить на двоих. Что «Победа», что руководство «Аэрофлота», впрочем, получают довольно противоречивые оценки в прессе. Лоукостер давно стал символом некорректного отношения к пассажирам, цены далеко не бюджетные, но маршрутное расписание его таково, что охватывает серьезный поток пассажиров. Что до самого «Аэрофлота», в последние годы финансовое состояние наследника советского авиагиганта не всегда стабильно, например, в 2015 году убыток компании составил 20 млрд рублей. В прессе довольно часто можно найти критику ее нынешнего руководителя Виталия Савельева, который начинал карьеру как банкир у Михаила Ходорковского и в других бизнес-структурах, не имеющих к авиации никакого отношения.

Авиакомпания «Сибирь», хоть и снизила доход на треть, удержалась на втором месте с 3,6 млрд рублей. Авиакомпания – лишь один из активов S7 Group, в которую входят отдельные подразделения по доставке грузов, обслуживанию воздушных судов, туроператор и даже космическая программа на базе плавучего космодрома «Морской старт». Компанию основали супруги Владислав и Наталья Филевы, но Владислав в последние годы более активно занялся именно космической программой. Наталья Филева, возглавлявшая совет директоров авиакомпании, погибла в авиакатастрофе вместе с отцом в марте 2019 года. Вполне возможно, что это событие отчасти повлияло на устойчивость компании в прошлом году.

А замыкает тройку лидеров организация из Екатеринбурга «Уральские авиалинии». Пассажиропоток компании рос год от года довольно интенсивно – в прошлом году увеличился до 9,6 млн человек, и в этом году УА вполне могли рассчитывать на то, чтобы войти в «клуб десятиmillionников», но, судя по всему, с рекордами в этом году не повезет. Несмотря на то что компания динамично развивается, она постоянно попадает под огонь критики со стороны пассажиров, а их, как мы помним, становится все больше. Основные претензии – вопиющая непунктуальность (задержки рейсов давно вошли в привычку, что становится проблемой на стыковочных рейсах), низкое качество питания на внутренних рейсах и другие сервисные моменты.

Абсолютным аутсайдером рейтинга стала югорская компания «ЮТэйр», которая в последние годы по несколько раз в год получает иски о банкротстве. Компания, изначально имевшая хорошие позиции, была крупнейшим подрядчиком ООН по доставке грузов гуманитарной помощи и активно завоевывала небо, но в последние годы столкнулась с серьезными трудностями. Одним из основных акционеров остается Югра, а депутаты окружной думы ежегодно спорят, стоит ли выделять многомиллиардные субсидии «ЮТэйр», чтобы удержать на плаву. Федеральное правительство намерено сохранить значимую компанию, но чистый убыток в 15 млрд рублей за прошлый год делает эти намерения крайне затратными.

Летим туда, куда дороги нет

Вместе с авиагигантами живут и те, чей авиапарк в лучшем случае состоит из самолетов типа Ан-24, а в большинстве вариантов – из Ан-2 и нескольких вертолетов Ми-8. Тем не

менее они выполняют не менее важную миссию – связывают удаленные территории Крайнего Севера и Дальнего Востока с крупными городами и, в общем, с цивилизацией. Обороты здесь совсем другие, миллиардных заработков нет и в помине, но есть свои лидеры и аутсайдеры. Наиболее мощный авиапарк здесь у красноярского «Красавиа», в котором есть десяток Як-42, несколько Ан-24 и больше десятка вертолетов – всего 34 борта. Отсюда и неплохие обороты и прибыль аж почти в 58 млн рублей. Следом за ним гораздо более скромный «Второй архангельский объединенный авиаотряд», который выполняет рейсы по удаленным территориям Архангельской области и Ненецкого автономного округа. В парке всего лишь 10 маленьких самолетов и 10 вертолетов Ми-8, но прошлый год был успешным, прибыль практически утроилась и превысила 30 млн рублей. Камчатское авиационное предприятие провело еще более успешный год с ростом чистой прибыли на 600 с лишним процентов и тоже заработало чуть больше 30 млн рублей. В управлении этой авиакомпания есть даже аэропорт «Елизово» и около 20 самолетов и вертолетов.

Однако не все так радужно в регионах. «Комиавиатранс», в чьем ведении находится сразу семь аэропортов в различных городах Республики Коми, а в парке есть даже самолеты Embraer 145 на 44 человека, показал почти миллиардный убыток, причем не первый год подряд. В минусе оказалась второй год подряд госкомпания «Хабаровские авиалинии». В собственности этого ГУП два довольно крупных аэропорта, он контролирует 80 % авиаперевозок региона, но все же деятельность остается убыточной.

Только вертолетом можно долететь

Из местных авиакомпаний особняком стоят те, у которых вообще нет самолетов, а весь парк состоит из вертолетов. Они работают в совсем уж сложных условиях и территориях. Самой прибыльной из них оказалась «Авиакомпания Ямал», которая заработала за прошлый год 634 млн рублей. «Ямал» располагает очень серьезным авиапарком – 58 вертолетов – и занимается тем, что доставляет в удаленные территории вахтовиков, выполняет госконтракты с различными органами власти, например с окружным избиркомом и службой ветеринарного контроля.

Почти столь же успешна камчатская авиакомпания «Витязь-аэро», которая располагает двумя десятками винтокрылых машин. Часть из них выполняет маршрутные рейсы по расписанию, часть возит туристов, например, в Кроноцкий заповедник, где расположена знаменитая на весь мир долина гейзеров. Есть даже VIP-самолет, оборудованный как роскошный бизнес-джет, где можно проводить деловые переговоры.

Еще одна авиакомпания, которая попала в эту часть рейтинга, – «Норильск авиа». По сути это корпоративная авиакомпания, но со столь же специфическим авиапарком, состоящим из 16 вертолетов. Значительная часть рейсов используется для нужд «Норникеля», но ее возможности используют ученые, туристы, исследователи и врачи на территории Таймырского полуострова.

Самолеты для корпораций

Впрочем, собственные авиакомпании, располагающие современными бизнес-джетами, вертолетами и даже чартерными перевозками, есть у многих корпораций. Наиболее успешной в плане прибыли оказалась авиакомпания «Алроса», имеющая важное значение для Якутии. Помимо внушительного, хотя и возрастного авиапарка, компания управляет деятельностью семи аэропортов и имеет довольно широкую маршрутную карту не только по региону, но и по стране. Еще одна прибыльная корпоративная компания – «Северсталь» – изначально формировалась как ресурс для перелетов руководства компании, но удачное расположение в Череповце и расширение парка самолетов, в том числе за счет новых «Сухой Суперджет 100», изменили модель работы – сейчас «Северсталь» совершает регулярные перевозки и оказывает чартерные услуги по различным направлениям.

А вот две другие компании несут устойчивые потери. Дочерняя для «Норникеля» авиакомпания «Нордстар» перевезла за прошлый год более миллиона пассажиров. Она является ключевым авиаперевозчиком региона, но тем не менее убытки за прошлый год приблизились к половине миллиарда рублей. Еще более удивительные результаты показала «Газпром авиа». Основа авиапарка – более сотни вертолетов и 24 самолета. Все это позволяет обслуживать нужды госкорпорации, однако самолеты выполняют и чартерные перевозки. Как бы то ни было, но за все время работы авиакомпании, по данным Seldon.Basis, прибыли не было ни разу.

Короли и боги госконтрактов

Наша традиционная и любимая рубрика о тех, кто получает наиболее серьезные государственные контракты и осваивает бюджетные средства. И на первом месте с огромным отрывом от остальных оказывается «Аэрофлот». В принципе, это не удивительно, поскольку компания остается частично государственной и обладает самыми крупными возможностями для выполнения огромных контрактов по организации перелетов первых лиц государства, депутатов Госдумы, Фельдъегерской службы, перелеты в интересах органов социального страхования, а также выполняет контракты для специального летного отряда «Россия».

На второй строчке – «Газпром авиа», и это, если разобраться, тоже понятно. Дело в том, что Газпром остается государственной компанией и все полеты для его структур оформляются как госзакупки. Неудивительно, что за 12 лет таких контрактов набралось уже на 20 с лишним миллиардов рублей.

А вот на третьей строчке сюрприз для грандов – небольшая региональная авиакомпания из Якутии «Полярные авиалинии». Небольшие самолеты Ан-2 и 28 вертолетов активно используются в качестве бортов для санавиации, патрулирования лесов, доставки спасателей и подобных вещей. Благодаря этому многие небольшие региональные авиакомпании, попавшие в рейтинг, имеют сотни контрактов общей суммой на миллиарды рублей.

Миллион пассажиров раз, миллион пассажиров два – кто больше?

Пассажиропоток за год – один из ключевых показателей, которые демонстрируют успешность, размах и устойчивость авиакомпаний. И вновь лидер – «Аэрофлот», который за 2019 год перевез более 37 млн пассажиров, это около 40 % общего рынка авиаперевозок. 245 лайнеров и огромная маршрутная сеть обеспечивают лидерство над любым конкурентом.

«Сибирь» активно развивает бизнес, но даже 14 млн пассажиров за прошлый год не позволяют побороться за лидерство. А сзади буквально на хвост наступают «Уральские авиалинии», прибавляющие по 10–15 % потока в год, но достичь 10 млн пассажиров им в этом году не суждено.

В целом 13 авиакомпаний из рейтинга перевозят более млн человек в год, но по многим небольшим компаниям «Росавиация» не публикует данных.

Крутое пике

Впрочем, гораздо интереснее и показательнее цифры о том, как изменились перевозки в первой половине этого года в связи с карантинными мерами. И минимальное падение здесь показывают как раз небольшие региональные и местные авиакомпании. Абсолютный лидер по устойчивости – маленький «Норильск авиа», который перевез за первую половину 2019 года 16 тыс. человек, почти столько же и в этом году – соотношение на уровне 92,9 %, или снижение лишь на 7,1 %.

Лишь немного хуже положение у ростовской компании «Азимут». Это одна из самых молодых и динамично развивающихся авиакомпаний – основана в 2017 году. Базовый аэропорт – Платов в Ростове-на-Дону. Всего за три года парк был расширен до 11 самолетов, при этом, что интересно, полностью состоит из «Сухой суперджет 100», а пассажиропоток в прошлом году превысил миллионный показатель. Основатель компании

– председатель совета директоров «Внуково» Виталий Ванцев, который ранее был совладельцем лоукостера Sky Express и гендиректором государственной компании «Росавиа». Часть пакета он и остальные акционеры продали Ростовской области, чтобы добиться субсидий на ряд направлений. Можно отметить, что на фоне пандемии «Азимут» оказался в очень удобном положении – первые границы стали открывать для вылетов в том числе из Платова. Вероятнее всего, это и определило сохранение пассажиропотока за полгода на уровне 87 %.

Более 80 % трафика сохранили также «Сибирь» и «Нордавиа – региональные перевозки» – архангельская компания, которая обслуживает нужды правительства региона, выполняет чартерные рейсы и перевозки по России.

Гораздо более жесткое «приземление» случилось с авиакомпанией «Икар», которая занимается преимущественно чартерными перевозками, в первую очередь для туроператора «Пегас туристик». Поток пассажиров снизился в четыре раза и, вероятнее всего, продолжит снижаться. В два с лишним раза упал пассажиропоток основного перевозчика «Пегаса» – авиакомпании «Северный ветер».

В числе аутсайдеров в этой части рейтинга оказался и «Аэрофлот». Значительная часть международной маршрутной сети сыграла здесь дурную шутку, обвалив пассажиропоток на 10 млн человек, оставив лишь 44 % от прошлогодних результатов.

«Восстановление отрасли займет до трех лет»

Кризис еще не закончился, страны не спешат открывать свои границы, хотя внутренние перевозки начинают оживать. Тем не менее, как видно из последних цифр, падение даже с учетом обычных января – марта колоссальное. Даже без второй волны коронакризиса падение будет продолжаться, а на восстановление прежних показателей потребуются не один год, считают эксперты.

«По данным компании «Аэрофлот», в текущем году при условии восстановления авиаперелетов до конца года пассажиропоток восстановится на 50 % от прошлогоднего показателя. В 2019 году компании перевезли 128 млн человек, в 2020 году прогнозируется не более 60 млн человек. По данным на конец июля 2020 года, авиакомпании России несут убытки от прекращения полетов внутри страны и на международных рейсах в размере 423 млрд рублей, аэропорты – 80 млрд рублей. Потери сектора на конец июля – около 30 %.

По оценке Института экономики транспорта ВШЭ, прямые убытки российских авиакомпаний от карантинного периода составят не менее 200 млрд рублей, при этом государственные субсидии (23,4 млрд рублей на 1 июня) недостаточны ни для сохранения конкурентной среды, ни для поддержания работы отрасли. Упущенный доход авиаотрасли может превысить 72 % годовой выручки. По разным оценкам, если международные авиаперелеты и туристический поток в РФ не восстановятся до середины 2021 года, восстановление отрасли займет 2–3 года (при условии роста доходов населения до докризисного уровня)», – отметил в комментарии «ФедералПресс» руководитель аналитического департамента АMarkets Артем Деев.

<https://fedpress.ru/article/2570324>

### **АИФ; ЮЛИЯ ВАНДЫШЕВА; 2020.03.09; НЕЛЕТНАЯ ПРОБЛЕМА, ИЛИ ПОЧЕМУ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК МОЖЕТ ЛИШИТЬСЯ МАЛОЙ АВИАЦИИ**

В 2014 году президент России, чтобы повысить уровень жизни населения в отдаленных населенных пунктах, объявил о необходимости начать развитие региональных аэропортов в стране. Дальнему Востоку был отдан приоритет. Амурской области выпала честь на своем примере показать эффективность этой программы, но, увы, что-то пошло не так. В итоге в причинах сейчас разбираются аж 6 прокуратур и 5 следственных комитета от Хабаровска до Москвы и Санкт-Петербурга.

Обещанного пять лет ждут?

На первом этапе федеральной программы «Развитие транспортной системы в России» планировалось в Амурской области провести реконструкцию трех аэропортов: Зея (самый крупный и стратегически важный для авиации региона в целом), Экимчан (северный и в перспективе наиболее подходящий для нужд Космодрома «Восточный») и Бомнак (самый маленький). Все объекты находятся под управлением ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» («дочка» **Росавиации**). Собственно, им и было поручено контролировать исполнение проекта и выступать заказчиком.

– Реконструкция аэропорта Зея недопустимо затянулась на 5 лет. Работы начались в августе 2015, срок сдачи был в 2018 году, но теперь уже перенесен на конец 2020 года. Проект на 1 миллиард 700 миллионов. Часть работ уже выполнена, но объект не готов до сих пор. Общее выполнение физических объемов работ по объекту составляет 78%, – комментирует ситуацию Александр Зеленин, министр транспорта Амурской области. – Еще два проблемных объекта от ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» – это аэропорт Экимчан и посадочная площадка Бомнак. Там реконструкция ведется с 2016 года. И если с Бомнаком еще как-то более-менее, то Экимчан и вовсе был приостановлен в 2017 году, едва там начались работы.

Правительство Амурской области начало бить тревогу с 2018 года. Но в ответ на вопрос о причине приостановки реконструкций аэропортов получали от ФКП объяснение, что, мол, проблема в подрядных организациях и мелких недочетах по проекту. А пока в **Росавиации** делали попытки сдвинуть стройку с мертвой точки, регион и в без того дефицитном бюджете год за годом изыскивает средства на субсидирование перелетов внутри области.

– В связи с проводимыми строительными работами на взлетно-посадочной полосе Зеи социально важные рейсы, выполняемые ранее на самолётах Ан-2, с 15.10.2017 были приостановлены. ГАУ Амурской области «Амурская авиабаза», осуществляющее авиационные перевозки пассажиров, вынуждено уже три года выполнять рейсы в Зейском районе на вертолёте Ми-8, – указывает на всю серьезность сложившейся в регионе ситуации Василий Орлов, губернатор Амурской области. – Стоимость лётного часа вертолёта в 1,8 раза выше стоимости лётного часа самолёта Ан-2. Бюджет вынужден нести колоссальные убытки, о чем мы неоднократно сообщали в различные инстанции, в том числе Генеральную прокуратуру РФ.

Причины остановки реконструкции транспортных узлов Амурской области – существенные недоработки проектов.

Контроль на словах

Жители региона очень ждут возобновления авиасообщения самолетами, ведь вертолетное сообщение очень затратное, а также не только очень зависит от погодных условий, но и требует предварительной заявки, что не может гарантировать регулярности рейсов.

– В ходе контрольного приезда в регион **руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Александра Нерадько** в октябре 2019 года была проведена проверка качества выполненных работ в зейском аэропорту и отмечено, что заказчику с подрядчиком необходимо наращивать усилия и увеличивать количество работников, но это в итоге сделано не было, – объясняет руководитель регионального **минтранса**. – Сегодня, насколько нам известно, для своевременного завершения работ первого этапа необходимо получить положительное заключение Главгосэкспертизы на скорректированную проектно-сметную документацию. На какой стадии этот процесс, также непонятно.

Еще один проблемный объект ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» – аэропорт Экимчан, где работы встали колом, едва начавшись. И вновь, если верить переписке правительства Амурской области и заказчика, во всем виноват подрядчик.

Из официальной переписки ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» с правительством Амурской области от 02.12.2018: «На данный момент работы на объекте (Экимчан)



остановлены. В связи с невыполнением работ согласно контракту, неподтверждением затрат в объеме полученного аванса контракт с ООО „Строительно-дорожные машины“ (СДМ) расторгнут... В арбитражном суде Хабаровского края находятся материалы по иску ФКП „Аэропорты Дальнего Востока“ о взыскании 313 475 622 рублей».

Такой версии, объясняющей провал госпрограммы, ФКП придерживалось на протяжении почти 4 лет. К тому же это подтверждал и тот факт, что в отношении директора подрядной организации по Экимчану на основании заявления заказчика 26 июля 2018 года Следственное управление УМВД по Хабаровскому краю возбудило уголовное дело по статье 160 УК РФ «Присвоение или растрата». Однако после вмешательства в дело о долгостроях журналистов вопросы у правоохранительных органов появились уже к руководству ФКП «Аэропорты Дальнего Востока».

Причин много, настоящая – одна

У писателя Оскара Уайльда есть замечательное выражение: «Истина редко бывает чистой и никогда – однозначной». В этом деле тоже не все так чисто и не все так однозначно, но мы попытались разобраться во всех хитросплетениях.

Главный принцип журналистики – предоставь слово всем участникам конфликта. Вот и мы решили не отступать от этого правила и разыскали директора «СДМ» Михаила Филиппова, который, несмотря на созданное о нем уже мнение «мошенника», даже и не думал скрываться и согласился рассказать свою версию «печальной» стройки, которая едва не стоила ему свободы.

– 12 октября 2016 года между ФКП «Аэропорты ДВ» и «СДМ» был заключен госконтракт. Уже в ноябре нам был перечислен аванс в размере 30%, позволяющий нам дополнительно приобрести технику, привлечь подрядные организации с целью увеличения темпов и объемов земельных работ, которых в проекте было около 50%, – излагает свою версию событий директор «СДМ». – Первой проблемой было завезти на объект технику и людей, потому что местами дороги и мосты, способные выдержать тяжелые машины, вообще отсутствуют. Но мы смонтировали там свой вахтовый поселок на 100 человек. Протянули 3 километра временной ЛЭП, установили подстанцию, дробильно-сортировочный комплекс, бетонный завод, 36 единиц техники, только самосвалов 18 штук, запас топлива и закупили часть оборудования для исполнения контракта. Кстати, все это в расходной части проекта вообще не было учтено, то есть фактически мы делали это за свой счет в надежде потом возместить в рамках контракта. В общем, мы приготовились к масштабным работам. Но в итоге получилось, как получилось.

Зайдя в ноябре 2016 года на объект, компания сходу уткнулась в проблемы, которые позднее и сыграли с ее директором злую шутку. Для начала оказалось, что проект, разработанный АО «Ленаэропроект», по мнению подрядчика, мягко говоря, не совпадал с имеющейся на Экимчане действительностью. После очистки территории площадью более 15 гектар от снега и растительности оказалось, что проектировщики ошиблись в расчетах по уровню взлетно-посадочной полосы, местами на 8-10 метров. Дальше – больше. Новый склад ГСМ нужно было возвести на том же месте, что и старый. А как это сделать при условии, что деятельность аэропорта не должна прекращаться? Также потеряли в проектной документации и наличие важной, по международным меркам, гидрометеостанции 1904 года постройки, которая угодила в зону реконструкции транспортного узла и которую нужно было куда-то и за чей-то счет перемещать.

Золотые карьеры

– Большинство недоработок по проекту можно было бы устранить, не приостанавливая стройку, но этим должен был заниматься заказчик, которого мы не раз официально уведомляли обо всем, – высказывает свое мнение Михаил Филиппов. – Однако вскоре появилась проблема, которая и вовсе была для нас непреодолима. Оказалось, что карьеры, которые по плану были отведены под добычу грунта, почему-то оформлены на третьих

лиц. Ближайшие свободные участки, которые нам предложили в минприроде региона, находились аж в 80 километрах от аэропорта.

Все карьеры, которые, по идее, как это положено на этапе проектирования, должны были быть изъяты в пользу государства под выполнение важной программы, по факту после прохождения проекта Главгосэкспертизы оказались заняты золотодобывающей компанией «Покровзолото», а лицензию она получила 19 июля 2016 года, за месяц до конкурса по реконструкции аэропорта. Кроме того, глава администрации Селемжинского района тут же отдал золотникам еще и земельный участок в аренду на 25 лет. И делалось это даже без проведения общественных слушаний.

В итоге лицензия «Покровзолото» накрыла не только карьеры, а еще 1/3 взлетно-посадочной полосы и три улицы поселка Экимчан вместе с жилыми домами. В Федеральном агентстве по недропользованию департамента «Дальнедра», где выдавали лицензию, попадание в границы участка зоны аэропорта и поселка объяснили так: «Подготовка схем расположения участков недр, предоставляемых в пользование, производится на основе географических карт масштаба 1:200 000 (2 км на 1 см). В таком масштабе сложно определить и точно оконтурить границы населенных пунктов». Странно, не правда ли? И это в эпоху цифровых технологий и спутниковых систем, которые, по идее, должны предотвращать подобные казусы.

Всегда смотрите на нюансы

Так, например, в приложении к лицензии указан прогнозируемый запас золота – всего 64 кг. Знающие люди поймут, что это чрезвычайно мало при таком затратном предприятии, как золотодобыча. Версию о том, что лицензия получалась отнюдь не для добычи золота, подтверждает и другой ответ «Дальнедр» о том, что прямую деятельность организация осуществляла всего полтора года. 2017 и часть 2018. Аккурат пока длилась стройка на Экимчане. Выходит, руководство компании хотело заработать на чем-то другом?

– Нам буквально сразу поступило от «Покровзолота» предложение покупать грунты у них. Естественно, мы согласились, ведь контракт-то надо было как-то выполнять. И опять же «Аэропорты ДВ» никак не пытались даже урегулировать этот вопрос. В итоге нам пришлось заплатить за грунт более 9 миллионов рублей.

Однако в «Дальнедрах» сообщили, что продавать грунт по условиям лицензии «Покровзолоту» сторонним организациям не предусмотрено, то есть запрещено. Тем не менее продажа шла вплоть до июля 2017 года. В марте 2018 года «Покровзолото» уже само обратилось к заказчику в лице директора ФКП Павла Сергеева с предложением выделить границы горного участка и освободить карьеры, которые изначально были предусмотрены проектом, но это письмо было проигнорировано.

– Мы теперь уже понимаем, что нас всеми силами пытались выкинуть из контракта, поэтому уже в апреле 2018 с нами расторгли в одностороннем порядке контракт и тут же написали заявление в полицию, – комментирует Филлипов. – Причиной была якобы растрата нами 230 миллионов. Однако на тот момент мы неоднократно пытались закрыть ряд работ, которые даже превышали эту сумму, но заказчик под разными предлогами документы не подписывал.

Еще одним желающим отщипнуть кусочек федерального контракта оказался директор аэропорта Экимчан Владимир Семенов, сотрудник ФКП «Аэропорты Дальнего Востока», который, если так можно выразиться, удачно стал владельцем участка земли прямо в границах проекта. И на это ФКП тоже, судя по переписке с подрядчиком, никак не реагировало. Надо сказать, руководство подразделения **Росавиации** вообще как-то самоустранилось от решения вопросов, возникших при строительстве аэропорта Экимчан.

– 26 июня 2017 года исполнение проекта по решению сторон было приостановлено. Основание – грубейшие нарушения в проектной документации. С этим согласился и заказчик, и это же доказывается решением суда в марте 2019 года, которым расторжение контракта с «СДМ» признано незаконным, – говорит глава юридической компании

Максим Бергеля, представляющий интересы СДМ в суде. – Кроме того, как оказалось позднее, руководство «Аэропортов ДВ» даже не пыталось все это время принудить проектную организацию исправить выявленные нарушения. А вместо этого ФКП с завидным упорством пытается уже в третий раз на тех же основаниях, что суд уже дважды признал незаконными, расторгнуть договор с «СДМ». На наш взгляд, это воспрепятствование законной предпринимательской деятельности. Но оценку этому пусть дает следственный комитет, куда Филиппов обратился с заявлением. Что до средств, которые, как ранее утверждалось, руководство ФКП растрачены, то в арбитражном суде «Аэропорты ДВ», по сути, признали, что объемы выполнены, но не приняты. К тому же строительно-финансовая экспертиза, которую мы просили сделать суд, показала бы, что это не Филиппов должен деньги заказчику, а ему должны.

Почему, выделенные под госпроект, карьеры оказались оформлены на третьих лиц, сейчас разбирается прокуратура.

Кручу, верчу, запутать хочу

Выходит, относительно истинных причин приостановки работ на Экимчане руководство ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» в лице Павла Сергеева, докладывая на разных уровнях, мягко говоря, лукавило? Надо сказать, по словам Владислава Кайдалова, руководителя юридического отдела «Ленаэропроект», куда мы также обратились за разъяснением, по Экимчану к ним со стороны ФКП никаких обоснованных претензий в период с 2016 по 2020 годы не поступало. Интересно! А ведь проектировщик, которому заплатили за работу почти 100 миллионов, обязан был устранить выявленные нарушения за свой счет. Но в ФКП решили иначе и летом 2019 года заключили с проектной организацией еще один контракт стоимостью 25 миллионов по корректировке проекта Экимчан.

В суд иски с претензиями по качеству проекта Экимчан на «Ленаэропроект» ФКП все же подало, но только в марте 2020 года, когда уже всю шли прокурорские проверки.

– Да, они подали на нас иск. Был суд, в рамках которого с их стороны не было доказано, что проблемы были с нашей стороны по проекту, и никаких вопросов к нам нет, – заявил в беседе Владислав Кайдалов.

Но сразу хочется задать вопрос. Как «Аэропорты ДВ» при наличии на том же Экимчане стольких установленных подрядчиком нарушений не смогли в суде их предъявить?

Надо отметить, что иск заказчик подал только на Экимчанский проект. А как же быть с Зеей, где также были выявлены нарушения, из-за чего стройка была приостановлена и аэропорт фактически приостановил свою деятельность еще с 2017 года? Здесь также с «Ленаэропроект» был заключен новый контракт. Выходит, руководство «Аэропортов ДВ» вместо того, чтобы понуждать проектную организацию с 2017 года, когда были выявлены нарушения в проекте, предпочло игнорировать сообщения от подрядчиков, а потом просто еще раз потратить деньги из бюджета?

Избирательный подход

Складывается впечатление, что «особые отношения» у руководства «Аэропортов ДВ» сложились и с подрядчиком на аэропорте Зeya с ГВСУ № 7. Несмотря на все его провалы в работе, коих было немало, если верить неоднократным ответам ФКП в прокуратуру, правительство Амурской области и Росавиацию, почему-то к ГВСУ здесь были лояльней, чем к тому же «СДМ», с которым уже в третий раз пытаются расторгнуть контракт. А ведь, как показала проверка Военной прокуратуры ВВО по зейскому аэропорту, есть вопросы со стороны даже уголовного кодекса.

– Прокуратурой округа проверено соблюдение законности при расходовании бюджетных средств, полученных на цели строительства аэропорта Зeya. Проверкой выявлены отдельные факты невыполнения подрядчиком работ, предусмотренных условиями государственного контракта, и несоблюдения сроков их исполнения. В настоящее время устанавливаются обстоятельства и причины допущенных нарушений с целью

последующего решения вопроса об осуществлении прокурорского реагирования, в том числе направленного (при наличии оснований) на уголовное преследование виновных лиц в СК Московского гарнизона, – комментирует Борис Хубиев, и. о. прокурора ВВО.

К подрядчику и заказчику у военной прокуратуры возникли вопросы в части отсутствия ряда работ, которые почему-то были по факту приняты как выполненные, на сумму порядка 38 миллионов. Надо сказать, что «Аэропорты ДВ» и раньше хлопотал за ГВСУ № 7. Например, просил местную администрацию за свой счет вывезти с территории строительства почти 2 тысячи кубометров различного мусора и вырубленных деревьев. Странно. А что, в стоимость контракта в 1,7 миллиарда это не входит?

На выполнение госконтракта в аэропорту Зея военная прокуратура заподозрила крупное хищение.

Прокурорские проверки

В декабре 2018 года губернатор Амурской области Василий Орлов обратился с заявлением в генеральную прокуратуру, ему очень хотелось понять, что же на самом деле происходит с аэропортами. Дальневосточная и Восточно-Сибирская транспортные прокуратуры попытались разобраться, но на тот момент всей картины по объективным причинам увидеть не могли. Но после получения данных независимого журналистского расследования ситуация сдвинулась с мертвой точки. Сейчас на базе ДВТП создана целая межведомственная комиссия, и результатом ее работы стал ряд неутешительных выводов, которые могут свидетельствовать о том, что истинные причины провала госпроекта нужно искать в ФКП «Аэропорты Дальнего Востока».

– Дальневосточной транспортной прокуратурой по результатам проверок были направлены материалы в Следственный комитет Амурской области, Дальневосточное следственное управление на транспорте Следственного комитета и в прокуратуру Санкт-Петербурга, где в рамках доследственных проверок будет дана оценка действий руководства ФКП «Аэропорты Дальнего Востока», – рассказывает о масштабах проведенной работы Слава Когай, и. о. прокурор Дальневосточной транспортной прокуратуры. – В марте и августе 2020 года проведено 2 межведомственных совещания с участием руководителей прокуратуры Восточного военного округа, Дальневосточного МТУ **Росавиации**, Управления государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Дальневосточному федеральному округу **Ространнадзора**, Управления ФСБ России по Хабаровскому краю, Управления на транспорте УВД России по Дальневосточному федеральному округу, Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, заказчика ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» и подрядчиков – ФГУП «ГВСУ № 7» и ООО «Строительно-дорожные машины» по вопросам соблюдения требований федерального законодательства при строительстве аэропортов Экимчан и Зея в Амурской области в рамках Государственной программы «Развитие транспортной системы». Кроме того, определены первоочередные мероприятия по контролю за работой заказчика, подрядчиков и проектной организации со стороны правоохранительных органов. По результатам разработаны планы мероприятий (дорожные карты) по обеспечению скорейшего завершения строительства на указанных объектах.

Смена ролей

На сегодняшний день вопросов у правоохранительных органов больше, чем ответов, потому что слишком долго ситуация была скрыта от посторонних глаз, в том числе и со стороны руководства ФКП «Аэропорты Дальнего Востока». Кстати, редакция «АиФ Дальинформ» неоднократно обращалась к господину Сергееву за комментариями, но каждый раз получала странно сформулированный отказ. Впрочем, похоже, это в стиле ФКП – уходить от прямых вопросов... За отказ отвечать на запрос информации от СМИ П. Б. Сергеев Хабаровской транспортной прокуратурой был привлечен к административной ответственности, но даже после этого он упорно продолжает отказываться от



комментариев. Так может, он станет более разговорчивым в общении со следователями Дальневосточного Следственного комитета на транспорте?

– Сейчас по строительству аэропорта Экимчан проводится доследственная проверка в отношении руководства ФКП «Аэропорты Дальнего Востока» сразу по нескольким статьям Уголовного кодекса, в том числе по статье 286 УК РФ («Превышение должностных полномочий»), – комментирует Антон Артеменко, заместитель руководителя Дальневосточного следственного управления на транспорте Следственного комитета. – Надо отметить, на сегодняшний день в производстве ДВСУТ СК РФ уже находится подобное уголовное дело в отношении замруководителя ФКП, связанное с превышением должностных полномочий при реконструкции другого транспортного объекта.

Что до Михаила Филиппова, то еще в начале марта 2020 года суд Центрального района Хабаровска, рассмотрев дело по факту растраты на строительстве аэропорта Экимчан, отправил материалы на дополнительное следствие, которое не начато до сих пор.

– Суд полностью согласился с нашими доводами относительно того, что следствие допустило ряд нарушений в ходе работы, в результате чего в обвинительном заключении Филиппову были вменены действия, которые не предусмотрены статьей 160 УК РФ, – комментирует Максим Мизин, адвокат Михаила Филиппова. – Говоря простым языком, суд увидел, что в действиях моего подзащитного «присвоении и растраты» нет, поэтому и отправил дело обратно в прокуратуру Хабаровского края. С решением первой инстанции также согласилась и апелляция.

Нужно отметить, что после возбуждения уголовного дела вполне успешная компания «Строительные дорожные машины» оказалась на грани банкротства, счета до сих пор арестованы, тем не менее ее руководитель не теряет надежды закончить начатый проект по реконструкции Экимчана.

На контроле федеральных властей

Вопросы строительства и реконструкции аэропортов Дальневосточного федерального округа находятся под контролем вице-преьера – полномочного представителя президента РФ в ДФО Юрия Трутнева. Он неоднократно призывал к ответу и **Минтранс**, и руководство **Росавиации**. Но пока исполнение Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года оставляет желать лучшего. Сегодня в этот план входят 40 дальневосточных аэропортов. Так, до 2024 года должны быть построены и реконструированы 16 аэропортов в Якутии, 7 – на Чукотке, 6 – на Камчатке, 4 аэропорта в Хабаровском крае, 3 – в Магаданской области и по 2 аэропорта в Амурской области и Забайкальском крае.

«Вопрос имеет очень большое значение для Дальнего Востока. Принят **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года. Предыдущий план был сорван, проекты были подготовлены поздно, некачественно. В результате федеральный округ потерял большое количество средств. Мы бы не хотели, чтобы история еще раз повторилась. Будем добиваться у **Министерства транспорта** и **Росавиации** максимально внимательного повседневного контроля за тем, как идут дела по каждому проекту», – отмечал ранее Трутнев.

Полпред не раз говорил о порочной практике управления строительством воздушных артерий из Москвы. «Руководство заказами на строительство со стороны **Росавиации** из Москвы мне кажется несколько надуманным. Будем делать предложение, изучим его в правительстве, с тем чтобы заказывать объекты, в том числе связанные с наземной инфраструктурой для авиации, могли регионы. Надо передать им эти расходные полномочия вместе с деньгами, чтобы они сами этим занимались. Мне кажется, это будет намного эффективнее», – отмечал он в ноябре на рабочем совещании с главами регионов. Недовольство модернизацией аэропортовой инфраструктуры на Дальнем Востоке и строительством новых аэропортов растет. Главы регионов просят Трутнева принять



соответствующие меры. Надеемся, что прокуратура и правоохранительные органы предоставят **вице-премьеру** все необходимые доказательства бездействия компетентных органов и будут приняты все необходимые меры, чтобы виновные в саботаже были наказаны.

[https://aif.ru/society/ptransport/neletnaya\\_problema\\_ili\\_pochemu\\_dalniy\\_vostok\\_mozhet\\_lishitsya\\_maloy\\_aviacii](https://aif.ru/society/ptransport/neletnaya_problema_ili_pochemu_dalniy_vostok_mozhet_lishitsya_maloy_aviacii)

### **АИФ ПЕРМЬ; ИЛЬЯ ПРИГОЖИН; 2020.02.09; ТРЕТИЙ НЕ ЛИШНИЙ. ГДЕ И КОГДА ХОТЯТ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ КАМУ?**

В Перми снова всплыла тема строительства третьего моста через Каму. Во время недавней встречи (прошла в режиме видеоконференции) с **Владимиром Путиным** врио главы Прикамья Дмитрий Махонин попросил у него федеральной помощи на возведение моста. Президент пообещал посодействовать.

Вокруг да около

О строительстве одного из самых желанных для пермяков объектов (если верить соцпросам) разговоры идут давно. Тем более что срок службы основного моста в Перми – Коммунального – давно на исходе. Его собратья, построенные по такому же проекту в других регионах, давно уже не эксплуатируются. А наш мост-долгожитель до сих пор держится: в этом году ему будет уже 63 года. И есть угроза, как заявил Дмитрий Махонин, совсем его потерять.

Автодорога, которая носит рабочее название ТР-53, пройдёт через ул. Старцева, проспект Октябрят и ул. Целинную.

Предыдущую попытку предприняли при губернаторе Викторе Басаргине: мост хотели возвести к 2023 г. – юбилею Перми. Весной 2017 г. «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург» за 7,4 млн руб. выполнил предпроектную проработку вариантов его размещения. Из девяти мест они выбрали четыре наиболее перспективных: мостовой переход с выходом на пл. Гайдара; в створе ул. Крисанова; в створе р. Егошихи (Разгуляй) и с выходом на пл. Восстания.

Но затем дело заглохло: к тому времени Виктор Басаргин уже ушёл в отставку, а сменивший его Максим Решетников всё переиграл. В 2018 г. нынешний глава Минэкономразвития РФ заявил, что в ближайшие десять лет строить третий мост в Перми не планируется, но нужно оставить два транспортных створа под него – в Мотовилихе и на площади Гайдара около Перми II. Вторил тогда шефу и краевой министр транспорта Николай Уханов: мол, 18 млрд руб., необходимые для возведения, можно потратить более рационально.

В приоритете – створ на Крисанова

Но с приходом нового руководителя региона концепция, как водится, опять поменялась. И вот уже Дмитрий Махонин заручился поддержкой **Владимира Путина** на возведение третьего моста. Врио главы Прикамья попросил у президента посодействовать в том, чтобы федеральные Минфин и **Минтранс** включили новый мост через Каму в план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ, заложили на него бюджетное финансирование на 2025-2026 гг. **Владимир Путин** пообещал, что даст такие поручения.

26 августа глава Дмитрий Махонин и член совета директоров Группы «ВИС» Сергей Ромашов подписали соглашение о сотрудничестве при реализации инвестпроектов в формате государственно-частного партнёрства. Одним из ключевых совместных проектов нашего края и Группы «ВИС» как раз может стать третий мост через Каму. Специалисты компании предварительно уже проанализировали четыре варианта размещения моста, которые выбрали приоритетными в 2017 г. В качестве основного они рассматривают створ в районе ул. Крисанова. Они уверяют, что этот вариант имеет минимальное количество обременений – на участке нет производственных и культурных объектов, нет

сложного рельефа. По их мнению, этот вариант имеет высокий потенциал для развития улично-дорожной сети левого берега на подходах к мосту. А близкое расположение к Коммунальному мосту (всего в двух кварталах) позволит «перехватить» автомобильный поток, когда старый мост придётся закрыть на реконструкцию.

Краевые власти представили предварительные эскизы нового моста. Предполагается, что он будет вантовым, практически «ажурным», с несколькими разноуровневыми автомобильными развязками. По планам, длина самого мостового перехода превысит километр, а общая протяжённость объекта – почти 6 км.

Период концессии при реализации такого проекта может составить 25 лет. Как сообщили краевые власти, через два месяца Группа «ВИС» готова представить проработанную финансовую модель (с учётом возможности привлечения федеральных средств) и уточнённые технические характеристики проекта. Но створ на ул. Крисанова – пока не окончательный вариант.

«Мы заказали обследования транспортных потоков. Их результаты подскажут, где лучше разместить створ нового моста, чтобы максимально разгрузить транспортные потоки. Чтобы наши жители не стояли в пробках при переезде на другой берег», – пояснил Дмитрий Махонин.

[https://perm.aif.ru/gorod/infrastructure/tretiy\\_ne\\_lichniy\\_gde\\_i\\_kogda\\_hotyat\\_postroit\\_novyy\\_most\\_cherez\\_kamu](https://perm.aif.ru/gorod/infrastructure/tretiy_ne_lichniy_gde_i_kogda_hotyat_postroit_novyy_most_cherez_kamu)

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2020.03.09; ЭКРАНОПЛАНЫ: ВТОРАЯ СЕРИЯ; ПРОИЗВОДСТВО СУДОВ-АМФИБИЙ ПЛАНИРУЮТ НАЛАДИТЬ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ**

Экранопланостроительное объединение планирует запустить производство амфибий на Дальнем Востоке. География проекта пролетает через всю Россию. Штаб-квартира и основные мощности компании расположены в Карелии, новый завод предполагается открыть в Комсомольске-на-Амуре Хабаровского края. При этом наибольшую заинтересованность в машинах уже давно проявляет Якутия – о первой неудачной попытке республики заполучить экранопланы «РГ» рассказывала в статье «Якоря на крыльях» (выпуск «Экономика Дальнего Востока» за 23 марта 2017 года).

За 18 лет существования компании ее специалисты выполнили около десяти научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по тематике экранопланов и экранолетов. На их основе созданы хорошо зарекомендовавшие себя аппараты «Орион». Шесть двухмоторных «Орионов-14» собраны для нужд российских пограничников. Контракт на производство такого же количества машин заключен с Ираном, и три амфибии уже поставлены заказчику.

В серию может пойти модификация двухмоторного «Ориона-20», разработка которого была осуществлена в рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы. Прототип этой машины принимал участие в учениях МЧС по ликвидации пожаров, и его применение было признано успешным. Теперь разработчики намерены создать головной образец экраноплана «Орион-20М» вместимостью до 50 пассажиров, провести его опытную эксплуатацию, сертификацию и организовать серийное производство – до 15 машин в год.

– Для запуска проекта будет сформирована специальная компания. Сейчас обсуждается возможность поддержки со стороны финансовых институтов развития Дальнего Востока, идет подготовка бизнес-плана и инвестиционного меморандума. Оказать инвесторам содействие в подборе мер государственной и региональной поддержки, помочь с оформлением документов и разработкой бизнес-плана готово наше агентство. Мы поможем также определить место локализации производства в Комсомольске-на-Амуре, – рассказал директор представительства в этом городе Агентства Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта Алексей Чепурных.

Он добавил, что аппараты будут эксплуатировать в первую очередь на Дальнем Востоке и в Арктике.

– Предварительно был проведен анализ возможности использования различных транспортных средств на существующих маршрутах. Подтверждена целесообразность применения экраноплана «Орион-20М», – отметил Алексей Чепурных.

Почему именно здесь? В густозаселенных регионах с разветвленной сетью автомобильных и железных дорог массовая коммерческая эксплуатация экранопланов вряд ли возможна. Там высока конкуренция между традиционными видами транспорта, свободных ниш для новенького нет. Иное дело восточная часть страны, Север и, конечно, Арктика. Здесь многие тысячи километров бездорожья при обилии рек требуют от организаторов транспортного сообщения нестандартных решений. А экраноплан – это «сплав» теплохода и самолета, он способен с высокой скоростью передвигаться по воде, льду, снегу и даже преодолевать сложные участки по воздуху.

Неслучайно самым заинтересованным в этом проекте регионом является Якутия, где наземное сообщение со многими населенными пунктами, рассредоточенными на площади три миллиона квадратных километров, возможно только зимой по сезонным автодорогам. Власти республики почти десять лет назад занялись поиском компании, способной наладить выпуск амфибий для нужд Севера. Остановили выбор на предприятии, создававшем в подмосковных Мытищах экраноплан «Буревестник-24». Опытный образец был доставлен в Якутск, собран, испытан на Лене. Но когда машину отправили в первый экспериментальный 700-километровый рейс, она смогла преодолеть лишь 80 километров. У аппарата обнаружились серьезные конструктивные недочеты, и Якутия вышла из проекта.

– По сути, тогда мы опередили время, действовали на свой страх и риск, без поддержки федерального центра. С одной стороны республика, с другой – частная компания. Производитель «Орионов» – тоже частник, но ситуация сейчас в корне изменилась. Буквально несколько дней назад я вернулся из Москвы, где принимал участие в заседании межрегиональной рабочей группы (Якутия в ней единственный арктический субъект Федерации) по развитию строительства экранопланов. Группа действует под эгидой минпромторга и **минтранса России**, разработавших и принявших соответствующую концепцию. То есть сейчас это дело продвигается на высоком государственном уровне, а над созданием машины работают четыре конструкторских бюро, – отмечает руководитель Транспортного союза Якутии Виктор Потылицын.

По его словам, для арктических сел и поселков экранопланы станут спасением. Из-за потепления климата срок службы автозимников с каждым годом укорачивается, а это значит, что сокращается и уровень транспортной доступности. Нефть и уголь в рамках северного завоза на таких машинах, конечно, никто отправлять не будет. Но для пассажирских перевозок, доставки продуктов и других товаров они могут стать едва ли не основным видом транспорта.

Конечно, для начала надо создать рабочий головной образец, обкатать его и наладить серийную сборку. Но если в прежние годы все упиралось в отсутствие госзаказа, сейчас государство всерьез заинтересовалось становлением новой транспортной отрасли.

<https://rg.ru/2020/09/03/reg-dfo/v-habarovskom-krae-nachnut-sobirat-suda-amfibii-dlia-dalnego-vostoka.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2020.03.09; 57 РУБЛЕЙ С НОСА; ПЛАТИТЬ ЗА ПРОЕЗД В СТОЛИЧНОЙ ПОДЗЕМКЕ МОЖНО БУДЕТ ПО FАCЕРАУ**

Кошелек и «Тройку» можно забыть, а голову – нет. Это принцип системы FacePay, которую уже несколько месяцев тестируют в московском метро. В **пресс-службе**

департамента транспорта сообщили: система видеоаналитики, необходимая для оплаты проезда «лицом», готова.

Как уже писала «РГ», FacePay основан на базе системы распознавания лиц по камерам. Именно она заработала абсолютно на всех станциях метро с 1 сентября. Сами камеры работали давно, а здесь запущена тотальная аналитическая система, отметили в **пресс-службе** подземки. То есть камеры способны вычислить в толпе пассажиров человека, фото и данные которого есть в системе. Таким способом в метро ловят преступников, находящихся в федеральном розыске. Теперь же настало время применить его и для пассажирских сервисов.

Собственно сама биометрия и распознавание в сфере услуг для Москвы – не такое уж и ноу-хау. Не так давно «РГ» писала о внедрении такой системы в phygital-офисе «Альфа-Банка» в роборесторане KFC на Бутырской. Там системы видеонаблюдения узнают в лицо клиентов, давших согласие на использование их личных портретов. Но такого, чтобы «платить лицом» – такого, пожалуй, еще не было.

В московской подземке отмечают, что тестируют FacePay пока без участия пассажиров. В тестах задействованы сами камеры и инфраструктура банков-партнеров. Детали, как именно будет происходить процесс, в метро не разглашают: тесты закрытые. Однако суть FacePay уже сейчас можно объяснить на примере аналогичного тестирования, которое в прошлом году проводили на двух автобусных маршрутах в Нур-Султане. Участники испытаний зарегистрировались в Telegram-боте и «привязали» свое фото к счету банковской карты. Далее на входе в автобус лица испытуемых снимали камеры, а потом с карточек списывались деньги за проезд. Соответственно если бы денег на карте не хватало, проезд бы пришлось оплачивать традиционными способами. Впоследствии эту технологию планируется опробовать в Шымкенте и Алматы.

Что касается Москвы, то здесь один из важных этапов тестирования FacePay должен завершиться к 1 октября, подчеркнули в городском дептрансе. Тогда обещают более детально рассказать о тестах системы в метро и их итогах. К слову, современные камеры способны узнать человека, даже если он идет в кепке, медицинской маске и очках. Корреспонденты «РГ» проводили такой эксперимент в phygital-офисе на Маросейке. Биометрия безошибочно опознавала посетителя и информацию о сервисах, которыми он пользуется. А камеры московского метро уже несколько раз вычисляли преступников, находящихся в федеральном розыске, даже в плотном потоке людей в часы пик.

Система видеонаблюдения и аналитики способна не только на ловлю преступников и «оплату лицом». Она также умеет отслеживать загрузку поездов и передавать свои данные в городские приложения. В будущем пассажиры смогут с помощью смартфона выбрать вагон, где меньше всего людей или даже есть сидячие места. В других мегаполисах мира видеонаблюдение в метро умеет еще больше. Например, в Великобритании камеры способны определять подозрительные бесхозные предметы. А на одной из линий пекинской подземки самописцы даже вычисляют людей, которые нуждаются в медицинской помощи. Камеры видят пространство над проемами вагонов и безошибочно сигнализируют о людях, упавших в обморок. Этому же планируется «обучить» камеры и в нашем метро.

<https://rg.ru/2020/09/02/reg-cfo/platit-za-proezd-v-metro-moskvy-mozhno-budet-po-facepay.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ, ИРИНА НЕВИННАЯ; 2020.03.09; БАРХАТНЫЙ РЕЗОН; КАКИЕ СТРАНЫ ГОТОВЫ ПРИНИМАТЬ РОССИЯН И НА КАКИХ УСЛОВИЯХ**

Греция стала еще одной страной, объявившей о готовности принимать туристов из России. Правда, пока только в течение двух недель с 7 по 21 сентября и не более 500 человек в неделю.

Греция готова, но перелеты в страну пока не открыты. «Российских туристов готовы принять уже многие страны, но перевозка по-прежнему доступна в Турцию и Великобританию», – отметила пресс-секретарь Российского союза туристической индустрии Ирина Тюрина.

Правительство Греции уведомило, что для прибытия в страну можно воспользоваться только аэропортами Афин, Салоников и Ираклиона. При себе надо иметь справку об отрицательном тесте на COVID-19 на английском языке, содержать в себе паспортные данные туриста, а сам тест должен быть сделан не ранее, чем за трое суток до прибытия в Грецию.

«Такую же справку от туристов из России требуют Болгария, Румыния, ОАЭ, Мальта, Швеция, Бельгия, Испания, Албания и Северная Македония, с которыми тоже нет прямого авиасообщения», – рассказала исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майя Ломидзе.

Говорить о возобновлении турпотока в Грецию пока рано. «Как только **Росавиация** объявит о такой возможности, мы сможем спланировать перевозку, варианты размещения и начать продавать туры», – говорит генеральный директор туроператора «Пегас Туристик» Анна Подгорная. **Росавиация не комментирует вопросы международного воздушного сообщения.**

Сейчас есть международные рейсы в европейские столицы, но они для простых туристов бесполезны. «Ими может воспользоваться ограниченное число путешественников, у которых цель поездки лечение, обучение, воссоединение с семьей, похороны близкого родственника... С пересадками наши много куда добираются. На Мальдивах, которые тоже принимают туристов, в том числе наших, в июле отдохнули почти полторы сотни наших сограждан, – указывает Ирина Тюрина. – Но это все очень долго и дорого. Если кто-то очень хочет, поехать на свой страх и риск, конечно, можно. Но это явно не для массового туризма».

Секрет попадания туристов в страны, готовые принять россиян, но с которыми нет прямого воздушного сообщения, прост – в большинстве случаев путь лежит через Стамбул. Билет из Москвы в Стамбул и обратно сейчас можно купить за 28-29 тысяч рублей.

Куда-то оттуда можно улететь напрямую, а куда-то – только с пересадкой. В Нью-Йорк надо будет добираться через Франкфурт (еще 50 тысяч рублей за билет туда-обратно), а на Мальдивы – через Доху (Катар), билет обойдется в 72 тысячи рублей. В каждом случае надо продумывать не только возможность добраться до пункта назначения, но и визовые ограничения: многие страны перестали выдавать визы, но их наличие для въезда по-прежнему требуют.

Однако надо еще и вернуться домой. Туристы должны до регистрации на рейс заполнить форму на портале госуслуг, а на борту самолета – анкету. Вернувшись домой, в течение трех календарных (не рабочих!) дней пройти исследование на COVID-19 методом ПЦР. Информацию о результатах анализов надо разместить в форме на портале госуслуг, пояснили «РГ» в Роспотребнадзоре. При ухудшении состояния здоровья в течение 14 дней со дня прибытия в России необходимо незамедлительно вызвать врача на дом. За нарушения правил грозит штраф 15-40 тысяч рублей.

<https://rg.ru/2020/09/02/kakie-strany-gotovy-prinimat-rossiiian-i-na-kakih-usloviiah.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ; 2020.03.09; БАК НАПОЛОВИНУ ПОЛОН; КАКИЕ ЦЕНЫ ЖДУТ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ ОСЕНЬЮ**

Спрос и предложение моторного топлива на российском рынке наконец нашли друг друга и пришли в относительное равновесие после коронавирусного шока. Осенью это должно отозваться на заправках стабильностью цен, однако статус-кво в очередной раз подсветил



проблемные места, в частности нехватку доступного по цене топлива на Дальнем Востоке. Также ожидается традиционное сезонное сокращение выпуска бензина и дизеля на заводах, но пока это не пугает экспертов, так как наполняемость рынка топливом находится на пятилетнем максимуме.

В этом году на фоне карантинных мер спрос на заправках снизился на рекордные 40-50%. Для поддержки нефтепереработки с июня в Россию временно запретили импортировать топливо, что при восстановлении трафика ограничило возможности быстрого расширения предложения. Возник дефицит, который «закрылся» только в августе: в среднесуточном выражении потребление бензина выросло в сравнении с июлем на 3%, на дизель спрос увеличился на 7%, подсчитали в «Петромаркете». Накануне министр энергетики РФ Александр Новак подтвердил, что спрос восстановился до 85-90% от докризисного уровня, при этом министерство следит, чтобы не было давления на цены.

Стоимость бензина в России после реформ оказалась в более тесной привязке к волатильным ценам в Европе, но пока бензин в стране подорожал на 1,4-2% при общей инфляции за январь – июль около 3%. «При текущем регулировании возможный рост оптовых цен на бензин и дизтопливо создает проблемы для розничного сектора, маржинальность которого может снижаться до минимального уровня. Подобная ситуация наблюдалась в конце 2019 года по дизтопливу и в июне – июле 2020 года по бензинам, – говорится в ежемесячном энергобюллетене Аналитического центра при правительстве РФ. – Реализация топлива с низкой маржой в рознице негативно влияет в первую очередь на независимые АЗС, которые приобретают топливо на рынке и не имеют возможности перераспределить издержки по сегментам бизнеса, которая есть у ВИНК (вертикально интегрированных компаний)».

Наиболее остро, по традиции, нехватку моторного топлива чувствовал Дальний Восток, куда завозят недостающие объемы железной дорогой. По итогам минувшей недели там выросли цены и на бензин, и на дизель, схожая динамика в Сибири, в отличие от остальной части страны, где ценники стабилизировались, следует из данных Центрального диспетчерского управления ТЭК. Обычно в списке «проблемных» есть и Крым, но сейчас дефицита топлива там нет, заявлял ТАСС замруководителя Федеральной антимонопольной службы (ФАС), статс-секретарь Андрей Цариковский. По его словам, в ближайшее время правительство займется субсидированием перевозок топлива на Дальний Восток. «Жители нашей страны, по большому счету, не видели и не увидят значительных скачков цен на бензин ни в одну, ни в другую сторону», – считает Цариковский.

Объем предложения топлива на внутреннем рынке достаточен для покрытия спроса и «даже несколько избыточен», полагает независимый эксперт Виктор Костюков. Нефтекомпании запланировали сокращение выпуска бензина в сентябре на 14%, дизеля – на 9% в связи с плановыми ремонтами на заводах, однако это не должно пугать рисками роста оптовых цен. В июле – августе отгрузка бензина на внутренний рынок составила 5,756 млн тонн, что стало рекордом за пять лет. Именно это, по мнению Костюкова, уже удержало биржевые (оптовые) цены от роста.

<https://rg.ru/2020/09/02/kakie-ceny-na-motornoe-toplivo-zhdut-avtoliubitelej-oseni.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ОГИЛЬКО; 2020.02.09; В МОСКВЕ К 2023 ГОДУ СОЗДАДУТ СЕТЬ ИЗ 600 ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ; НА ЗАРЯДКУ СТАНОВИСЬ**

Департамент транспорта столицы опубликовал большой проект «Энергия Москвы». Согласно ему, через три года количество зарядных станций для электротранспорта увеличится в пять раз и достигнет 600. Не получится ли больше зарядок, чем электромобилей, прокомментировали «РГ» специалисты.

Как рассказали в дептрансе столицы, город переходит на электротранспорт, и основная причина – улучшение экологической ситуации. Ведь до 90% выбросов в атмосферу в столице связано не с заводами, а с автомобилями. И если с пассажирами общественного транспорта все понятно – какую технику город закупит, на той и поедут, то, чтобы пересадить заядлых автомобилистов на электромобили, нужно приложить, на первый взгляд, нечеловеческие усилия. По данным аналитического агентства «Автостат», Москва занимает пока третье место в России по числу электромобилей. В городе их зарегистрировано всего 675, к слову, у лидера – Приморского края – 1,2 тысячи штук.

Как прокомментировал «РГ» **ведущий специалист аналитического агентства «Автостат» Азат Тимерханов**, наиболее популярная марка – это Nissan, из-за своей относительной дешевизны: купить такой автокар можно за 2-2,5 миллиона рублей. На втором месте Tesla, аккумулятор которой самый пока энергоемкий в мире.

«Есть две глобальные причины, почему спрос на электрокары не так популярен в российских городах, чем в той же Норвегии, где 65% продаваемых машин работает на электродвигателях, – рассказывает Тимерханов. – Первая – это суровый климат: аккумуляторы не любят холодов, теряя до 30% энергии при минусовой температуре. А вторая причина – дороговизна электромобилей. Чтобы заинтересовать массы, нужно создавать преференции: бесплатные парковки, снижать стоимость заправки, вводить льготы на покупку электромобиля, развивать инфраструктуру».

Москва начала с последнего, активно взявшись за прокладку мощных кабелей и установку новых зарядных станций в рамках благоустройства территорий. В результате сейчас в столице действуют 100 электростанций, правда, все они в пределах ТТК. Но концу года их число должно увеличиться вдвое, охватив спальные районы. К 2023 году, по планам дептранса, в столице будет 600 зарядок.

Внешне они немного отличаются друг от друга, но почти все напоминают небольшую бензоколонку: те же шланги с пистолетом. А вместо табло с «бегущими» литрами, монитор для оплаты зарядки. Как сообщили «РГ» в **пресс-службе** дептранса столицы, открывают зарядки при торговых и бизнес центрах, ВУЗах, возле жилых домов и в других местах. При расширении сети зарядок, ставить их будут просто на дорогах, но в удобных для этого местах, чтобы не мешать транспортным потокам. Устанавливать их будут справа на обочине, по ходу движения из центра. Воспользоваться ими будет удобно не только владельцам электромобилей, но и клиентам электрокаршеринга и электротакси.

Эту инициативу поддерживает **директор Ассоциации содействия развитию транспортной отрасли «Транспортной Ассоциации Московской Агломерации» (Ассоциации «ТАМА») Норайр Блудян**, давший самый оптимистичный прогноз: «Если планы московских властей реализуются, то можно ждать через 2-3 года увеличения количества электромобилей до 3,5–4,5 тысячи штук, не считая городского общественного транспорта».

**Доцент кафедры «Электротехника и электрооборудование» МАДИ Сергей Феофанов** считает, что столичные власти, пойдя на опережение и создавая инфраструктуру заранее, подготавливают благодатную почву для популяризации электротранспорта. Но, кратное увеличение численности электрокаров стоит ждать после снижения их стоимости. «Электромобили в процессе эксплуатации окупаются на 65-70% быстрее за счет меньшей стоимости электроэнергии, особенно в ночные часы, – рассказывает «РГ» Сергей Феофанов. – Ниже у них и стоимость технического обслуживания за счет экономии на моторном масле, фильтрах, свечах зажигания и прочих расходных материалах, и сервисных процедурах, характерных для автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. Они помогут сгладить негативный провал в суточном городском графике энергопотребления. Но основной недостаток электромобилей – их цена, в которой львиную долю занимает стоимость аккумулятора». По его словам, многие компании, среди них и российские фирмы в Сколково, разрабатывают более дешевые и энергоемкие

аккумуляторы. И в ближайшие 4-5 лет стоимость электромобилей может стать сопоставимой со стоимостью обычной машины, тогда и вырастет спрос на них.

Но потеснить с улиц автомобили электротранспорт сможет не ранее чем через 8-10 лет. Такой прогноз доцент сделал не случайно: в лабораторных условиях получен первый образец на основе лития-воздуха, который может иметь удельную энергоемкость близкую к бензину. А значит, размер батареи будет не больше стандартного топливного бака. «В любом случае, переход на электротранспорт неизбежен, и это будет хорошо в первую очередь для экологии и здоровья. Ведь дизельные и бензиновые двигатели выбрасывают в атмосферу токсичные отработавшие газы и твердые частицы (особенно после 150 тысяч пробега), которые провоцируют развитие сердечных онкозаболеваний», – говорит Феофанов.

Напомним, что пока в столице курсирует всего 450 электробусов, а к 2024 году их парк вырастет до 2,6 тысячи единиц. Ход у них плавный и тихий, а выбросов в атмосферу – 0. И морозы им не страшны: их габаритные, но мощные аккумуляторы легко работают в зимний период.

<https://rg.ru/2020/09/03/reg-cfo/v-moskve-k-2023-godu-sozdadut-set-iz-600-zariadnyh-stancij-dlia-elektromobilej.html>

### **РОССИЯ 24; 2020.02.09; НАЗВАН УБЫТОК РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ ЗА ПОЛГОДА КОРОНАКРИЗИСА**

Российские авиакомпании потеряли за полгода 121 миллиард рублей, сообщает ТАСС со ссылкой на Ассоциацию эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ).

Убыток связывают со снижением объема перевозок из-за пандемии covid-19, а также с увеличением цен на топливо и валютные колебания. При этом в АЭВТ отметили снижение на треть стоимости тарифов на востребованных маршрутов.

Во время карантина авиаперевозки сократились в десятки раз, аэропорты пустовали. Правительство предоставило авиаотрасли деньги для компенсации части потерь. Деньги в первую очередь пошли на выплату зарплаты работникам и уплату страховых взносов авиакомпаний и аэропортов.

Российское правительство увеличило на 36% ежегодное субсидирование региональных авиаперевозок в 2020 году, или на 3 миллиарда рублей: в бюджете на 2020 год изначально было заложено 8,3 миллиарда рублей. В 2018 году субсидирование межрегиональных перевозок в стране составило 3,3 миллиарда рублей, в 2019 году – 7,8 миллиарда рублей.

**Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)** в конце июня одобрило заявки авиакомпаниям и аэропортам почти на 11 миллиардов рублей субсидий для частичной компенсации расходов из-за коронавирусного падения пассажирских перевозок.

**Росавиация** с 14 мая получила 54 заявки от 40 авиакомпаний. Некоторые авиакомпании подавали заявки несколько раз, на каждый месяц. Агентство одобрило субсидии по 38 заявкам на сумму 9,75 миллиарда рублей из федерального бюджета.

Одобрены субсидии и трем аэропортам на сумму 808,1 миллиона рублей: Международный аэропорт Шереметьево, Международный аэропорт Бегишево и Международный аэропорт Казань. Всего **Росавиация** получила 60 заявок от 52 аэропортов. Аэропорты обратились за субсидией на погашение расходов за II квартал 2020 года.

АЭВТ ранее сообщала, что операционный убыток российских авиакомпаний по итогам текущего года может составить около 300 миллиардов рублей. В 2019 году авиакомпании получили операционный убыток в 38 млрд руб., а в 2018 году – 54 млрд рублей.

<https://www.vesti.ru/finance/article/2452426>

<https://www.vesti.ru/video/2218650>

### РЕН ТВ # ЭКСТРЕННЫЙ ВЫЗОВ 112; 2020.02.09; МИНТРАНС ОПУБЛИКОВАЛ ПОПРАВКИ В ПДД О ТРЕБОВАНИИ К ЭЛЕКТРОСАМОКАТАМ, ГИРОСКУТЕРАМ И СИГВЕЯМ

**ВЕДУЩИЙ:** Минтранс разработал поправки в правила дорожного движения о требованиях к электросамокатам, гироскутерам и сигвеям. Наш материал, который выходил в эфир на прошлой неделе, вызвал шквал вопросов. Ведь там говорилось, что для управления электротранспортом требуются права. Исходя из сегодняшних правил так и есть, и полицейский по факту имеет полное право оштрафовать за отсутствие водительского удостоверения. Но не всех. Есть определенные ограничения. И если в столице пока таких прецедентов не было, то в Казани был, и не один. Чтобы понять, как можно ездить на новомодных гаджетах, наш корреспондент Михаил Емелин разобрался во всех тонкостях этого вопроса.

**КОР.:** Всего два маленьких колеса, но порой летит так, что не угнаться. Вот лихач смело лавирует между машинами. А это уже среди пешеходов. Причем гоняют, на чем только можно: на сигвеях, гироскутерах и самокатах.

И эти лихачи называют себя пешеходами. Вот так прохожий, мчится 100 км/ч и легко обгоняет иномарку. За что водитель машины, возможно, получил бы штраф. А этот самокатовод – лишь замечание, причем не от инспекторов, а от коллег-автомобилистов.

**ЮНОША:** Спокойно относятся сотрудники ДПС к тому что мы ездим.

**КОР.:** Даже когда мимо них проезжаете?

**ЮНОША:** Да. Даже когда мимо них проезжаю.

**КОР.:** Что удивительно, ведь надо: первое – их догнать, второе – им что-то предъявить. А как выяснилось, порой и наказать-то не за что. Оказывается, на одном самокате ты – пешеход, а на другом – уже водитель. И вот как с первого взгляда определить статус? Тут руль и два колеса и тут тоже. Оба самокаты.

**Антон БЕЛАН,** официальный представитель ГИБДД РФ: В случае если средство индивидуальной мобильности имеет электродвигатель, который по своим техническим характеристикам соответствует категории транспортного средства, закрепленного в пункте 1.2 ПДД, то лицо, управляющее им, считается водителем транспортного средства, и требования к нему предъявляются как к водителю.

**КОР.:** Итак, обо всем по порядку. Владельцы самокатов без привода или же со слабым двигателем согласно правилам считаются пешеходами. Соответственно, должны ездить по тротуару. Двухколесные с мотором помощнее уже приравниваются к мопедам, то есть такой гироскутер де-юре – транспортное средство, и для управления им требуется водительское удостоверение, причем любой категории, хоть на трамвай. Теперь что касается скоростных скутеров, мощность двигателя которых более 4 кВт. Их отнесли к мотоциклам, а значит, для вождения придется сдать на права категории «А». Вот только знают об этих правилах, как оказалось, единицы.

Москва, Парк им. Горького. Пешеходная зона. Вот только, как видим, это никого не смущает. Вокруг десятки самокатчиков, и многие летят с приличной скоростью – знают, что их никто не накажет. А ведь вокруг ни одного сотрудника ДПС.

Кто-то катает дочек без специального детского места. Кто-то пересекает двойную сплошную. А некоторые и вовсе еще не доросли до вождения таких мопедов.

**КОР.:** У вас есть права на самокат?

**ЮНОША 2:** Нет.

**КОР.:** А вы знаете, что на таких самокатах ездить без прав нельзя? Это нарушение правил дорожного движения.

**ЮНОША 2:** Мы же аккуратно катаемся.

**КОР.:** Но это не значит, что можно кататься.

И правда, арендовать электросамокат, причем с мощным приводом, очень легко. Вот школьники и бесправники смело берут такие болиды и выезжают на трассу – велодорожку или в парк.

На таких самокатах нужно ездить только с правами.

ДЕВУШКА: У меня есть друг, у которого есть права.

КОР.: В таком случае вам все равно штраф дадут.

Конечно, их никто не контролирует, не останавливают и не штрафуют. Да и за что, говорят сотрудники службы проката.

Дмитрий ЧУЙКО, заместитель директора компании по прокату самокатов: Его нельзя отнести к механическим транспортным средствам, потому что чтобы привести его в действие, нужно оттолкнуться ногой для начала, тогда он только поедет. И скорость у него ограничена 25 км/ч. Мы, честно говоря, считаем это велосипедом.

КОР.: Вот только правила одни для всех самокатов. И какой бы ограничитель ни стоял, все равно для управления таким агрегатом потребуется водительское удостоверение. Как бы смешно это ни звучало. Минтранс разработал поправки в правила движения. В частности, планирует ограничить скоростной режим и ввести технические требования для электротранспорта. Впрочем, существенно ПДД не поменялись. Но не исключено, что ведомство еще внесет коррективы.

**Владимир ЛУГОВЕНКО, заместитель директора департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ:** Должна быть тормозная система, должен быть обязательно звуковой сигнал на данном средства, должна использоваться фара или фонарь белого цвета спереди, должны использоваться световозвращатели.

КОР.: Вот только кто и как будет проверять тысячи сапокатопедов, до сих пор не ясно.

Неужели и правда придется создавать самокатный патруль? Звучит странно. Но инспекторы и правда стали штрафовать. В Казани стражи порядка оформили протоколы на самокатчика, и теперь он может лишиться автомобильных прав.

Михаил Емелин, «Экстренный вызов».

### **ТАСС; 2020.02.09; В БУРЯТИИ СОЗДАДУТ ГРУППУ НАБЛЮДАТЕЛЕЙ ДЛЯ КОНТРОЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ БАМА И ТРАНССИБА**

Общественная палата Бурятии сформирует в ближайшее время группу наблюдателей, которые будут контролировать ход работ по реконструкции Транссибирской и Байкало-Амурской (БАМ) магистралей рядом с озером Байкал. Об этом сообщил на своей странице в Facebook глава Бурятии Алексей Цыденов.

27 августа между правительством Бурятии, республиканской общественной палатой и ОАО «РЖД» состоялось подписания меморандума о сотрудничестве в сфере охраны окружающей среды при реконструкции БАМа и Транссиба.

«Правительство, я лично, будем контролировать его [меморандума] безусловное исполнение. Очень важно, чтобы наши активисты-общественники подключились – тогда контроль будет максимально полным и эффективным. Прошу Общественную палату Республики Бурятия на этой неделе сформировать группу наблюдателей «Защити Байкал!» и приступить к работе – выполнению контрольных функций», – написал Цыденов.

Глава региона отметил, что в случае, если будут обнаружены нарушения, он будет «лично немедленно реагировать».

Реконструкция рядом с Байкалом

1 июля 2020 года был принят федеральный закон, в соответствии с которым допускаются сплошные рубки леса для строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. В том числе это касается модернизации БАМа и Транссиба в границах центральной экологической зоны Байкала.



Закон вызвал широкий общественный резонанс. Экологи и общественность выразили опасения в связи с тем, что он выводит строительство объектов Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей из-под ряда экологических ограничений, в частности допускает вырубку леса вблизи Байкала.

По данным правительства Бурятии, необходимая вырубка деревьев будет проходить под надзором общественников. Кроме меморандума с РЖД местные власти заключили соглашение о плане дополнительных мер. План включает в себя мероприятия по экологическому мониторингу и контролю на объектах строительства и реконструкции БАМа и Транссиба, а также конкретные меры по охране побережья Байкала, водных ресурсов, атмосферного воздуха от отходов производства и потребления.

Так, на участках реконструкции, где предусмотрена рубка лесных насаждений, установят камеры видеофиксации, системы автоматического контроля выбросов и сбросов загрязняющих веществ. Кроме того, РЖД будет проводить мероприятия, направленные на восстановление лесных насаждений. Запланирована организация телефонной горячей линии по вопросам соблюдения экологических норм при строительстве железнодорожной инфраструктуры.

Соглашение предполагает также сопровождение проектов научно-образовательными учреждениями Бурятии: ученые из республики будут проводить оценку современного состояния природных комплексов и геосистем на территориях планируемого строительства, в том числе создадут паспорт оценки и прогнозирования развития природных экосистем под воздействием реализуемых проектов. Кроме того, РЖД приняла обязательства по поддержке научных работ по изучению и сохранению байкальской нерпы. «Реализовать проекты по защите и сохранению байкальского эндемика планируется с 2021 по 2024 годы», – уточнили в **пресс-службе** правительства Бурятии.

<https://tass.ru/obschestvo/9346543>

### **Ъ; ВАСИЛИЙ ХИТРЫХ; 2020.02.09; ТЛЦ АЭРОПОРТА КРАСНОДАР ВКЛЮЧИЛИ В ПАСПОРТ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРОЕКТА**

Рабочая группа правительственной комиссии по транспорту утвердила актуализированный паспорт федерального проекта «Транспортно-логистические центры» (ТЛЦ). В документ включен строящийся ТЛЦ Международного аэропорта Краснодар.

Таким образом, транспортно-логистический центр краснодарского аэропорта может стать одним из ключевых в России «сухих портов» с оборотом до 2 млн тонн грузов в год. В качестве варианта размещения мощностей ТЛЦ могут быть задействованы аэродромные площади существующего аэропорта, которые будут выведены из эксплуатации после введения в строй нового терминала.

Целью федерального проекта является формирование в России к 2024 году сети ТЛЦ суммарной мощностью не менее 51,6 млн тонн, которая позволит обеспечить рост средней коммерческой скорости товародвижения на железнодорожном транспорте к 2024 году до 440 км в сутки.

«На основе создаваемой сети транспортно-логистических центров предполагается организация на ключевых направлениях транзитных, экспортно-импортных и внутренних перевозок регулярного (по расписанию) интермодального (контейнерного, контрейлерного) и скоростного грузового сообщения», – рассказал председатель экспертной группы по развитию «Экспортно-импортного хаба» Сергей Черномаз.

В ближайшее время ООО «Базэл Аэро» будет подписано соглашение с федеральным центром, администрацией Краснодарского края и РЖД, после чего начнется проработка технико-экономического обоснования, отработка технологических схем и структурно-планировочных решений ТЛЦ, в соответствии с основными системными решениями «Концепции создания терминально-логистических центров на территории Российской Федерации» и «Концепции организации контрейлерных перевозок (ОАО «РЖД»)».

ТЛЦ аэропорта Краснодар является проектом государственно-частного партнерства.  
<https://www.kommersant.ru/doc/4476040>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.02.09; МИШУСТИН ВЫДЕЛИЛ ПЯТЬ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОГ В РЕГИОНАХ**

**Премьер-министр Михаил Мишустин** подписал распоряжение о выделении 4,95 миллиарда рублей на развитие дорожной сети в регионах, заявили в **пресс-службе** правительства.

«Средства будут использованы не только на ремонтные работы, но и на строительство новых участков дорог. Деньги выделяются в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автодороги»** и государственной программы **«Развитие транспортной системы»**, – говорится в сообщении.

В числе получателей трансфертов – республики Башкирия, Марий Эл, Тыва и Северная Осетия – Алания, Волгоградская, Вологодская, Кемеровская, Мурманская, Новосибирская, Тамбовская, Тюменская и Челябинская области, Ненецкий автономный округ и Хабаровский край.

«Благодаря дополнительному финансированию уже в этом году будет отремонтировано около 110 километров магистралей, завершено строительство дороги в Мурманской области, а также ускорена реконструкция туннеля в Северной Осетии», – рассказали в кабмине.

Выделение средств, как сообщает правительство, поможет улучшить транспортную ситуацию в регионах, увеличить пропускную способность уже существующих дорог и своевременно завершить строящиеся объекты.

Доклад о расходовании средств должен быть представлен до февраля.

<https://ria.ru/20200902/dorogi-1576654553.html>

<https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392601->

[pochti-pyat-milliardov-rublej-napravlyayet-rossiyskoe-pravitelstvo-na-razvitie-avtodorog-v-regionah](https://www.1tv.ru/news/2020-09-03/392601-pochti-pyat-milliardov-rublej-napravlyayet-rossiyskoe-pravitelstvo-na-razvitie-avtodorog-v-regionah)

### **ТАСС; 2020.02.09; НОВГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 200 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ**

Новгородская область дополнительно получит чуть более 200 млн рублей федеральных средств на ремонт дорог, входящих в Новгородскую агломерацию. Об этом сообщил ТАСС в среду зампред правительства региона Станислав Шульцев.

«202,5 млн рублей направлены Федеральным дорожным агентством **Министерства транспорта РФ** в Новгородскую область на выполнение задач по приведению в нормативное состояние дорог, входящих в Новгородскую агломерацию. Это будет Новгородский район. Мы сейчас определяем пул объектов», – сообщил Шульцев.

Ремонтные работы по объектам в Новгородском районе стартуют в этом году. В территорию Новгородской агломерации входит областной центр – Великий Новгород и Новгородский район. Кроме того, на встрече по обсуждению хода ремонта дорог в Новгородской области в среду Шульцев сообщил губернатору Андрею Никитину, что в регионе отремонтировано 350 км дорог регионального и межмуниципального значения. Этот показатель уже превысил план на 2020 год, который составлял 279 км.

<https://tass.ru/v-strane/9352419>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.02.09; В ЮГРЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ МОСТ, ПРИЗНАННЫЙ АВАРИЙНЫМ 16 ЛЕТ НАЗАД**

Мост через ручей Перевесный в Ханты-Мансийском автономном округе, признанный аварийным 16 лет назад, отремонтируют до конца года, сообщили журналистам в **пресс-службе** администрации Сургутского района.

Мост через ручей в городском поселении Белый Яр признали аварийным в 2004 году, а спустя 13 лет перекрыли. Как пояснили в райадминистрации, чтобы попасть из одной части населенного пункта в другую, пешеходам и автомобилистам приходится делать большой круг. Проблему решат уже к концу этого года.

«Технические характеристики моста останутся неизменными, это не реконструкция, а капитальный ремонт. Работа эксклюзивная, мы нашли подрядчика, который имеет необходимую технику, опыт подобной работы. По контракту, срок завершения 30 декабря», – приводит **пресс-служба** слова главы района Андрея Трубецкого.

Он также отметил, что несколько лет существовал огромный риск обрушения моста, однако удалось провести большую подготовительную работу, чтобы объект после ремонта прослужил много лет.

В муниципалитете уточнили, что в рамках капремонта предполагается замена шарнирных подвижных элементов, восстановление балок, тротуаров, наружной части моста, а также монтаж освещения. Подрядчик уже приступил к работе.

<https://ria.ru/20200902/most-1576617063.html>

### **ДОРИНФО; 2020.02.09; НЕОБХОДИМО УСПЕТЬ ЭФФЕКТИВНО ПОТРАТИТЬ ВЫДЕЛЕННЫЕ СРЕДСТВА НА РЕМОНТ ДОРОГ В МУНИЦИПАЛИТЕТАХ РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ – ГУБЕРНАТОР**

Губернатор Рязанской области Николай Любимов на заседании регионального правительства в режиме видеоконференцсвязи в среду, 2 сентября, заявил, что необходимо успеть эффективно потратить все средства, которые выделены на ремонт дорог в муниципальных образованиях. Об этом сообщает **пресс-служба** правительства региона.

На заседании внесли изменения в государственную программу региона «Дорожное хозяйство и транспорт» для приведения объемов финансирования мероприятий в соответствие с областным бюджетом на текущий год и плановый период 2021 и 2022 годов. Отмечается, что законопроект представил **министр транспорта** и автомобильных дорог региона Вадим Решетник. Он сообщил, что почти 41 млн рублей из резервного фонда правительства области направят на возмещение недополученных доходов Управлению рязанского троллейбуса Рязани из-за пандемии коронавируса.

Кроме того, в этом году финансирование программы увеличится на 481,5 млн рублей за счет федерального бюджета, из них 60 млн рублей – в муниципальные образования региона. Также в программу на следующий год включат 21 объект капитального ремонта и ремонта региональных дорог, планируемых к реализации в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** за счет распределения резерва следующего года.

По словам Николая Любимова, главы поселений положительно оценивают то, что на ремонт муниципальных дорог направляется больше средств, чем раньше. Кроме того, губернатор сообщил, что на 3 сентября намечена встреча с **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом**, в рамках которой планируется обсудить вопросы увеличения объемов работ на местных дорогах. Глава региона подчеркнул, что нужно, чтобы не только городские агломерации могли ремонтировать дороги, но и малые города, сельские поселения.

[http://dorinfo.ru/star\\_detail.php?ELEMENT\\_ID=85580](http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=85580)

### **Ъ; 2020.02.09; НЕ ТЕРЯЯ СКОРОСТЬ; НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» ВЫПОЛНЯЕТСЯ В ПРИКАМЬЕ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА**

В Перми в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» (БКЖД) досрочно завершён ремонт двух крупных объектов – участков Восточного обхода и улицы

Петропавловской. В планах краевых и городских властей – реконструировать в 2020 году 55 дорожных объектов, из них 14 будет отремонтировано в Перми. Все мероприятия, проводимые в регионе по **нацпроекту БКАД**, находятся на личном контроле главы Пермского края Дмитрия Махонина.

Участок Восточного обхода от Садовой развязки до отворота на Лядовский тракт в сторону Троицы протяженностью 5,5 км был принят у подрядчика комиссией, в которую вошли сотрудники краевого **минтранса**, Управления автомобильных дорог и транспорта, ФКУ Упрдор «Прикамье», ГИБДД, а также краевой Общественной палаты. Все работы были выполнены качественно, строители уложили новый асфальт, обустроили съезды с твердым покрытием, установили отсутствующие дорожные знаки, ликвидировали ямы, нанесли дорожную разметку. Замечание у проверяющих было лишь одно – заделать места выборки проб. Этот недочет подрядчик устранит в ближайшее время.

Ранее ход реконструкции Восточного обхода инспектировали полпред президента в ПФО Игорь Комаров и глава Пермского края Дмитрий Махонин. По словам полпреда, ключевой акцент при ремонте и реконструкции дорог должен делаться на повышении безопасности дорожного движения. Как пояснил глава Пермского края Дмитрий Махонин, реконструкция, проведенная благодаря **нацпроекту**, повысила пропускную способность и безопасность Восточного обхода. В сутки по этой магистрали проезжает более 20 тыс. машин, поэтому было принято решение расширить дорогу по четырех полос (по две в каждую сторону) и установить ограждение «Нью-Джерси».

«Реконструкция Восточного обхода, безусловно, очень важный объект для жителей города Перми. Обход, в частности, обеспечивает быстрый проезд в Орджоникидзевский район. В моем округе это микрорайоны Кислотные дачи и Центральная усадьба. В рамках **нацпроекта** в этом году у жителей микрорайона Кислотные дачи появился беспрепятственный въезд и выезд, а в следующем году будет отремонтирована дорога возле ТЭЦ. Работы ведутся в ускоренном темпе, что очень радует!» – прокомментировал ход выполнения **нацпроекта БКАД** депутат Пермской городской думы Олег Бурдин.

Досрочно завершены работы и на другом важном для Перми объекте – улице Петропавловской. На участке от улицы Крисанова до улицы Попова подрядчик провел комплексный ремонт: обновил дорожную одежду, газоны, тротуарную плитку на трамвайных платформах, установил ограждение и разметку. На объект строители вышли 15 апреля, и должны были завершить его до 14 октября. Приемка состоялась значительно раньше срока. По словам директора МКУ «Благоустройство Ленинского района Перми» Дениса Курышева, подрядчик уложил около 14 тыс. кв. м асфальтобетона, заменил бортовой камень на гранитный. Комиссия приняла объект, обратив внимание подрядчика лишь на мелкие недочеты. «Замечания незначительные, подрядчик устранит все в рабочем порядке. В частности, указали, что ограждения у тротуара необходимо забетонировать, сейчас они держатся лишь за счет свайного забивания. Многие жители обращают на это внимание во время своего передвижения. В целом считаем, что объект выполнен очень качественно», – отметил председатель комиссии по общественному контролю Общественной палаты Пермского края Михаил Борисов.

«Улица Петропавловская – одна из самых протяженных улиц в городе. Практически все жители ряда микрорайонов в Ленинском и Дзержинском районах ежедневно пользуются этой дорогой, – заявил депутат городской думы Перми Александр Буторин. – Мы видим обновленную проезжую часть, удобные тротуары, ограждения и благоустроенные газоны. Стало намного комфортнее. Могу сказать точно, что люди замечают все изменения, видят, что территория, на которой они проживают, преобразается».

Из 55 запланированных к реконструкции в текущем году дорожных объектов сдано в эксплуатацию 16. Работы на оставшихся завершены на 80%. Ремонт продолжается в Перми, Пермском районе, Краснокамском и Добрянском городских округах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4476072>

<https://rg.ru/2020/09/02/reg-pfo/po-nacproektu-bkd-otremontirovano-eshche-55-kilometra-vostochnogo-obhoda.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.02.09; В МИНТРАНСЕ ПРИЗВАЛИ УСИЛИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

В России в 2019 году произошло 12 015 дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов. В таких авариях погибло 749 и было ранено 18 366 человек.

При этом, как сообщили 2 сентября корреспонденту «Известий» в **Минтрансе России**, относительное количество погибших в ДТП по вине водителей автобусов, которые зарегистрированы на физлиц, почти в 1,5 раза выше, чем в авариях, произошедших по вине водителей автобусов, принадлежащих индивидуальным предпринимателям и юрлицам.

**«Данное соотношение указывает на целесообразность придания перевозкам пассажиров для собственных нужд физическими лицами профессионального характера таких перевозок»**, – отметили в ведомстве.

В **Минтрансе** также добавили, что индивидуальные предприниматели и юрлица, осуществляющие перевозки пассажиров, обязаны проводить медосмотры водителей, обеспечивать надлежащее техническое состояние автобусов, техническое обслуживание, оснащать транспортные средства тахографами.

<https://iz.ru/1056005/2020-09-02/v-mintrance-prizvali-usilit-bezopasnost-avtobusnykh-perevozok>

### **ПРАЙМ; 2020.02.09; РОССИЯ И АРМЕНИЯ СНЯЛИ РАЗНОГЛАСИЯ ПО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УПРАВЛЯЮЩЕЙ Ж/Д РЕСПУБЛИКИ «ДОЧКЕ» РЖД**

Транспортные ведомства России и Армении урегулировали разногласия в сфере деятельности Южно-Кавказской железной дороги (100%-ая «дочка» РЖД), управляющей железными дорогами республики, сообщил **Минтранс РФ**.

Железнодорожная инфраструктура Армении была передана в концессионное управление ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» в феврале 2008 года на 30 лет с правом пролонгации еще на 10 лет. СК Армении в 2018 году сообщал, что в рамках уголовного дела расследует деятельность ЮКЖД за 10 лет. В сентябре 2019 года в **Минтрансе РФ** говорили, что Россия прорабатывает вариант досрочного расторжения договора об управлении железной дорогой Армении. Однако позднее РЖД сообщали, что рассмотрят с Арменией возможность актуализации концессионного договора на управление железными дорогами республики.

**«Протокол сегодня подписали заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир Токарев и заместитель министра территориального управления и инфраструктур Республики Армения Армен Симонян. Таким образом, были сняты все разногласия в отношении финансово-хозяйственной деятельности дочернего предприятия ОАО «РЖД» – ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога», – говорится в сообщении Минтранса РФ в среду.**

В частности, в документе зафиксировано согласие профильных министерств России и Армении с результатами независимых аудиторских проверок деятельности ЮКЖД, проведенных за весь период действия концессионного договора, заключенного в 2008 году. Также подтверждено полное исполнение ЮКЖД своих инвестиционных обязательств и, как следствие, отсутствие претензий сторон.

**«Несмотря на действующие ограничительные меры, связанные с распространением коронавирусной инфекции, финансовые и ряд производственных показателей Южно-Кавказской железной дороги продолжают расти. Это позволяет положительно оценить перспективы дальнейшей совместной работы транспортников России и Армении», – отмечается в сообщении.**



**Минтранс РФ** добавляет, что подписание протокола играет важную роль в решении ряда задач, стоящих перед ЮКЖД. Речь идёт как об увеличении объёмов перевозок грузов и пассажиров, так и обновлении железнодорожного подвижного состава. «Стороны подчеркнули значимость подписанного документа и отметили, что он будет способствовать дальнейшему развитию экономического сотрудничества наших стран», – заключается в сообщении.

<https://1prime.ru/business/20200902/831979927.html>

На ту же тему:

[http://arka.am/ru/news/economy/ministerstva\\_transporta\\_rossii\\_i\\_armenii\\_uregulirovali\\_raznoglasiya\\_v\\_sfere\\_deyatelnosti\\_yukzhd/](http://arka.am/ru/news/economy/ministerstva_transporta_rossii_i_armenii_uregulirovali_raznoglasiya_v_sfere_deyatelnosti_yukzhd/)

<https://www.aysor.am/ru/news/2020/09/02/юкжд-разногласия/1737077>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.02.09; РФ ПОКРОЕТ ПОТЕРИ ГТЛК ОТ ПРОСТОЯ SSJ-100 ВО ИЗБЕЖАНИЕ «СУЩЕСТВЕННЫХ РЕПУТАЦИОННЫХ РИСКОВ»**

**Минтранс РФ** разработал правила предоставления субсидий ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) на возмещение потерь от программы поставок российским авиакомпаниям самолетов SSJ-100 по льготной лизинговой ставке.

Соответствующий проект постановления правительства вынесен на публичное обсуждение на портале regulation.gov.ru.

Согласно пояснениям к документу, с 2015 года ГТЛК приобрела 44 SSJ-100, из них 43 поставила в лизинг авиакомпаниям «Ямал», «Азимут», «ИрАэро», «Якутия», «Северсталь» (МОЕХ: СНМФ), «БурАл» (прекратила деятельность несколько лет назад). Но за время эксплуатации самолетов «были выявлены проблемы технического характера, связанные с конструктивными особенностями, что привело к невозможности коммерческой эксплуатации, простоям и, как следствие, отказу арендаторов ГТЛК от внесения арендной платы ввиду невозможности использования имущества по назначению с целью получения прибыли». По данным автора проекта, на конец мая просроченная дебиторская задолженность ГТЛК составляла 2,6 млрд руб., из них более 1 млрд руб. компании не выплатил «Ямал», 933 млн руб. – «ИрАэро», 421 млн руб. – «Якутия», 231 млн руб. – «Азимут».

По Гражданскому кодексу арендодатель обязан предоставить арендатору имущество в состоянии, соответствующем условиям договора, отмечается в пояснении **Минтранса**. При обнаружении недостатков арендатор вправе потребовать их устранения, либо соразмерного уменьшения арендной платы, либо возмещения своих расходов на устранение недостатков. Кроме того, он может претендовать на досрочное расторжение договора.

«В сложившейся ситуации ГТЛК допускает возможность принятия арбитражным судом решений о расторжении договоров аренды воздушных судов с авиакомпаниями по причине несоответствия заявленным характеристикам и наличия на них конструктивно-производственных недостатков, а также об отказе судом в удовлетворении требований ГТЛК о взыскании арендных платежей и технических резервов за периоды невозможности использования воздушных судов, что повлечет за собой необходимость инициирования со стороны ГТЛК судебных разбирательств с ПАО «Корпорация «Иркут» (МОЕХ: IRKT) (производитель SSJ-100 – ИФ) с целью возврата воздушных судов и возмещения убытков, возникающих с недополученными доходами по арендным платежам со стороны авиакомпаний», – говорится в пояснении.

«Ввиду большого внимания российских СМИ к ходу реализации данного проекта в российских региональных авиакомпаниях, подобная ситуация крайне негативным образом скажется на дальнейшей реализации программы «Сухой Суперджет 100» в целом, а также повлечет за собой существенные репутационные потери как для ГТЛК, так и для производителей отечественной авиационной техники», – сказано в пояснении.

Предложенные правила, по мнению **Минтранса**, позволят нивелировать возможные судебные разбирательства между ГТЛК и ПАО «Корпорация «Иркут» и избежать тем самым «существенных репутационных рисков», а кроме того, способствуют «выполнению авиакомпаниями социально-значимых обязательств в части осуществления регулярных пассажирских авиаперевозок в регионах».

В 2020 году на реализацию постановления планируется направить до 3,5 млрд руб. Причем за счет перераспределения денег, заложенных в бюджете-2020 для поддержки продаж ГТЛК другого продукта отечественного авиапрома – широкофюзеляжных самолетов Ил-96-400М.

<https://www.militarynews.ru/story.asp?rid=1&nid=537318&lang=RU>

[https://1prime.ru/state\\_regulation/20200902/831981916.html](https://1prime.ru/state_regulation/20200902/831981916.html)

<https://www.kommersant.ru/doc/4476218>

### **ГТРК КАЛУГА; 2020.02.09; НА СЕВЕРНОМ ОБХОДЕ НАЧАЛИСЬ РАБОТЫ ПО НАДВИЖКЕ ОЧЕРЕДНОГО МОСТА**

2 сентября в Калужской области с рабочим визитом находится **заместитель министра транспорта Российской Федерации** – руководитель **Федерального дорожного агентства Андрей Костюк**. В ходе поездки по Калужскому региону руководитель **Росавтодора** осмотрит ряд уже отремонтированных объектов, таких как: улица Ленина и Московская в Калуге, а также точки, где только ведутся строительные дорожные работы.

Глава **Федерального дорожного агентства Андрей Костюк** присутствовал также на торжественной церемонии начала работ по надвижке пролётного строения путепровода через железнодорожную ветку и реку Каменку. Именно этот мост станет одной из главных точек в будущей объездной дороге Калуги. На данный момент уже часть работ реализована: уложен фундамент, выросли колонны. На них и ляжет мостовое полотно. Сам мост будет длиной в 312 метров. Со стороны, казалось бы, немного. Но, как отмечают специалисты, для пролётного строения это расстояние значительное. Вот почему это одна из самых сложных точек на объекте. Мост пройдет не только через железную дорогу, но и через реку Каменку. Она маленькая и ее практически не видно, однако ее наличие в обязательном порядке учитывалось при проектировании. Русло Каменки на время строительства даже пришлось изменить. Однако сейчас она вернулась к обычному течению.

Одна сторона ниже противоположной. Именно от нее и будут надвигать мост. Сначала полотно собирается за крайней опорой и двигается в свое проектное положение. Дальше, когда будет надвинута часть, будет пристегиваться очередной металл. Толкают полотно с нижней стороны моста просто для того, чтобы оно не съехало, не ушло под горку. А так, двигаясь вверх, оно будет сопротивляться под своим весом, но продвигаться в нужном направлении. Делают это, конечно, не вручную, а с помощью мощных домкратов.

<http://gtrk-kaluga.ru/news/ekonomika/news-22088>

### **ТАСС; 2020.02.09; МЕДВЕДЕВ ЗАЯВИЛ О ПОДГОТОВКЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ДЛЯ БЕСПИЛОТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РФ**

Власти РФ готовят нормативную базу, регулирующую движение беспилотного транспорта, который в ближайшие десятилетия, как ожидается, возьмет на себя значительную часть перевозок. Об этом заявил в среду **зампред Совета безопасности России Дмитрий Медведев**.

«Мы в настоящий момент готовим юридические решения, нормативные акты, связанные с регулированием движения беспилотного транспорта, поскольку это особая сфера и здесь нельзя нанести ущерб безопасности дорожного движения», – сказал он в ходе онлайн-встречи с участниками форума «ОстроVa-2020».

Как отметил Медведев, «сейчас это пока еще экзотика», но «пройдет еще 10-15-20 лет, и действительно, может быть, значительная часть перевозок будет осуществляться без участия человека». Зампред СБ РФ заключил, что это «вызов, на который всем странам придется давать ответ».

<https://tass.ru/ekonomika/9348403>

### **ТАСС; 2020.02.09; СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДНОГО ШОССЕ В СЕВАСТОПОЛЕ БУДЕТ ЗАВЕРШЕНО К 1 НОЯБРЯ – РАЗВОЖАЕВ**

Строительство объездного шоссе в Севастополе будет завершено к 1 ноября текущего года, сообщил в среду **врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев** на встрече с **президентом РФ Владимиром Путиным**.

«Мы уже практически достроили Камышовое шоссе – это важнейшая объездная дорога в Севастополе. Запущено рабочее движение, к 1 ноября проект будет полностью завершен», – сказал Развожаев.

Камышовое шоссе проходит по Гагаринскому району Севастополя и соединяет отдаленные спальные микрорайоны с крупной городской развязкой на 5-м км Балаклавского шоссе. Оно позволяет добраться в другие спальные районы, в пригород или выехать на междугородние трассы, минуя более загруженные улицы в жилых кварталах.

Контракт по реконструкции шоссе был разорван, так как подрядчик не выполнил обязательства в срок. Новым исполнителем проекта стало госпредприятие «Севавтодор».

### **ТАСС; 2020.02.09; РЖД ПРИСТУПИЛА К ТЕСТИРОВАНИЮ ПЕРВЫХ В РФ ПОЕЗДОВ С ИСКУССТВЕННЫМ ИНТЕЛЛЕКТОМ**

АО «Российские железные дороги» приступило к тестированию первых российских поездов с искусственным интеллектом, который должен свести к минимуму число ЧП из-за человеческого фактора. В настоящее время данная технология нигде в мире не применяется, сообщила ТАСС директор компании-разработчика Cognitive Pilot (дочернее предприятие Сбербанк и Cognitive Technologies) Ольга Ускова.

«Мы уже сделали 10 опытных локомотивов [с ИИ], они поступили на тестирование в РЖД. Сейчас проходит один из этапов испытаний для сертификации продукта. Если все получится, то безопасность на железных дорогах России сильно изменится, искусственный интеллект должен свести к минимуму число ЧП из-за человеческого фактора, он не даст человеку совершить ошибку», – сказала Ускова.

Она уточнила, что оснащены предоставленные на тестирование локомотивы разработанным компанией комплексом Cognitive Rail Pilot, который позволяет при помощи технического зрения обнаружить объекты на железной дороге, в том числе другие составы, стрелки, пути, людей, светофоры и т. д. При помощи искусственного интеллекта комплекс может оценивать обстановку, выдавать машинисту предупреждающие об опасности сигналы, в случае отсутствия его реакции принимать необходимые решения.

По словам Усковой, в настоящее время данная технология в мире еще не применяется, и РФ может стать первой страной, которая приспособила нейросети и техническое зрение для снижения аварийности при железнодорожных перевозках. Завершить тестирование и получить разрешение на промышленное производство компания планирует осенью 2020 года. Технологией уже интересуются европейские транспортные компании.

В ноябре 2019 года Сбербанк и Cognitive Technologies объявили о заключении юридически обязывающего соглашения о создании компании Cognitive Pilot, специализирующейся на разработке беспилотных технологий в сферах транспорта, сельского хозяйства, компьютерного зрения и искусственного интеллекта. По условиям сделки Сбербанк имеет 30% акций компании, 70% акций принадлежат основателям и менеджменту Cognitive Technologies.

<https://tass.ru/ekonomika/9346371>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.02.09; ММТП ДОПУСКАЕТ СНИЖЕНИЕ ГРУЗОПОТОКА В 2020Г НА 5% ОТ ПЛАНА ИЗ-ЗА ПРЕРВАННОГО Ж/Д СООБЩЕНИЯ С МУРМАНСКОМ**

АО «Мурманский морской торговый порт» (ММТП, входит в АО «СУЭК») из-за прерванного в июне железнодорожного сообщения с Мурманском снизило перевалку грузов, сообщил «Интерфаксу» **гендиректор ММТП Алексей Рыкованов**.

«Мы, в принципе, в первом полугодии шли по плановым значениям с небольшим отклонениями от грузопотока. Всем известное событие – обрушение моста – безусловно, сказалось на работе Мурманского порта, мы во время простоя потеряли порядка 1,1 млн тонн», – сказал Рыкованов.

Руководитель ММТП не назвал объемы грузопотока предприятия по итогам восьми месяцев 2020 года, но уточнил, что «на сегодняшний день отклонение от производственной программы на 1,4 млн тонн».

Рыкованов отметил, что производственная программа ММТП на 2020 год составляет 17,3 млн тонн всех видов грузов.

«Постараемся до конца года этот объем (упущенный – ИФ) наверстать. Безусловно, не все, скорее всего, получится, тем не менее, будем ускоряться и стараться выполнить программу в объеме не менее 16,4 млн тонн», – сказал он.

Таким образом, грузопоток ММТП по итогам 2020 года может оказаться на 5,2% ниже запланированного.

Мост через реку Кола обрушился 1 июня. В результате отправка грузов в направлении мурманского транспортного узла, где, в частности, находятся «Мурманский морской торговый порт» и «Мурманский балкерный терминал» «Еврохима», стала невозможной.

В связи с обрушением железнодорожного моста было решено создать обход места ЧП, проложив линию в рамках курируемого **Минтрансом РФ** проекта по строительству ветки к порту Лавна на противоположном от Мурманска берегу Кольского залива. Движение по резервному маршруту было запущено 19 июня (16 пар грузовых поездов в сутки).

Восстановить движение по новому мосту, который строится взамен рухнувшего (между станциями Выходной и Кола), «Российские железные дороги» планируют к 1 октября, заявлял 1 августа замглавы мурманского филиала Октябрьской железной дороги (ОктЖД, филиал РЖД) Игорь Поликарпов, который осмотрел объект вместе с губернатором региона Андреем Чибисом.

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/mmtp-dopuskaet-snizhenie-gruzopotoka-v-2020g-na-5-ot-plana-iz-za-prervannogo-zh-d-soobshcheniya-s-murmanskom>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.02.09; РЖД ЗАВЕРШАТ РАБОТЫ ПО СОЗДАНИЮ НОВОГО Ж/Д МОСТА ПОД МУРМАНСКОМ К КОНЦУ СЕНТЯБРЯ – НАЧАЛУ ОКТЯБРЯ**

Строительство нового железнодорожного моста, который возводится взамен рухнувшего в июне между станциями Выходной и Кола под Мурманском, перешло в завершающую стадию, сообщил **заместитель главного инженера Октябрьской железной дороги (филиал РЖД) по Мурманскому территориальному управлению Алексей Мухин**.

«Работы перешли в завершающую стадию, их планируется завершить к концу сентября – началу октября», – сказал Мухин в эфире «РЖД-ТВ».

В настоящее время пролет моста длиной 110 метров уже установлен через Колу и пока что находится на временных опорах. Основные опоры уже подготовлены, также осталось установить по пролету с северной и южной стороны моста, положить пути и восстановить опоры контактной сети.

Предполагается, что срок эксплуатации нового моста составит порядка 100 лет.

В августе замглавы мурманского филиала Октябрьской железной дороги Игорь Поликарпов сообщал, что железнодорожники планируют к 1 октября восстановить движение по новому мосту под Мурманском.

Мост через реку Кола обрушился 1 июня. В результате отправка грузов в направлении мурманского транспортного узла, где, в частности, находятся «Мурманский морской торговый порт» (МОЕХ: MSCP) и «Мурманский балкерный терминал» «Еврохима», стала невозможной.

В связи с обрушением железнодорожного моста было решено создать обход места ЧП, проложив линию в рамках курируемого **Минтрансом РФ** проекта по строительству ветки к порту Лавна на противоположном от Мурманска берегу Кольского залива. Движение по резервному маршруту было запущено 19 июня (16 пар грузовых поездов в сутки).

### **РБК ПЕРМЬ; 2020.02.09; МИНТРАНС КРАЯ ПОПРОСИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАЗРЕШИТЬ СООБЩЕНИЕ ПЕРМЬ – ПРАГА**

**Министерство транспорта Пермского края** направило письмо на имя заместителя **председателя правительства РФ** Татьяны Голиковой с просьбой включить пермский аэропорт в число тех, кому разрешено международное сообщение, в том числе для возобновления рейсов по маршруту Пермь – Прага. Об этом РБК Пермь сообщили в краевом минтрансе.

В письме указано, что международный аэропорт «Пермь» готов к возобновлению международных полетов. Также получено решение о возобновлении международных перевозок от оперативного штаба Пермского края.

Рейс Пермь – Прага субсидируется бюджетом Пермского края. В 2020 году было выполнено 22 парных рейса. В связи с закрытием границ, выполнение международного маршрута было приостановлено. В соответствии с правилами предоставления субсидии из бюджета Пермского края, средства перевозчику выплачиваются за фактически выполненные рейсы.

На год планировалось выполнение 104 рейсов, но прогнозируемое количество сократили до 74.

«Оставшиеся рейсы по маршруту «Пермь – Прага» будут осуществляться только в случае открытия международного авиасообщения из Перми», – уточнили в краевом минтрансе.

Если авиасообщение не будет открыто, то сэкономленные средства будут направлены на поддержку других отраслей транспорта, – добавили в ведомстве.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5f4f9f5c9a7947ff271141dc>

### **ТАСС; 2020.02.09; ПОСОЛЬСТВО РОССИИ В ГРЕЦИИ ВЫЯСНЯЕТ В ВЕДОМСТВАХ ДЕТАЛИ РЕШЕНИЯ ПО ВЪЕЗДУ В СТРАНУ РОССИЯН**

Посольство РФ в Греции выясняет в греческих ведомствах детали и условия реализации правительственного решения о разрешении въезда в Грецию до 500 россиян в неделю с 7 сентября. Об этом сообщили в среду корреспонденту ТАСС в **пресс-службе** посольства РФ в Греции.

«Посольство ознакомилось с опубликованным в официальном правительственном вестнике решением о въезде до 500 россиян в неделю с 7 сентября», – заявили в **пресс-службе**. В диппредставительстве отметили, что в настоящее время выясняют в компетентных греческих ведомствах детали и условия.

Осведомленные источники в Греции пояснили корреспонденту ТАСС, что греческие ведомства пока официально не уведомляли российскую сторону о своем решении разрешить въезд граждан РФ.

Греция разрешила въезд в страну до 500 россиян в неделю с 7 сентября при наличии у них отрицательного теста на коронавирус и ваучера с подтверждением брони номера в гостинице. Об этом говорится в опубликованном 1 сентября совместном министерском



решении, которое будет действовать с 7 по 21 сентября. Согласно этому документу, «разрешается въезд на территорию Греции максимум 500 гражданам России в неделю, причем исключительно воздушным путем через аэропорты Афин, Салоник и Ираклиона (остров Крит)». Пассажиры должны иметь квитанцию бронирования гостиницы или другие соответствующие документы, в которых указывается их временное место жительства в стране. Прилетающие должны также заполнить электронную форму PLF (Passenger Locator Form) на сайте <https://travel.gov.gr>, указав свои контактные данные в Греции за день до прибытия в страну. Подтверждение заполнения электронной формы PLF, которое автоматически отправляется в виде электронного сообщения пассажиру системой, считается необходимым проездным документом.

Рейсы между двумя странами пока не возобновились

«Аэрофлот» и Aegean Airlines приостановили с марта регулярные полеты из России в Грецию и обратно из-за ситуации с коронавирусом. В этот период и до сих пор осуществлялись только вывозные рейсы. В минувший понедельник таким рейсом в Москву вылетели 150 пассажиров – россиян и постоянно проживающих в РФ граждан Греции.

Ситуация с коронавирусом в Греции находится под контролем, хотя с конца июля число инфицированных растет достаточно высокими темпами – по 150-290 человек в сутки. Во вторник были зарегистрированы 207 новых случаев, а их общее число с начала пандемии достигло 10 524. Всего в Греции от коронавируса умер 271 человек.

<https://tass.ru/obschestvo/9349747>

### **ТАСС; 220.02.09; ЛАВРОВ: У МОСКВЫ И МИНСКА ЕСТЬ ПОНИМАНИЕ, КАК ПОСТЕПЕННО ВЕРНУТЬ ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ**

Глава МИД РФ Сергей Лавров заявил о наличии понимания между Россией и Белоруссией в вопросе постепенного возобновления регулярного транспортного сообщения.

«Говорили мы и о возобновлении регулярного транспортного сообщения между нашими странами. Соответствующие ведомства буквально вчера этот вопрос подробно рассматривали. Есть понимание, как постепенно, соблюдая все меры предосторожности, двигаться к полному восстановлению транспортного сообщения», – сказал Лавров на совместной пресс-конференции с главой МИД Белоруссии Владимиром Макеем.

1 сентября агентство БелТА сообщило, что Москва и Минск договорились разработать план мероприятий по поэтапному возобновлению транспортного сообщения и согласованию подходов с Роспотребнадзором и санитарно-эпидемиологической службой Министерства здравоохранения Белоруссии.

<https://tass.ru/ekonomika/9350247>

### **ТАСС; 2020.02.09; МИНСК И МОСКВА ПРОДОЛЖАТ ПЕРЕГОВОРЫ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ ПО ВИДЕОСВЯЗИ**

Переговоры между Белоруссией и Россией о поэтапном возобновлении транспортного сообщения будут продолжены в ближайшее время в режиме видеоконференции. Об этом сообщили ТАСС в среду в министерстве транспорта и коммуникаций Белоруссии.

«Переговоры будут продолжены с использованием видеоконференции. Конкретной даты переговоров нет, возможно, стороны вернуться к вопросам возобновления транспортного сообщения на следующей неделе», – отметили в белорусском Минтрансе.

Представитель министерства напомнил, что сторонам предстоит согласовать план мероприятий по поэтапному возобновлению транспортного сообщения. «В этой работе задействованы Роспотребнадзор и Минздрав Беларуси», – пояснили в Минтрансе республики.

Из-за ситуации с распространением коронавируса Россия с 27 марта полностью закрыла регулярное и чартерное международное авиасообщение, перевозчики могут выполнять

только спецрейсы для возвращения пассажиров домой. Правительство РФ поручило с 30 марта временно ограничить движение через автомобильные, железнодорожные, пешеходные и другие **пункты пропуска** через госграницу РФ, включая сухопутный участок российско-белорусской границы, в целях профилактики коронавируса.

<https://tass.ru/ekonomika/9348491>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.02.09; ОТКРЫТИЕ ГРАНИЦ ПОЗВОЛИЛО АЭРОПОРТАМ РФ ЗАМЕДЛИТЬ ПАДЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК В АВГУСТЕ ДО 28%**

Частичное открытие границ в августе позволило крупнейшим российским аэропортам существенно замедлить падение пассажиропотока.

Как следует из данных Международной ассоциации аэропортов (МАА), которые есть в распоряжении «Интерфакса», в прошлом месяце трафик снизился на 28% к аналогичному периоду прошлого года. Показатель в абсолютном выражении в материалах не приводится.

По данным МАА, в марте, после закрытия международного авиасообщения из-за COVID-19, перевозки через крупнейшие аэропорты РФ рухнули на 25%, в апреле – на 91%, в мае – на 90%. В июне, после снятия карантинных ограничений в регионах страны, падение замедлилось до 75%, в июле – до 45%.

В августе Россия частично возобновила международные пассажирские авиарейсы: перевозчикам разрешили летать в Лондон, Анкару, Стамбул, Занзибар (Танзания), затем в турецкие Анталию, Бодрум, Даламан, а также в Швейцарию. Правда, полеты пока возможны только из шести городов: Москвы, Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Казани, Калининграда и Новосибирска.

<https://tass.ru/ekonomika/9347719>

### **ТАСС; 2020.02.09; НА САХАЛИНЕ ПЛАНИРУЮТ ВВЕСТИ КЕШБЭК ДЛЯ СТУДЕНТОВ ПРИ АВИАПЕРЕЛЕТАХ ПО МАРШРУТАМ ДФО**

Власти Сахалинской области планируют запустить бонусную программу для студентов по возврату им части средств, затраченных на авиаперелеты между Сахалином и другими регионами ДФО. Это поможет наладить поток молодых людей в островной регион, сообщил в среду журналистам губернатор Валерий Лимаренко на пресс-конференции на полях всероссийского молодежного форума «ОстроVa-2020».

«Вчера на форуме обсуждался вопрос о том, чтобы с помощью кешбэка сделать проект, по которому студенчество могло бы за небольшие деньги летать по маршрутам [российского] Дальнего Востока. Мы согласились с этим проектом и сказали, что мы в нем будем участвовать. Почему нам это интересно? Молодежь будет прилетать на Сахалин, будет увеличена вероятность, что в дальнейшем она будет сотрудничать [с нами] уже как инженеры, как ученые [и другие молодые специалисты]», – сказал Лимаренко.

По словам губернатора, при увеличении потока молодых специалистов на острова рабочие места найдутся для всех: сейчас регион страдает от «колоссального дефицита» специалистов. Вопрос о том, что именно будет представлять из себя новый проект, еще прорабатывается.

Перелеты между Сахалинской областью и другими регионами российского Дальнего Востока осуществляют авиакомпании «Аврора» и «Аэрофлот». С Сахалина прямыми рейсами можно добраться до Хабаровска, Комсомольска-на-Амуре, Благовещенска, Владивостока, Петропавловска-Камчатского. С помощью авиакомпании «Якутия» – до Якутска транзитом через Хабаровск.

Патриотический слет «ОстроVa» проходит на Сахалине с 31 августа по 4 сентября, участвуют около 1 тыс. человек из 77 регионов страны. Лучшие получают грант Федерального агентства по делам молодежи на реализацию своих идей. Работа на форуме разбита на шесть треков, посвященных, в частности, вопросам развития Сахалинской

области, сохранению исторической памяти и развитию внутреннего молодежного туризма.

<https://tass.ru/obschestvo/9346619>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.02.09; ВЛАСТИ САХАЛИНА БУДУТ СЛЕДИТЬ ЗА ЗАКОННОСТЬЮ ПРИВАТИЗАЦИИ АЭРОПОРТА**

Власти Сахалина проследят за законностью процедуры приватизации строящегося в областном центре аэровокзала, сообщил журналистам в среду **губернатор региона Валерий Лимаренко**.

«По какому пути приватизации мы пойдем? Сейчас как раз идут переговоры с ФАС на эту тему. Нам сейчас задали вопросы, мы на них даем ответы. Обсуждается форма приватизации... Я могу сказать только одно, что мы будем прикладывать все усилия, чтобы все было законно, и чтобы как можно быстрее достроить аэропорт», – сказал глава региона.

Ранее сообщалось, что Федеральная антимонопольная служба ФАС проверяет действия администрации Южно-Сахалинска при выборе оператора аэропорта. Газета «Ведомости» сообщила, что область планирует без конкурса привлечь к достройке нового терминала холдинг «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга.

Лимаренко добавил, что аэропорт является очень привлекательным для инвесторов. «Поэтому, собственно говоря, и возникла эта форма борьбы. Это ведь нормально, с одной стороны, это хлопоты дополнительные, с другой стороны, это хорошо, поскольку заинтересованность в аэропорту чувствует бизнес и всякими способами пытается победить в этой ситуации», – подчеркнул Лимаренко.

По информации Лимаренко, вокруг нового аэровокзала планируется создать «город в городе», где будет развиваться выставочная, торговая деятельность.

«Раз это транзитная тема, условно говоря, люди летят с запада на восток, останавливаются на два дня на Сахалине, покатались на лыжах, побывали на маяке или еще где-то, что-то купили и полетели дальше. Ну, в общем, известная ситуация, как в Арабских Эмиратах. Люди путешествуют, останавливаются на день-два и прямо в аэропорту большой магазин», – рассказал глава области.

Он подчеркнул, что в эту часть проекта область вкладывать деньги не планирует, здесь будут использованы средства инвесторов.

<https://realty.ria.ru/20200902/sakhalin-1576611911.html>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.02.09; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОПРОВЕРГЛИ ИНФОРМАЦИЮ О ПОВРЕЖДЕНИИ ШАССИ САМОЛЕТА ИРКУТСК – МОСКВА**

Самолет авиакомпании «Уральские авиалинии», выполнявший рейс Иркутск – Москва, не был поврежден, сообщили Агентству городских новостей «Москва» в **пресс-службе перевозчика**.

«При осмотре шасси повреждений резины не выявлено, таким образом, это не наш борт оставил после себя следы», – сказали в **пресс-службе**.

Ранее в Telegram-каналах появилась информация, что самолет авиакомпании «Уральские авиалинии», выполняя рейс Иркутск – Москва, оставил на взлетной полосе в аэропорту вылета часть пневматики (составляющие части шасси самолета). По сообщениям каналов, подлетев к Домодедово, борт прошел с выпущенными стойками над полосой для определения степени повреждения шасси. В аэропорту самолет встречали в состоянии повышенной готовности экстренных служб, но их вмешательство, как уточняется в сообщениях, не потребовалось.

<https://www.mskagency.ru/materials/3037803>

### **Ъ; КОНСТАНТИН ВОРОНОВ; 2020.02.09; БЫВШИЙ ГЛАВА «АЭРОПОРТОВ КРАСНОЯРЬЯ» ОТВЕТИТ В СУДЕ ЗА ВЗЯТКИ И РАСТРАТУ**

Прокуратура утвердила обвинительное заключение по делу экс-гендиректора Федерального казенного предприятия «Аэропорты Красноярья». Об этом рассказал и.о. Западно-Сибирского транспортного прокурора Илья Сухонос, отметив, что бывшему топ-менеджеру авиапредприятия предъявлено обвинение в целом ряде преступлений – взятках (ст. 290 УК РФ), получении коммерческого подкупа (ст. 204), растрате (ст. 160 УК РФ) и незаконном участии в предпринимательской деятельности.

Расследование установило, что в период с 2014 года по 2017 год гендиректор незаконно получал от представителей юридических лиц коммерческие подкупы и взятки за преференции при заключении договоров на выполнение работ и оказание услуг. Общий размер подношений составил более 25 млн руб. Кроме того, бывшему топ-менеджеру инкриминируется растрата свыше 32 млн руб., принадлежащих ООО «Авиакомпания "Турухан"», а также незаконное участие в предпринимательской деятельности. С предъявленным обвинением фигурант дела не согласился.

<https://www.kommersant.ru/doc/4476301>

[Вернуться в оглавление](#)