



Ежедневный мониторинг СМИ

9 СЕНТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.08.09; В КРЫМУ СОКРАТЯТ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГ ОТ ТРАССЫ «ТАВРИДА» К КУОРТОТАМ.....	4
ТАСС; 2020.09.09; ЧУКОТКА ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТА БКАД.....	5
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.08.09; ПРОЕКТ О ЛЬГОТНОМ НАЛОГОВОМ ПЕРИОДЕ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗЕ РАССМОТРЯТ В МОСОБЛДУМЕ В ОСЕННЮЮ СЕССИЮ.....	6
ВЕСТИ ПОМОРЬЕ; АННА ЖУКОВА; 2020.08.09; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ПОСЕТИЛ СОЛОВКИ	6
ВОСТОЧНЫЙ БЕРЕГ; 2020.08.09; В ВОСКРЕСЕНЬЕ, 6 СЕНТЯБРЯ, КИНГИСЕППСКИЙ РАЙОН СТАЛ СРЕДОТОЧИЕМ ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ НЕ ТОЛЬКО ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ, НО И ВСЕЙ РОССИИ.....	7
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.09.09; ЧЕМПИОНЫ В УПРАВЛЕНИИ; РАБОТНИКИ ОАО «РЖД» ВОШЛИ В ЧИСЛО ПОБЕДИТЕЛЕЙ КОНКУРСА «ЛИДЕРЫ РОССИИ».....	9
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.09.09; РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ РАЗРЕШИЛИ ПОЛЕТЫ В КАИР, ДУБАЙ И МАЛЕ	10
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, МАКСИМ ХОДЬКИН; 2020.08.09; ПАВОДКИ НАЙДУТСЯ: КАК ИРКУТСКУЮ ОБЛАСТЬ ЗАЩИТЯТ ОТ СТИХИИ; ПРЕЗИДЕНТ ПОРУЧИЛ КАБМИНУ СВОЕВРЕМЕННО ВЫДЕЛЯТЬ РЕСУРСЫ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТУЛУНА И СТРОИТЕЛЬСТВО ДАМБ	11
ВЕДОМОСТИ; 2020.09.09; АРИФМЕТИКА ПЛАТНЫХ ДОРОГ; КОГДА БЕСПЛАТНАЯ ТРАССА ГОРАЗДО ВЫГОДНЕЕ ПЛАТНОЙ.....	13
РБК; АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА, МИХАИЛ ЮШКОВ; 2020.09.09; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРЕДЛОЖИЛИ МИНТРАНСУ УЖЕСТОЧИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА КАРШЕРИНГОМ	15
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.08.09; ЕХАТЬ БЕЗ ШАШЕЧЕК: КАРШЕРИНГУ РАЗРЕШИЛИ ИЗВОЗ; КАК ЭТА ИНИЦИАТИВА ПОВЛИЯЕТ НА РЫНОК ПЕРЕВОЗОК.....	16
ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ МОЛОТКОВА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.09.09; ЕДИНСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ВЕРТОЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ НА ТРЕТЬ НАРАСТИЛ МОЩНОСТИ; «ОДК-КЛИМОВ» ПЛАНИРУЕТ ВЫПУСКАТЬ ОКОЛО 300 МОТОРОВ В ГОД.....	19
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ПАВЕЛ КАЗАРНОВСКИЙ; 2020.08.09; БАНК «РОССИЯ» СТАЛ ЕДИНСТВЕННЫМ ЧАСТНЫМ КРЕДИТОРОМ UTAIR ОН СОБРАЛ ДОЛГИ АВИАКОМПАНИИ ПОЧТИ НА 19 МЛРД РУБ.	20
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ГАЛЕЕВА ДАРЬЯ, ПОЗДЕЕВА АНАСТАСИЯ, МАКУРИН АЛЕКСЕЙ, БАСОВ АНДРЕЙ, АМОШИН НИКОЛАЙ, ГЛАДИЙ ВАЛЕНТИН, ШИГАРЕВА ЮЛИЯ; 2020.09.09; КТО РАСПРАВИТ КРЫЛЬЯ РОДИНЫ.....	21
EAST RUSSIA; САША АЛЕКСАНДРОВА; 2020.08.09; АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ» ГРОЗИТ КРУТОЕ ПИКЕ; РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК ТЕРПИТ МИЛЛИАРДНЫЕ УБЫТКИ	26

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.09.09; «РЕГУЛЯТОРНУЮ ГИЛЬОТИНУ» ВНОСЯТ В КАЛЕНДАРЬ; ВЕДОМСТВАМ ПРЕДСТОИТ ЕЖЕГОДНО ДОКАЗЫВАТЬ НЕОБХОДИМОСТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ	28
КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ ЮРИДИЧЕСКИЙ БИЗНЕС; АННА ЗАНИНА; 2020.09.09; ИММУНИТЕТ ОТ КРЕДИТОРОВ; ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ МОРАТОРИЯ НА БАНКРОТСТВО	30
1 КАНАЛ; 2020.09.09; РОССИЯ РАСШИРИЛА СПИСОК СТРАН, С КОТОРЫМИ ОТКРЫВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ	34
РОССИЯ 24; 2020.09.09; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В ЕГИПЕТ, ОАЭ И НА МАЛЬДИВЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	34
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; СЕРГЕЙ САМОХА; 2020.08.09; НА КИЕВСКОМ НАПРАВЛЕНИИ МЖД ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ОТКРЫЛАСЬ СТАНЦИЯ «МИЧУРИНЕЦ». ВЕСТИ В 20:00	35
ВЕСТИ АЛТАЙ; ЕКАТЕРИНА ГАСЬКОВА; 2020.07.09; В СОЛТОНСКОМ РАЙОНЕ РЕМОНТА ТРЕБУЕТ РЕГИОНАЛЬНАЯ ТРАССА НА ТЕЛЕЦКОЕ ОЗЕРО	35
РЕН ТВ # НОВОСТИ; 2020.08.09; ЗАМЕТНО ПРИБАВИЛИ В СКОРОСТИ СТОЛИЧНЫЕ ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА	35
ИНТЕРФАКС; 2020.08.09; ПУТИН ПОРУЧИЛ РЖД ПРИВЛЕКАТЬ АКТИВИСТОВ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА ВЫРУБКОЙ ЛЕСА НА БАЙКАЛЕ.....	36
ТАСС; 2020.09.09; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В ИРКУТСКОМ БОДАЙБО ПРОФИНАНСИРУЮТ В ПРИОРИТЕТНОМ ПОРЯДКЕ	37
ТАСС; 2020.08.09; ОБЪЕКТЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА НА КУБАНИ БУДУТ ПОЯВЛЯТЬСЯ ПО ЕДИНОЙ СХЕМЕ	37
Ъ ЯРОСЛАВЛЬ; 2020.08.09; В РЫБИНСКЕ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ДЕНЬГИ РЕМОНТИРУЮТ УЛИЦУ АКАДЕМИКА ГУБКИНА.....	38
ИЗВЕСТИЯ; 2020.08.09; ВТОРУЮ ПРОДОЛЬНОЮ МАГИСТРАЛЬ РАСШИРЯТ НА ЮГЕ ВОЛГОГРАДА.....	38
ИЗВЕСТИЯ; 2020.08.09; РЕМОНТ УЧАСТКА НАМСКОГО ТРАКТА В ЯКУТИИ ЗАВЕРШИЛИ ДОСРОЧНО.....	39
ПОЛИТИКА СЕГОДНЯ; 2020.08.09; ЭКСПЕРТ РАСКРИТИКОВАЛ ИДЕЮ МИНТРАНСА РАЗРЕШИТЬ РАЗГОНЯТЬСЯ ДО 150 КМ/Ч.....	39
ПРАЙМ; 2020.08.09; КАБМИН РФ РАСШИРИЛ ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ, ВКЛЮЧИВ ТУДА АТОМОХОДЫ.....	40
РИА НОВОСТИ; 2020.08.09; В ЭТОМ ГОДУ РОСТУРИЗМ НАЧНЕТ СУБСИДИРОВАТЬ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ ПО РОССИИ	40
ТАСС; 2020.08.09; «АЭРОЭКСПРЕСС» В АВГУСТЕ ПЕРЕВЕЗ В 1,5 РАЗА БОЛЬШЕ ПАССАЖИРОВ, ЧЕМ В ИЮЛЕ	41
ТАСС; 2020.08.09; ОЖИДАЮЩИХ ОТЪЕЗДА УЗБЕКИСТАНЦЕВ ПЕРЕВЕДУТ ИЗ РОСТОВА НА ДРУГУЮ СТАНЦИЮ, ГДЕ ЕСТЬ УСЛОВИЯ.....	41
ТАСС; 2020.08.09; СНЕСЕННЫЙ ПАВОДКОМ МОСТ В РАЙЦЕНТРЕ НА АЛТАЕ ВОССТАНОВИЛИ БОЛЕЕ ЧЕМ ЗА 140 МЛН РУБЛЕЙ	42
ТАСС; 2020.08.09; СУД ОТКАЗАЛ РАСТОРГНУТЬ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ОБХОДА НОВОСИБИРСКА	42
ПРАЙМ; 2020.09.09; СТРОИТЕЛИ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ В ЭТОМ ГОДУ ДЕНЬГИ ИЗ БЮДЖЕТА НЕ ПОЛУЧАТ	43
ЕКАТЕРИНБУРГ ОНЛАЙН; 2020.09.09; МАГИСТРАЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ, ВЫДЕЛЕНКИ И ТАРИФЫ: ВСЕ ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ О ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЕ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ.....	43

КОММЕРСАНТЪ ЕКАТЕРИНБУРГ; ДАРЬЯ СОКОЛОВА; 2020.09.09; ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОЦЕНЯТ КИЛОМЕТРАМИ; В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ИЗМЕНЯТ МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ	49
ТАСС; 2020.08.09; РЖД ЗАВЕРШИЛИ УСТАНОВКУ ПРОЛЕТНЫХ СТРОЕНИЙ НОВОГО Ж/Д МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ КОЛА ПОД МУРМАНСКОМ	50
ТАСС; 2020.08.09; МЕЖДУ СИМФЕРОПОЛЕМ И СЕВАСТОПОЛЕМ ОТРЕМОНТИРУЮТ УЧАСТОК ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	51
ТАСС; 2020.08.09; «РОСМОРПОРТ» ОЖИДАЕТ СОГЛАСОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ НА ТЕРМИНАЛ В ПИОНЕРСКОМ В IV КВАРТАЛЕ	51
ТАСС; 2020.08.09; ВДОЛЬ ЗАПАДНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ САХАЛИНА ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ МОРСКОЙ ТРАМВАЙ	51
ГТРК ТАТАРСТАН; 2020.08.09; В ТАТАРСТАНЕ ДОСТАНУТ СО ДНА 21 ЗАТОНУВШЕЕ СУДНО	52
ПРАЙМ; 2020.08.09; РОСАВИАЦИЯ С 27 СЕНТЯБРЯ ПОСТАВИЛА НА УЧЕТ 22,3 ТЫС БЕСПИЛОТНИКОВ	52
ТАСС; 2020.08.09; КАМЧАТКА СТАНЕТ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ ПЛОЩАДКОЙ ПО РАЗВИТИЮ МАЛОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ	53
ТАСС; 2020.08.09; ПАССАЖИРОПОТОК «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ВЫРОС В 20 РАЗ ПО СРАВНЕНИЮ С НАЧАЛОМ ПАНДЕМИИ	54
РБК КАВКАЗ; 2020.08.09; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА СТАВРОПОЛЯ ВКЛЮЧИЛИ В ПЛАН ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ	54
РИА НОВОСТИ; 2020.08.09; ПРЕДСТАВИТЕЛИ АВИАПАССАЖИРОВ ВЫСТУПИЛИ ЗА ЕДИНЬЕ ПРАВИЛА ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ	55
РБК; МИХАИЛ КОТЛЯР; 2020.09.09; UTAIR УВЕЛИЧИЛА МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМОЕ ЧИСЛО ЖИВОТНЫХ НА ОДНОМ АВИАРЕЙСЕ	55

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.08.09; В КРЫМУ СОКРАТЯТ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГ ОТ ТРАССЫ «ТАВРИДА» К КУРОРТАМ

Проекты реконструкции и строительства дорог, которые свяжут новую трассу «Таврида» с Ялтой и Судакком, включат в федеральную целевую программу (ФЦП) и реализуют до конца 2023 года, сообщил во вторник ТАСС министр транспорта Крыма Сергей Карпов.

27 августа было запущено движение по семи из восьми участков трассы «Таврида» – от Керчи до Севастополя. Помощник президента РФ Игорь Левитин сообщал, что дороги от трассы в другие города и муниципалитеты Крыма будут построены до 2024 года. По словам министра транспорта РФ Евгения Дитриха, за четыре года в Крыму «должно быть отреконструировано и построено более 190 км автомобильных дорог».

«Сейчас у нас задача – ускорить реализацию мероприятий. Ее поставил вице-премьер правительства РФ Марат Хуснуллин. Поэтому мы сейчас рассматриваем возможность перенести [окончание реализации] мероприятия на 2023 год», – сказал Карпов, уточнив, что в ФЦП войдут 12 проектов общей стоимостью 131 млрд рублей.

Приоритетной дорогой на данный момент считается трасса Белогорск – Приветное (ориентировочная стоимость по объектам-аналогам – порядка 30 млрд рублей за 32 км), уточнил министр. «Она уже вошла в откорректированную программу. С учетом того, что она проходит через ущелья, и там требуются нижние, верхние укрепления склонов, сейчас рассматривается вопрос о категории данного объекта. Планировали как дорогу третьей категории, чтобы сильно не расширять, но иметь живописный проезд от «Тавриды» через Нижнегорский, Советский, Белогорск по прямой до побережья», – уточнил Карпов.

Он рассказал, что также планируется провести капремонт 42,75 км дороги на Судак общей стоимостью 4,5 млрд рублей.

«В рамках второй очереди планируются две хордовые дороги до Азовского моря: капитальный ремонт от Красногорки до Мысового (с проездом через все населенные пункты, включая поселок Ленино – 24,6 км) и до Золотого (от «Тавриды» до села Золотого, протяженность – порядка 20,2 км). Мы имеем по ним подрядчиков, и они будут включены в ФЦП», – добавил министр.

На Южный берег

Также одной из приоритетных дорог считается юго-восточный обход Симферополя, который позволит направить поток транспорта с трассы «Таврида» через Ангарский перевал сразу на Алушту и Ялту. «По заданию службы автомобильных дорог разрабатывается документация по планировке территорий. Она в настоящее время проходит процедуру согласования. Там подразумевается согласование трассы с различными смежными землепользователями, включая вопрос экологии охранных территорий, землями Минобороны РФ (на маршруте расположена воинская часть)», – пояснил Карпов.

Завершение экспертизы и начало строительства запланированы на 2021 год. «Отдельное внимание будет уделено переустройству коммуникаций при строительстве, а также решению имущественных вопросов с гражданами», – сказал Карпов, добавив, что при строительстве обхода предполагается выкуп участков у собственников.

В программе также – ремонт площадки у поста ГИБДД на Ангарском перевале, капитальный ремонт участка трассы на Южный берег Крыма от села Перевального до Алушты. «Доведем ее до максимально комфортного состояния, как для общественного транспорта, так и для частного. Но дорога будет в тех параметрах, которые сейчас

существуют, поскольку принято решение не менять облик Южнобережного шоссе», – отметил Карпов.

В дальнейшем будет обустраиваться само Южнобережное шоссе. Здесь планируют строительство двух объездов городов – Ялты и Алушты. Появятся транспортные развязки, и транзитный транспорт пойдет в обход городов, чтобы не нагружать улицы, рассказал министр.

По ФЦП также предполагается капремонт участка самого живописного шоссе Крыма от Алушты до Массандры, съезда в сторону Ялты. Отремонтируют и все три участка трассы Бахчисарай – Ялта, которая проходит через популярное среди туристов плато Ай-Петри.

К песчаным пляжам

На подходах к Крымскому мосту в восточной части полуострова построят новый съезд к Керчи, транспорт будет попадать сразу на одну из центральных улиц города – шоссе Героев Сталинграда. Само шоссе также планируют реконструировать вместе с подъездом к новой железнодорожной станции Керчь-Южная.

На западе полуострова вскоре начнут строительство второго этапа дороги на Евпаторию. Работы уже ведутся у села Скворцово. «Также здесь предусматривается обход озера Сасык-Сиваш. Транзитному транспорту, который уходит на Черноморское, будет удобнее ехать по этому участку. Дорога порядка 10 км, [она] будет иметь пересечение с существующими объектами, также будут предусмотрены путепроводы для связи разобщенных территорий сельхозназначения для возможности движения техники и, если будет необходимо (пока таких условий не выдвигалось), перегона животных», – рассказал Карпов.

Он добавил, что существующая дорога, ведущая через город Саки, где регулярно в туристический сезон образуются многокилометровые пробки, также будет отремонтирована. «Сейчас ведется проектирование расширения дороги через Саки для обеспечения комфортного движения», – отметил министр.

<https://tass.ru/ekonomika/9395823>

ТАСС; 2020.09.09; ЧУКОТКА ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТА БКАД

Чукотский автономный округ получит дополнительные средства из федерального бюджета на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Соответствующую договоренность достигли на рабочей встрече главы региона Романа Копина с **министром транспорта России Евгением Дитрихом**, сообщили ТАСС в **пресс-службе** правительства округа.

«На Чукотке **нацпроект БКАД** работает только в Анадыре, где дороги находятся в удовлетворительном состоянии. Губернатор Чукотки Роман Копин обратился к главе **министерства транспорта** с просьбой рассмотреть возможность расширения действия **нацпроекта** на другие населенные пункты полуострова и дополнительно профинансировать мероприятия, реализуемые по **нацпроекту**. Такая договоренность была достигнута», – сказали ТАСС в **пресс-службе**.

О размере дополнительного финансирования пока не сообщается. Общая протяженность региональной дорожной сети Чукотского автономного округа составляет более 1 800 км. В рамках федерального проекта «Дорожная сеть» **нацпроекта БКАД** заключили контракты на выполнение работ по всем четырем запланированным на 2020 год объектам. Ранее врио начальника департамента финансов, экономики и имущественных отношений правительства Чукотки Елена Компаниец сообщила ТАСС, что предоставление дополнительных трансфертов на строительство автомобильных дорог регионального значения позволит снизить финансовую нагрузку на дотационный бюджет округа и привести в нормативное состояние около 30 км дорог на полуострове.

<https://tass.ru/ekonomika/9405417>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.08.09; ПРОЕКТ О ЛЬГОТНОМ НАЛОГОВОМ ПЕРИОДЕ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗЕ РАССМОТРЯТ В МОСОБЛДУМЕ В ОСЕННЮЮ СЕССИЮ

Законопроект о льготном налоговом периоде для автомобилей, работающих на газовом топливе, рассмотрят в осеннюю сессию. Об этом сообщили в пресс-центре Мособлдумы.

«В Подмосковье предложено установить льготный налоговый период для автомобилей, работающих на газе. Законопроект будет рассмотрен на одном из заседаний осенней сессии регионального парламента», – говорится в сообщении.

Отмечается, что комитет Мособлдумы по вопросам транспортной инфраструктуры, связи и информатизации в ходе расширенного заседания рассмотрел законопроект, которым предлагается предоставить на три года льготу в 100% по транспортному налогу владельцам автомобилей, которые работают на газовом топливе.

«Для автовладельцев переход на газ способствует снижению эксплуатационных затрат. В настоящее время в Московской области зарегистрировано более 15 тыс. единиц транспортных средств, оснащенных газобаллонным оборудованием», – уточняет **пресс-служба**.

Как ранее сообщали «Известия», депутат Госдумы Василий Власов направил **министру транспорта Евгению Дитриху** письмо с предложением снизить транспортный налог на 25% в 2020 году из-за пандемии. По его мнению, данная мера должна коснуться жителей российских регионов, где вводили режим повышенной готовности.

<https://www.mskagency.ru/materials/3039795>

ВЕСТИ ПОМОРЬЕ; АННА ЖУКОВА; 2020.08.09; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ ПОСЕТИЛ СОЛОВКИ

Оценил реконструкцию взлётной полосы. А в Архангельске пока – только планы на развитие железнодорожного вокзала. Еще одним пунктом посещения стал Арктический морской институт.

Рабочий визит в Архангельск **министр транспорта России Евгений Дитрих** начал с осмотра железнодорожного вокзала. В первый рейс отправился рельсовый автобус на Онегу. Вместимость – 138 пассажиров. Он очень важен для города. В межсезонье автомобильная дорога становится непроезжей. После **министр транспорта** посетил Арктический морской институт имени Воронина. Осмотрел учебные классы и музей. А затем принял участие в торжественной церемонии награждения преподавателей и курсантов ведомственными наградами. Уже на Соловках Александр Цыбульский и **Евгений Дитрих** осмотрели новую взлетно-посадочную полосу. Её реконструкция началась в мае прошлого года. Старые плиты заменили на современное покрытие, построили перрон на четыре стояночных места и рулежную дорожку. Отремонтировали более 500 метров взлетной полосы. В следующем году планируют возведение пассажирского терминала и гаража. Обновление коснётся и архангельского аэропорта, предстоит реконструкция взлетно-посадочной полосы. Итоги рабочей поездки и перспективы развития транспортной инфраструктуры региона обсудили на рабочем совещании в Архангельске. Как отметил **Евгений Дитрих**, по поручению Александра Цыбульского начала реализовываться комплексная программа ремонта дорог Архангельской области.

Евгений Дитрих, министр транспорта РФ:

– По решению президента было получено на начало финансирования дороги Архангельск-Онега, а там сумма составит порядка 5,7 млрд рублей в асфальто-бетонном исполнении.

Кроме того, на совещании обсудили участие региона в федеральной программе строительства мостов и путепроводов.

Александр Цыбульский, временно исполняющий обязанности губернатора Архангельской области:

– Евгению Ивановичу мы показали специфику нашей территории, он увидел, какое количество мостовых переходов у нас в области, и что большая часть из них, к сожалению, находится в ветхом или аварийном состоянии, и вот Евгений Иванович сегодня подтвердил, что мы направили заявку, и уже она нашла свое подтверждение.

Особое внимание в ходе совещания уделили вопросам авиации. В планах – реконструкция аэропорта Архангельск имени Фёдора Абрамова. Уже в этом году начнется проектирование. Также прорабатывается возможность открытия семи новых авиамаршрутов из областного центра в другие регионы России.

<https://www.pomorie.ru/2020/09/08/5f5757fe3627f1ccff791702.html>

ВОСТОЧНЫЙ БЕРЕГ; 2020.08.09; В ВОСКРЕСЕНЬЕ, 6 СЕНТЯБРЯ, КИНГИСЕППСКИЙ РАЙОН СТАЛ СРЕДОТОЧИЕМ ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ НЕ ТОЛЬКО ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ, НО И ВСЕЙ РОССИИ

В этот день в порту Усть-Луга состоялась подвели итоги первого этапа строительства универсального морского терминала LUGAPORT, подобных которому не проектировалось и не возводилось в России со времен СССР.

По этому случаю строящийся терминал в порту Усть-Луга посетили **министр транспорта Российской Федерации Евгений Дитрих** и генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров, которые находились в 47 регионе с рабочим визитом, и губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.

Президент Группы компаний «Новотранс» Константин Гончаров продемонстрировал гостям искусственные земельные участки площадью 47 гектаров, которые были сформированы в рамках первого этапа строительства универсального терминала.

Начинался LUGAPORT так : в 2018 году Группа компаний «Новотранс» при активной поддержке **министерства транспорта РФ** и ОАО «РЖД» приступила к планированию, а в 2019 году – к практической реализации инвестиционного проекта по созданию современной портовой инфраструктуры в рамках развития четвертой, пятой и шестой очередей Комплекса генеральных грузов в МТП Усть-Луга. Проект предусматривает создание терминалов по переработке зерновых и пищевых грузов, а также навалочных и генеральных грузов общим объемом 24,26 миллиона тонн в год.

7 июня 2019 года на Петербургском международном экономическом форуме было подписано соглашение между правительством Ленинградской области и Группой компаний «Новотранс» о строительстве универсального терминала LUGAPORT, который должен войти в топ самых мощных и современных терминалов и дать мощный импульс развитию транспортной инфраструктуры Северо-Запада. Через одиннадцать месяцев, в июне 2020-го, работы по созданию искусственных земельных участков под портовые сооружения были завершены.

В грунт основания искусственных земельных участков вбиты 843 сваи-оболочки и 2642 единицы шпунта Ларсена. Завезены и отсыпаны свыше двух миллионов кубометров песка и 27 тысяч кубометров щебня для устройства покрытия проездов на дамбах уложены около тысячи железобетонных плит... Реализация этого этапа проекта шла в соответствии с намеченным графиком, несмотря на значительное количество – более 120 – штормовых дней, не позволявших производить работы на акватории.

Объем инвестиций, вложенных холдингом в ходе первого этапа реализации проекта, превысил семь миллиардов рублей.

Глава Минтранса России Евгений Дитрих, генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров и губернатор Ленобласти Александр Дрозденко высоко оценили ход строительства терминала LUGAPORT.

– Масштабы впечатляют! Терминал строится ускоренными темпами с применением самых современных технологий. Перевалка грузов, в том числе и угля, будет безопасная, – сказал **Евгений Дитрих**. – С появлением терминала LUGAPORT к 2024 году мы получим

на Северо-Западе современные специализированные мощности для экспорта в Европу. Транспортники понимают, что тенденции на мировом рынке в немалой степени складываются под влиянием пандемии. Запрос, в том числе на зерновые, растет, и энергичное создание мощностей для крупнейшей составляющей нашего агроэкспорта – это приоритетная и перспективная задача. Разумеется, эта продукция должна перегружаться через российские морские порты. Что касается экспорта зерновых и пищевых грузов, то наша задача состоит в том, чтобы свести воедино интересы экспортеров и стивидорных компаний.

Евгений Дитрих отметил, что помимо Группы компаний «Новортанс» терминалы в Усть-Луге строят МХК «ЕвроХим» и «Ультрамар». В результате порт получит дополнительные мощности на 42 миллиона тонн грузов в год к тем 133 миллионам тонн, которые уже переваливает порт Усть-Луга. Это существенный вклад в развитие экономики России и Ленинградской области.

Так сказал губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.

– Год назад на Петербургском международном экономическом форуме мы заключили соглашение с Группой компаний «Новотранс» о реализации инвестпроекта LUGAPORT. Сегодня мы увидели, что за прошедшее время проведена огромная работа – образованы 47 гектаров, которыми приросла наша земля. Все готово к строительству объектов самого терминала, который уже через четыре года станет одним из крупнейших в стране и Европе. Я надеюсь, что инвестиционные проекты, которые мы реализуем в Усть-Луге и Приморске, позволят Ленинградской области стать мощнейшей европейской перевалочной базой.

Глава ОАО «РЖД» Олег Белозеров отметил важность реализации проекта универсального терминала для российских железных дорог:

– В 2019 году здесь, в Усть-Луге, железнодорожным транспортом было переработано 76 миллионов тонн. Новый инфраструктурный проект LUGAPORT позволит получить прирост почти на 25 миллионов тонн новых грузов.

Глава ОАО «РЖД» также обратил внимание на социально-экономические возможности, которые появятся в результате реализации проекта: новые рабочие места, увеличение доходов и налоговых отчислений.

Президент Группы компаний «Новотранс» Константин Гончаров поблагодарил глав **Минтранса**, ОАО «РЖД» и Ленинградской области за высокую оценку проделанной работы и за поддержку проекта, подчеркнув, что это один из нечастых примеров, когда бизнес развивается не вопреки, а благодаря.

– Реализация проекта LUGAPORT показала, что все нужно делать в унисон. Вместе планировать, вместе строить и в дальнейшем вместе запускать объекты в работу. Спасибо всем, кто оказывает поддержку нашему проекту.

Грузооборот комплекса по перевалке навалочных и генеральных грузов составит 16 миллионов тонн, объем единовременного хранения – 1,26 миллиона тонн, грузооборот комплекса по перевалке зерновых и пищевых грузов – 8,26 миллиона тонн в год с объемом единовременного хранения 380 тысяч тонн.

Терминал сможет принимать до 1100 железнодорожных вагонов в сутки, а также на пяти причалах принимать и обрабатывать суда класса Panamax, New Panamax, Baby-Capesize осадкой до 15,5 метра.

Проект LUGAPORT включен в стратегические документы развития транспортной инфраструктуры России. Первую очередь комплекса планируется ввести в эксплуатацию к началу 2023 года, вторую – к началу 2024 года, третью – к концу 2024 года.

– В августе мы получили положительное заключение Главгосэкспертизы и уже в ноябре приступим к строительству объектов терминала, – сказал Константин Гончаров. – Хочу заверить всех, что к концу 2024 года мы сдадим объект в эксплуатацию. Это будет самый

современный и действительно один из мощнейших и востребованных терминалов в стране.

В качестве подкрепления своих слов Константин Гончаров предложил **Евгению Дитриху**, Олегу Белозерову и Александру Дрозденко поставить подписи на большой фотографии с сегодняшним видом площадки будущего терминала. И в конце 2024 года, на церемонии открытия третьей очереди, сравнить, что было, и что стало. Предложение было принято с удовольствием, и кроме подписей на фото появилось главное слово – пожелание дня: «Успеха!».

Площадь акватории терминала – 98 гектаров с отметкой дна до 17,5 метра. Общий объем дноуглубления оценивается в 11,5 миллиона кубических метров

В этот же день на площадке терминала LUGAPORT прошло совещание с представителями грузоотправителей и стивидорных компаний, строящих терминалы порта Усть-Луга. Обсуждались перспективы его развития и наращивания объемов перевалки грузов.

А затем президент Группы компаний «Новотранс» Константин Гончаров и генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев в присутствии **министра транспорта Российской Федерации Евгения Дитриха** подписали соглашение о взаимодействии по реализации проекта «Универсальный торговый терминал «Усть-Луга» (инвестпроект LUGAPORT) в морском порту Усть-Луга. В рамках соглашения «Росморпорт» создаст объекты федеральной собственности: сформирует акваторию, а также установит средства навигационного оборудования.

Площадь акватории терминала – 98 гектаров с отметкой дна до 17,5 метра. Общий объем дноуглубления оценивается в 11,5 миллиона кубических метров. Это позволит обрабатывать на терминале суда типоразмера Panamax.

– Реализация проекта LUGAPORT позволит создать один из самых современных многопрофильных терминалов на Северо-Западе России, переваливающих широкую номенклатуру экспортных грузов. Подписанное соглашение регулирует порядок взаимодействия ФГУП «Росморпорт» и холдинга «Новотранс», что позволит эффективно и в запланированные сроки приступить к строительству объектов терминала, – заявил Константин Гончаров.

Мероприятиях 6 сентября не обошлись без участия представителей Кингисеппского района: местную власть представляли заместитель главы районной администрации по экономике, инвестициям и безопасности Виктор Толкачев и глава администрации Вистинского поселения Ирина Сажина.

<https://vostbereg.ru/v-voskresene-6-sentyabrya-kingiseppskij-rajon-stal-sredotochiem-delovoj-zhizni-ne-tolko-leningradskoj-oblasti-no-i-vsej-rossii/>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.09.09; ЧЕМПИОНЫ В УПРАВЛЕНИИ; РАБОТНИКИ ОАО «РЖД» ВОШЛИ В ЧИСЛО ПОБЕДИТЕЛЕЙ КОНКУРСА «ЛИДЕРЫ РОССИИ»

Четверо железнодорожников стали победителями третьего сезона Всероссийского конкурса управленцев «Лидеры России». Таким образом, команда ОАО «РЖД» заняла второе место по числу победивших в суперфинале участников, уступив только ПАО «Сбербанк». Церемония награждения конкурсантов состоялась в минувший понедельник в Мастерской управления «Сенеж».

С 6 по 7 сентября на площадке Мастерской управления «Сенеж» в подмосковном Солнечногорске проходил очный суперфинал конкурса «Лидеры России». В последнем этапе третьего сезона проекта встретились 300 участников из 54 регионов страны, в числе которых 8 представителей отрасли. Они проходили итоговые испытания, а также встречались с потенциальными наставниками. С конкурсантами пообщались председатель правительства **Михаил Мишустин**, председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко, министр энергетики Александр Новак, председатель ЦИК Элла Памфилова. С

восемью суперфиналистами – работниками холдинга «РЖД» встретился генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров. Он высоко оценил мотивацию участников и пожелал им победы.

По итогам испытаний суперфинала были определены 106 победителей. «Мы приняли решение, что в этом году у нас не 100 победителей, а 106. Отличие по баллам между теми, кто во главе списка, и теми, кто замыкает сотню, оказалось незначительным. У ряда людей баллы одинаковые», – подчеркнул во время церемонии награждения первый заместитель руководителя администрации президента Сергей Кириенко.

В числе победителей третьего сезона конкурса – советник генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Владислав Жданов, начальник эксплуатационного вагонного депо Минеральные Воды ОАО «РЖД» Антон Домников, заместитель начальника службы управления персоналом Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Дмитрий Меркулов, заместитель главного врача ЧУЗ «Клиническая больница «РЖД-Медицина» города Ростов-на-Дону» Олеся Старжинская.

«Финальные испытания были напряжёнными, но удалось успешно с ними справиться. Самый волнительный момент – оглашение имён победителей. Конечно, я был уверен в своих силах, но и другие конкурсанты показали хорошие результаты, поэтому предугадать, кто одержит победу, было очень сложно, – рассказал «Гудку» Дмитрий Меркулов. – Конкурс стал для меня дополнительной мотивацией развиваться дальше».

По словам Антона Домникова, победа в конкурсе – это успех, которого удалось достичь путём огромной работы и постоянного стремления к саморазвитию. «Я очень чётко понимаю, что победа – это не время почитать на лаврах, а, наоборот, вызов самому себе, новый виток работы с повышенными требованиями и ответственностью», – отметил он.

Все суперфиналисты получили сертификаты на обучение в любом из российских вузов в размере 1 млн руб. Кроме того, 100 победителей смогут поработать с наставниками – ведущими государственными деятелями и руководителями крупных корпораций, в числе которых, в частности, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров и **министр транспорта Евгений Дитрих**.

«Все наставники конкурса – это руководители высочайшего уровня с огромным опытом. Я думаю, что опыт общения с любым из них будет крайне полезен и актуален», – подчеркнул Антон Домников.

Вчера участников проекта в режиме видеоконференции с победой поздравил **Владимир Путин**. «Грамотные управленцы, где бы они ни работали, нужны везде и всегда. Не случайно в конкурсе участвуют представители самых разных отраслей. Для многих этот проект уже стал настоящим трамплином в карьере, причём не только в своих, но и нередко в совершенно новых для них областях», – подчеркнул президент.

Напомним, победителями первого сезона «Лидеров России» стали три железнодорожника. Победу во втором сезоне проекта одержали два представителя отрасли. Большинство из них уже значительно продвинулись по карьерной лестнице. Так, например, победивший в конкурсе «Лидеры России – 2018» Дмитрий Вербов, занимавший в то время пост руководителя Департамента железнодорожной логистики компании GEFCO, после своего триумфа был назначен первым заместителем начальника Департамента управления бизнес-блоком «Железнодорожные перевозки и инфраструктура» ОАО «РЖД», а в июле этого года стал начальником Центра инновационного развития ОАО «РЖД».

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1534253>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ ДУЭЛЬ; 2020.09.09; РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ РАЗРЕШИЛИ ПОЛЕТЫ В КАИР, ДУБАЙ И МАЛЕ

С сегодняшнего дня возможно выполнение регулярных рейсов назначенными авиакомпаниями в Каир (Египет), Дубай (ОАЭ) и Мале (Мальдивская Республика). Об

этом сообщила **Росавиация**. При этом разрешенная частота рейсов в Каир (и обратно) – три рейса в неделю, Дубай – два рейса, Мале – два рейса.

Время и даты вылетов рейсов авиакомпании устанавливают самостоятельно, точную информацию федеральное агентство предлагает узнавать у перевозчиков.

Ранее решением правительства России с 1 августа было возобновлено международное воздушное сообщение с Великобританией, Турцией и Танзанией. Полеты были начаты из Москвы, Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону в Лондон и Стамбул.

10 августа программа международных полетов была расширена – возобновились полеты в турецкие города Даламан, Бодрум и Анталию.

Со Швейцарией регулярное авиасообщение возобновилось 15 августа. Список российских городов, из которых разрешено осуществлять международное воздушное сообщение, 20 августа был дополнен городами Казань, Калининград и Новосибирск. С августа текущего года международные полеты из и в Россию осуществляют 11 российских и пять иностранных авиакомпаний.

Федеральное агентство воздушного транспорта в соответствии с имеющимися поручениями правительства России продолжит проводить переговоры с авиационными властями иностранных государств о возобновлении авиасообщения.

Минздрав: Открытие границ не привело к ухудшению ситуации с COVID-19

«Обращаем внимание, что для предотвращения распространения COVID-19 всем прибывающим в Российскую Федерацию из иностранных государств гражданам необходимо выполнять требования Роспотребнадзора по соблюдению карантинных мер», – отмечают в ведомстве.

<https://rg.ru/2020/09/08/rossijskim-aviakompaniiam-razreshili-polety-v-kair-dubaj-i-male.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/09/09/rossiia-vozobnovliaet-polety-v-egipet.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9401969>

<https://ria.ru/20200909/aviasoobschenie-1576962741.html>

<https://1prime.ru/transport/20200909/832003596.html>

<https://1prime.ru/transport/20200908/832003496.html>

https://1prime.ru/state_regulation/20200908/832003505.html

<https://riafan.ru/1309817-aviakompanii-rf-vozobnovlyayut-reisy-v-egipet-oae-i-na-maldivy>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, МАКСИМ ХОДЫКИН; 2020.08.09; ПАВОДКИ НАЙДУТСЯ: КАК ИРКУТСКУЮ ОБЛАСТЬ ЗАЩИТЯТ ОТ СТИХИИ; ПРЕЗИДЕНТ ПОРУЧИЛ КАБМИНУ СВОЕВРЕМЕННО ВЫДЕЛЯТЬ РЕСУРСЫ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТУЛУНА И СТРОИТЕЛЬСТВО ДАМБ

Город Тулун, принявший на себя в 2019 году основной удар паводков в Иркутской области, по-прежнему нуждается в поддержке, однако полностью возродить его будет сложно из-за экономических причин. Об этом рассказали опрошенные «Известиями» эксперты, комментируя итоги видеосовещания о ликвидации последствий подтоплений в регионе, которое 8 сентября провел **Владимир Путин**. В субъекте активно продвигается строительство специальных дамб от паводков. Завершить работу над 11 сооружениями инженерной защиты смогут уже в 2021-м – на год ранее запланированных сроков. Президент поручил кабмину своевременно выделять необходимые ресурсы и в целом обеспечить финансирование строительства объектов, необходимых для защиты региона от подтоплений.

Догнать упущенное

Ликвидация последствий масштабного паводка, который в прошлом году обрушился на Иркутскую область, находится на постоянном контроле главы государства. **Владимир Путин** в начале совещания подчеркнул, что первоначально «было допущено серьезное

отставание темпов восстановления». Сейчас ситуация постепенно улучшается. В целом на эти работы из федерального бюджета было своевременно выделено свыше 27 млрд рублей, сообщил президент.

На сегодня более 47 тыс. человек уже выплатили единовременную финансовую помощь в связи с утратой имущества. В 2020 году 879 семей получают новое жилье, уточнил врио губернатора Игорь Кобзев. В 75% жилых помещений уже прошел капитальный ремонт. Остальные работы должны завершиться до 30 ноября, добавил руководитель региона.

– Но, по моим данным, 65%. Может быть, просто устаревшие данные? – удивился расхождению в цифрах **Владимир Путин**.

Игорь Кобзев не растерялся и подтвердил, что сейчас идет активная приемка, поэтому показатели постоянно меняются. Но президент остановился еще на одной проблеме. По его данным, из 116 объектов социальной сферы работа закончена только в 26. **Владимир Путин** призвал врио губернатора уделить пристальное внимание решению этого вопроса.

Чуть ли не главными героями мероприятия на этот раз оказались крупные компании, которые внесли весомый вклад в оказание помощи региону. Так, Сбербанк за 116 дней построил инфекционное отделение Тулунской городской больницы с современным медицинским оборудованием. «Роснефть» за 300 дней возвела школу на 1275 мест. За счет средств РЖД осуществляется строительство трех многоквартирных домов в Тулуне и школы в новом микрорайоне Березовая роща. «Газпром» взял на себя обязательства по возведению спортивного комплекса, а компания En+Group – детского диагностического центра.

Вице-премьер Марат Хуснуллин также доложил президенту о начале работ по строительству шести из 11 сооружений инженерной защиты, включая защиту Тулуна, Нижнеудинска и Алыгджера для предотвращения риска возникновения подобных ЧС. Предполагалось, что дамбы возведут до конца 2022-го. Однако в регионе намерены закончить работу раньше этого срока.

В связи с этим **Марат Хуснуллин** попросил **Владимира Путина** рассмотреть вопрос опережающего выделения средств из федерального бюджета, необходимых для завершения строительства уже в 2021 году. В целом на эти проекты должно быть заложено свыше 5 млрд рублей, уточнил президент. Он поручил Минфину своевременно выделять необходимые ресурсы и в целом обеспечить софинансирование строительства объектов, необходимых для защиты территорий Иркутской области от подтоплений. Глава ведомства Антон Силуанов пообещал обеспечить регион финансами.

Также глава государства призвал адресно поддержать в Тулуне малый и средний бизнес за счет заемных ресурсов. Для этого он поручил правительству дополнительно выделить 100 млн рублей. Тулун надо возрождать, но сделать это чрезвычайно сложно по экономическим причинам, считает председатель комиссии Общественной палаты по территориальному развитию и местному самоуправлению Андрей Максимов. По его словам, город и до стихии относился к числу тех территорий, где у жителей стоял вопрос о переселении в другие места. Тем не менее там возникали интересные проекты, которые получали гранты на федеральном уровне.

– Беда в том, что возникает вопрос – чем будут заниматься люди, которые туда вновь вселяются? Это пока непонятно, потому что там нет экономической базы, которая позволила бы вновь обрести Тулуну полноценную жизнь после восстановления. Нам нужно искусственно думать, какие рабочие места создать и как это сделать. Это ведь очень непросто, поскольку город отдаленный, много малозаселенных мест. Любые производственные цепочки провести через Тулун сложно. Создать там постиндустриальную экономику еще сложнее, – пояснил он «Известиям».

Байкал под защитой

Отдельное внимание во время совещания было уделено соблюдению экологических требований при реализации крупных инвестпроектов в регионе. В частности, Игорь

Кобзев сообщил президенту, что отходы Байкальского целлюлозно-бумажного комбината уже не угрожают озеру, поскольку более 6 тыс. куб. м загрязненных производством вод были перекачаны в отстойники.

Кроме того, Иркутской области удалось по итогам восьми месяцев этого года сократить число незаконных вырубок леса на 30%. При этом врио губернатора предложил ввести правило для компаний: за каждое срубленное дерево необходимо посадить три. Не угрожают Байкалу и сплошные рубки при расширении БАМа и Транссиба, так как РЖД и Иркутская область заключили меморандум о сотрудничестве в сфере окружающей среды озера Байкал. **Владимир Путин** тут же позвонил гендиректору компании Олегу Белозерову, чтобы обсудить этот вопрос.

– В рамках экологической экспертизы, которой будут подвергнуты все наши проекты, в качестве примера, мы должны на одно потенциально вырубленное дерево высадить три. Мы договорились, что мы высадим пять и проведем с общественностью все необходимые мероприятия, – доложил глава РЖД.

Для байкальского региона совещание носит исторический характер, поскольку на нем очень остро была поставлена проблема вырубки лесов, отметил в беседе с «Известиями» депутат Госдумы от Иркутской области Николай Будув.

– Чрезвычайно важно и защитить Байкал, – продолжил парламентарий. – Деньги есть, но необходимо их рационально использовать, чтобы получить реальный положительный эффект. У нас в рамках федеральной целевой программы «Охрана озера Байкал» выделялись достаточные средства, а по сути программа была провалена.

Между тем **Владимиру Путину** понравилась идея проведения Года Байкала в РФ. В конце мероприятия он также поручил кабмину не забывать и про остальные субъекты страны, оказывая всю необходимую помощь людям, пострадавшим от природных ЧС в дальневосточных регионах. С паводками столкнулись, например, Хабаровский и Приморский края, Амурская, а также Еврейская автономная области. В сентябре на Приморский край обрушились два тайфуна.

<https://iz.ru/1058413/dmitrii-laru-maksim-khodykin/pavodki-naidutsia-kak-irkutskuiu-oblast-zashchitat-ot-stikhii>

ВЕДОМОСТИ; 2020.09.09; АРИФМЕТИКА ПЛАТНЫХ ДОРОГ; КОГДА БЕСПЛАТНАЯ ТРАССА ГОРАЗДО ВЫГОДНЕЕ ПЛАТНОЙ

Кирилл Янков, заведующий лабораторией Института народнохозяйственного прогнозирования РАН

Марат Хуснуллин объявил, что головной участок трассы Москва – Казань обойдется в 80 млрд руб. и будет построен за государственные деньги. Возникает желание посчитать экономическую эффективность предыдущего мегапроекта – Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД). Когда шесть лет назад ее строительство начиналось, первые пусковые участки обещали открыть в 2018 г. В 2020 г. открыт только небольшой бесплатный участок, а ни один из платных не готов.

Согласно плану, замкнутое «кольцо» ЦКАД состоит из четырех пусковых участков, причем три из них (общей протяженностью 249,5 км) предполагается сделать платными, а один (87,7 км) – бесплатным. Как выяснила в ходе недавней проверки Счетная палата, платные участки обойдутся как минимум в 220 млрд руб., а бесплатный – в 42 млрд руб. То есть 1 км платного участка будет стоить 882 млн руб., а 1 км бесплатного – 481 млн руб.

За счет чего строительство платной дороги обходится дороже, чем бесплатной? Основная причина в том, что рядом с ЦКАД, практически тем же маршрутом, проложено так называемое Малое московское кольцо, дорога А107. Обычная двухрядная дорога, она строилась в послевоенное время в основном для нужд обороны – не случайно до конца 1980-х она не обозначалась на картах. Частично Малое кольцо прошло по

существовавшим в то время дорогам – через села и несколько городов, но значительная часть была построена по новой трассе, в основном – по прямым с плавными изгибами. При реконструкции прямых, идущих вне населенных пунктов участков двухрядной дороги старое шоссе превращается в половину новой, четырехрядной автомагистрали. Затраты на выкуп земель и рубку леса относительно невелики – но только если дорога остается бесплатной. В противном случае старая дорога как бесплатный дублер остается на своем месте, а рядом появляется новая, четырехрядная. В этом случае и площадь выкупаемых земель, и объемы вырубаемого леса увеличиваются минимум в 2 раза. Ну и более сложные развязки тоже добавляют дороговизны платным трассам, как и инфраструктура взимания платы – объявлено, что для ЦКАД она обойдется в 5,11 млрд руб., т. е. по 20,5 млн руб. на 1 км.

Теперь про доходы. Как заявил глава госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко, максимальный тариф составит 2,5 руб./км. По ожидаемому количеству машин прогнозы разнятся: от «свыше 26 000 автомобилей в сутки» до 40 000 в сутки к 2030 г. В любом случае оптимистическая оценка сборов дает около 32 млн руб./км выручки в год, а с учетом затрат на содержание системы оплаты (согласно отчету «Автодора» за 2018 г., они составляют 31,6% от выручки) и того меньше – не более 22 млн руб. в год с 1 км трассы.

Итак, задача для пятиклассника: за какой период за счет платы за проезд будет покрыта разница между стоимостью платного и бесплатного километра ЦКАД? Ответ: как минимум за 18 лет.

Понятно, что никакие частные инвестиции при таком сроке окупаемости невозможны. Но вот зачем это государству – основному инвестору? Не выгоднее ли было построить всю ЦКАД как бесплатную дорогу (а на сэкономленные средства построить еще что-то), чем отбивать государственные вложения почти за два десятилетия?

Впрочем, если существующая дорога проходит в основном по населенным пунктам, арифметика платной дороги будет уже не такой вызывающей. Например, на трассе М10 между Москвой и Санкт-Петербургом, проложенной еще в XVIII в., есть участки, обустроенные по требованиям автомагистрали (обходы Твери, Великого Новгорода и Тосно). Но это в совокупности не более 10% протяженности трассы – в отличие от Малого московского кольца, где более 2/3 дороги можно было бы реконструировать, а не строить параллельную ЦКАД. Поэтому платная М11 между Москвой и Петербургом более оправданна.

К сожалению, никакой методики того, как правильно выбрать режим новой дороги, в нашей стране нет. Поэтому неудивительно, что вслед за федеральным центром странские решения о платных дорогах принимают и субъекты Федерации. Губернатор Подмосковья, например, решил сделать платной новую дорогу Виноградово – Болтино – Тарасовка, что повлечет значительно большие вырубки леса в Подмосковье, чем при реконструкции существующей дороги.

Возвращаясь к платной дороге Москва – Казань, надо сказать, что действующая трасса М7 «Волга» состоит из участков с разной историей. Между Москвой и Владимиром она во многом совпадает с исторической «Владимиркой» (Сибирским трактом), и участков, которые можно реконструировать до автомагистрали, не так много. А вот обход Владимира реконструировать даже не нужно. Далее к Нижнему Новгороду трассу называют в народе «Пекинской» – мол, она строилась в 1950-е аж до Пекина. Лишь около трети ее, в районе Гороховца, нуждается в прокладке нового направления в обход городов и сел, а две трети вполне допускают переустройство в автомагистраль. Обход Нижнего Новгорода и сейчас обозначен знаками «Автомагистраль», а вот дальше, до начала обхода Казани, дорога оставляет желать лучшего и, скорее всего, потребует новой трассировки.

Думаю, что экономического анализа платной магистрали Москва – Казань никто не сделал, а решение ее строить носило откровенно волюнтаристский характер. Ошибки, дорого обходящиеся бюджету, продолжают.

РБК; АНАСТАСИЯ СКРЫННИКОВА, МИХАИЛ ЮШКОВ; 2020.09.09; ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРЕДЛОЖИЛИ МИНТРАНСУ УЖЕСТОЧИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА КАРШЕРИНГОМ

По их мнению, это необходимо из-за резкого роста числа ДТП с участием арендованных автомобилей, которые часто происходят из-за технических неисправностей транспортных средств

Директор Института развития правового общества (ИРПО) Дарья Гладыш обратилась с письмом (есть у РБК) к **министру транспорта Евгению Дитриху** с просьбой ужесточить контроль в отношении сервисов краткосрочного проката автомобилей.

По ее словам, это необходимо в связи с увеличением количества ДТП по причине неисправности узлов и агрегатов транспортных средств, арендованных через службы каршеринга.

По итогам 2019 года, как отметила Гладыш, московский каршеринг стал первым в мире по динамике развития и по количеству автомобилей – совокупно в столице сейчас находится 31 тыс. автомобилей для краткосрочной аренды у девяти операторов, а число пользователей составляет примерно 1 млн человек. Ежегодно число арендаторов увеличивается на 12-15%. Из них краткосрочной арендой пользуются 69% водителей, уже имеющих собственный автомобиль, что сокращает количество поездок на личном транспорте в два-три раза. Это положительно сказывается на дорожной, а также экологической обстановке города, считает Гладыш.

Вместе с тем, по данным Центра организации дорожного движения (ЦОДД), за последний год количество аварий с участием каршеринга и такси увеличилось в 2,5 раза. Так, в 2019 году число ДТП с участием каршеринговых автомобилей возросло на 242% по сравнению с 2018-м. «Одной из причин этого являются технические неисправности бронированного подвижного состава», – отметила директор института.

Она напомнила, что, согласно правилам, лицо, которое арендовало транспортное средство, производит исключительно своими силами визуальный осмотр автомобиля, оценивает степень износа, подтверждает его исправность (как визуальную, так и техническую) через мобильное приложение. «Однако зачастую техническое состояние и иные изъяны транспортной единицы можно обнаружить, лишь начав движение», – подчеркнула Гладыш.

По ее словам, гарантий, что взятый в аренду автомобиль прошел техосмотр и полностью исправен, нет. Однако если прокатный автомобиль попадет в аварию и будет выявлен факт его заведомой технической неисправности, виновным в ДТП, скорее всего, признают водителя, так как согласно действующим нормам он не должен был становиться участником дорожного движения, отметила она.

В связи с вышеизложенным директор института обратилась к **Дитриху** с просьбой рассмотреть несколько предложений в качестве обязательных к внесению в договора, которые заключаются сервисами каршеринга с водителями. Это:

Рассмотреть возможность внесения предложения на федеральном уровне о законодательном закреплении ответственности владельцев каршеринговых компаний за техническое состояние транспортных единиц автопарка сервиса;

Урегулировать в договоре, заключаемом между арендодателем и арендатором, порядок обязательного обследования арендуемого ТС и исключить пункты, касающиеся (или которые могут быть отнесены к таким) внутреннего состояния ТС;

Снизить порог прохождения каршеринговыми автомобилями планового техосмотра до 5 тыс. км либо раз в квартал;

Рекомендовать юридическим лицам – компаниям, предоставляющим услуги каршеринга, разработать единый стандарт договора (типовой договор) с арендаторами, не

затрагивающий коммерческую политику каждого сервиса, но исключая основные риски и понятно информирующий о них во взаимных правоотношениях с клиентской аудиторией. Либо разработать и внедрить рекомендации по определению пунктов в пользовательских соглашениях, связанных с персональной ответственностью арендаторов.

Представитель каршерингового сервиса «Делимобиль» в разговоре с РБК заявил, что эта инициатива является избыточной, поскольку в правовом поле оператор каршеринга всегда несет в полной мере ответственность за причинение ущерба клиенту или третьему лицу в случае предоставления в аренду неисправного автомобиля.»Вопрос доказательств этих обстоятельств относят на практике к компетенции экспертных организаций. И презумпций вины арендатора тут никакой не существует. Клиент же осматривает машину на предмет внешних повреждений», – отметил он.

По его словам, автомобили каршеринга проходят техническое обслуживание в разы чаще, чем личные автомобили. «Потому что это происходит ежедневно. Все наши автомобили на линии исправны», – добавил представитель «Делимобиль».

Он уточнил, что каждый автомобиль снабжен телематическим оборудованием, которое в режиме реального времени позволяет отслеживать его техническое состояние. «Каждый день «Делимобили» не только моют, но осматривают, обслуживают, проверяют и делают профилактику. На линию не выводят неисправный автомобиль ни при каких обстоятельствах. В «Делимобиле» есть собственный автосервис, где силами инженеров, механиков, логистов и IT-специалистов обслуживается весь наш автопарк», – рассказал он.

Операционный директор «Яндекс.Драйва» Анастасия Адилова сообщила РБК, что благодаря телематике и глубокой интеграции в бортовые системы, сотрудники сервиса в режиме реального времени проводят мониторинг данных о состоянии автомобиля. «На основе этих данных, машины сразу размечаются по типу неисправностей. Мы знаем, как быстро и эффективно устранить неполадку в случае ее возникновения. Алгоритм решает, назначать ли авто на осмотр технику либо отправлять в сервисную станцию – машина моментально перестает быть доступной для бронирования», – сказала она. Адилова добавила, что все автомобили обслуживаются планово в соответствии с регламентом производителя и с учетом специфики каршеринга.

Представитель Минтранса сообщил, что ведомство получило письмо и рассмотрит его в срок. От дальнейших комментариев там отказались.

https://www.rbc.ru/society/09/09/2020/5f58518f9a79472ec8bd9d3f?from=from_main_4

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.08.09; ЕХАТЬ БЕЗ ШАШЕЧЕК: КАРШЕРИНГУ РАЗРЕШИЛИ ИЗВОЗ; КАК ЭТА ИНИЦИАТИВА ПОВЛИЯЕТ НА РЫНОК ПЕРЕВОЗОК

Водители, выполняющие заказы «Яндекс Go», могут арендовать автомобили каршеринга для перевозки пассажиров. Эксперимент по объединению каршеринга и такси пока проводят только в Москве, и речь идет исключительно о премиальном тарифе Business. Как повлияет на рынок перевозок эта смелая инициатива и что поменяется для пассажира, разбирались «Известия»

В бизнес с улицы

«Это удобно – все автомобили «Драйва» застрахованы, заправлены, помыты и тщательно продезинфицированы, за них не нужно оставлять залог, а еще их не нужно возвращать в парк – можно оставить на любой городской парковке», – пояснила представитель «Яндекс.Такси» Ася Паноян. По ее словам, интеграция позволит сервисам совместно развивать общие для них технологии безопасности.

Речь, например, идет о технологии автоматического мониторинга скорости и контроля за стилем вождения пользователей. В августе автомобили «Яндекс.Драйва» начали

уведомлять пользователей о превышении скорости на 10 км/ч от разрешенной. Ранее фиксировались только превышения на 20 и более км/ч.

Напомним, «Яндекс.Драйв» запустился в феврале 2018 года. Сегодня это один из самых популярных сервисов каршеринга в стране и крупнейший в мире по размеру автопарка – 16 тыс. автомобилей разных марок: от VW Polo и Škoda Rapid до Volvo XC60 и Mercedes-Benz E 200, электромобилей Nissan Leaf и грузовых минивэнов. С момента запуска сервиса пользователи совершили более 73 млн поездок. География работы «Драйва» охватывает Москву, Санкт-Петербург, Казань и Сочи.

Сколько стоит извоз на каршеринге

Условия «Яндекс.Драйва» для извоза следующие: аренда будет не поминутной, а почасовой. Бронировать автомобиль можно на 2, 4, 6 или 12 часов. Расходы на бензин и мойку машины уже включены в стоимость, на эти процедуры не нужно будет тратить время.

«К тому же водителю не придется каждое утро забирать машину из парка, он сможет найти ближайшую к дому. Еще один плюс – все автомобили застрахованы по каско с франшизой «виновника» на 30 тыс. рублей», – прокомментировали в **пресс-службе «Яндекс.Такси»**.

Как уточнили в компании, аренда премиальных автомобилей в «Яндекс.Драйв» может стать альтернативой для водителей класса бизнес. Они могут взять машину как в парке «Яндекса», так и в любом другом парке-партнере. Тариф зависит от машины и времени аренды, базовый платеж – разный для каждого тарифа. К примеру, BMW 5-й серии можно взять за 249 рублей на 2 часа. На 6 часов взять такой автомобиль можно будет за 749 рублей, а на 12 – за 1490 рублей.

Тарифы динамические и могут меняться от спроса. Кроме того, придется доплачивать 10 рублей за каждый километр, который проедет автомобиль. То есть если машина проехала 300 км, то аренда обойдется в 4490 рублей, а если 200 км, то стоимость аренды составит 3490 рублей. Кроме того, чтобы продолжить пользоваться автомобилем после окончания аренды, придется платить за каждую дополнительную минуту 4 рубля 37 копеек. То есть, например, за дополнительные два часа придется заплатить более чем вдвое.

Возможность взять автомобиль каршеринга для извоза доступна не всем, а только самозанятым водителям – партнерам «Яндекса» или водителям-ИП в Москве, которые завели аккаунт в приложении «Яндекс.Драйв» и получили доступ к фильтру «Водитель», а также имеют доступ в тариф Business. К тому же пользователь должен иметь аккаунт в приложении «Яндекс.Про».

«Обмануть систему, конечно, пытаются, но у нас есть множество механизмов для выявления фрода», – подчеркнула Ася Паноян.

Для пассажира, заказывающего автомобиль по тарифу Business, ничего не изменится. Напомним, что стоимость такой поездки примерно в три раза выше, чем в «Экономе».

Без лицензии, но с фрахтованием

Ивоз на автомобилях премиум-класса – в Москве этим, например, занимается сервис Wheely – работает несколько по иной бизнес-модели, нежели обычные такси. Подобные перевозки регулируются договором фрахтования, по которому, например, юридическим лицам можно перевозить пассажиров, а службе такси – нет.

«Яндекс» требует, чтобы водитель имел минимум три года стажа, а также успешно прошел тестирование и интервью в системе «Яндекс.Такси». Из документов здесь понадобятся водительские права категории В (РФ, Белоруссия, Киргизия, Казахстан, Абхазия, Южная Осетия) и паспорт. Лицензия не нужна, но перед выездом на заказы придется пройти техосмотр, медосмотр и получить путевой лист в партнерском пункте осмотра, пока такой пункт один – на улице Добролюбова.

А это безопасно?

Игроки рынка по-разному оценивают решение «Яндекса». По мнению **председателя координационного совета профсоюза «Таксист», члена общественного совета Минтранса России Андрея Попкова**, такие перевозки вообще противоречат нормам безопасности.

«Это то же самое, что разрешить вырывать зубы дворникам», – прокомментировал нововведение Попков.

Правозащитница и эксперт ООПН «Безопасная столица» Елена Гращенкова считает иначе. «В случае инцидента с пассажиром в «Яндекс.Такси» всегда придерживались одной позиции: транспорта не имеем, водители и машины принадлежат паркам. На парках – вся ответственность. Надо полагать, что теперь в «Яндексе» появился свой парк «Яндекс.Драйв» и проблемы с поисками ответственных будут решаться легче и быстрее», – полагает она.

Все 12 часов водителю работать не дадут – приложение контролирует время на линии и блокирует доступ, пока арендатор не отдохнет. Сколько заказов брать, решает сам арендатор, оставшееся время он может ездить по своим делам.

Тем не менее новому сервису остается еще несколько вопросов. Например, что мешает водителю брать пассажиров от бордюра за наличные? В «Яндексе» в этом случае надеются на бдительность пассажиров, которые сообщат о нарушении правил сервиса. Кроме того, в перевозках бизнес-класса особенно важно, чтобы автомобиль был чистый и внутри и снаружи. В «Яндексе» не комментируют, как часто они моют автомобили, ссылаясь на загадочные алгоритмы. В случае если выбранный автомобиль оказался грязным, советуют оставить его и взять другой.

«Судя по всему, водителю придется решать проблемы самому с мокрой тряпкой в руках», – предположил главный редактор «За рулем» Максим Кадаков.

Беспилотник на все руки

Объединение сервисов «Яндекса» – еще один шаг к беспилотным транспортным средствам, высказал предположение **координатор движения «Синие Ведерки» Петр Шкуматов**

«Каршеринг – история такси без водителя, когда пассажир сам выступает водителем. Такси – случай, когда ты арендуешь на время машину с водителем. Это две похожие концепции, отличающиеся только наличием водителя. Если вдруг оказывается, что место водителя занимает автопилот, робот, управляющий автомобилем, то такси и каршеринг превращаются в один и тот же сервис. Все специалисты говорили о том, что «Яндекс» начал вкладываться в беспилотные технологии и вложил в каршеринг именно поэтому. Там понимают, что совсем скоро при наличии технологии автопилотирования ТС это будет один мегасервис, это будет всё – и доставка, и еда, и продукты «Яндекс.Лавка», и перевозка людей и всего-всего. Это огромное количество разнородных сервисов – формирование суперлогистического сервиса. Не хватает лишь одного ключевого элемента – робота, который будет управлять ТС», – поделился своими идеями Шкуматов. По его мнению, это произойдет в ближайшие два-три года.

Сейчас парк «Яндекса» насчитывает более 130 беспилотных автомобилей: на базе Toyota Prius и Hyundai Sonata. Их суммарный пробег по дорогам общего пользования в России, Израиле и США составляет более 6 млн км. С августа 2018 года беспилотные автомобили «Яндекса» работают в качестве роботакси в городе Иннополисе и перевозят местных жителей. Помимо беспилотных автомобилей линейка автономных продуктов «Яндекса» также включает самоуправляемого робота-доставщика для перевозки небольших грузов – он называется «Яндекс.Ровер». Компания также разрабатывает лидары и камеры для собственной системы беспилотного управления. Однако с прогнозами внедрения беспилотников в «Яндексе» пока осторожны.

«Беспилотники – стратегически важное направление для «Яндекса», поэтому мы увеличиваем долю в нем и вкладываемся в его развитие. Дополнительные инвестиции

позволят команде вывести на новый уровень отличный продукт, который принесет пользу экосистеме сервисов «Яндекса» и сможет реализовать коммерческий потенциал за пределами компании, в том числе на международном рынке», – отметили в компании.

Цены могут вырасти

Эксперимент «Яндекса» может в будущем отразиться на тарифах такси, считает глава центра компетенций Международного евразийского форума такси Станислав Швагерус.

«С точки зрения влияния на рынок – у «Яндекса» огромная лаборатория такси, где он отработывал свою систему управления автопарками. Положительный момент для рынка в том что, что «Яндекс.Такси» сосредоточится на управлении, на вопросах владения автомобилями. Может, где-то и топ-менеджмент будет понимать вопросы владения авто, пересмотрит систему тарифов такси. Ни для кого не секрет, что текущий уровень тарифов и доходов водителей не позволяет поддерживать необходимый уровень технического состояния автомобилей», – предположил Швагерус.

<https://iz.ru/1057961/anastasii-pisareva/ekhat-bez-shashechek-karsheringu-razreshili-izvoz>

ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ МОЛОТКОВА, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.09.09; ЕДИНСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ВЕРТОЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ НА ТРЕТЬ НАРАСТИЛ МОЩНОСТИ; «ОДК-КЛИМОВ» ПЛАНИРУЕТ ВЫПУСКАТЬ ОКОЛО 300 МОТОРОВ В ГОД

«ОДК-Климов» (Санкт-Петербург, входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию (ОДК) госкорпорации «Ростех») завершил реконструкцию испытательной стендовой базы, благодаря чему сможет увеличить выпуск вертолетных двигателей семейства ТВЗ-117 и семейства ВК-2500 на 30%. Общие производственные мощности теперь позволяют выпускать 300 двигателей в год, в том числе 250 вертолетных, рассказал директор производства «ОДК-Климов» Алексей Родионов. Также предприятие производит реактивные двигатели РД-33 и РД-33МК для истребителей МиГ-29 и МиГ-35. Эта компания является единственным производителем вертолетных двигателей в России, другие заводы ОДК выпускают самолетные, ракетные и газотурбинные судовые двигатели.

Полностью инвестиции в развитие мощностей «ОДК-Климов» не раскрывает. «В 2010 г. компания защитила проект по переносу производственной площадки на окраину города, инвестиции составили 6 млрд руб. собственных и заемных средств», – рассказал исполнительный директор «ОДК-Климов» Александр Ватагин. Переезд с ул. Кантемировской был полностью завершен в 2015 г. В дальнейшем мы получали инвестиции от ОДК на импортозамещение украинских двигателей, это и развитие стендовой базы обошлось в «миллиарды рублей», говорит Ватагин.

Двигатель ТВЗ-117, на котором летало подавляющее большинство средних российских вертолетов – как военные, так и гражданские модификации Ми-8, – до 2014 г. собирали на «ОДК-Климов» из украинских комплектующих. Степень российской локализации составляла около 10%, рассказал Родионов. После событий 2014 г. «ОДК-Климов» в течение одного года перешел на сборку ТВЗ-117 из российских комплектующих. Также в 2016 г. началось серийное производство современных двигателей для средних вертолетов ВК-2500. Именно стендовая база ранее была узким местом производства, говорит Родионов.

В 2019 г. «ОДК-Климов» произвел 280 двигателей, в этом году планируется выпустить около 300 двигателей, в том числе 250 вертолетных, добавил он.

Всего «ОДК-Климов» располагает 27 испытательными стендами.

«Стендовая база в целом является узким местом ОДК – это объекты капитального строительства, дорогостоящее оборудование. Испытательным стендам уделяется особое внимание в инвестпрограмме холдинга, они важны прежде всего для тестирования серийных двигателей перед приемкой. А после 2014 г. объемы серийного производства

вертолетных двигателей выросли», – говорит партнер консалтинговой компании Arthur D Little Артем Малков. 250 двигателей – это серьезный объем, обеспечивающий более половины производства российских вертолетов, добавляет он.

Также входящий в «Ростех» холдинг «Вертолеты России» является единственным покупателем двигателей «ОДК-Климов». В 2019 г. «Вертолеты России» произвели и поставили 153 вертолета, говорится в отчете компании. Все машины холдинга двухдвигательные. Другим крупным поставщиком для него выступает канадская Pratt & Whitney, на ее моторах летают легкие вертолеты «Ансат».

«Количество и общая пропускная способность стендов характеризует возможности серийного производства. Современные стенды с их измерительной аппаратурой также дают преимущество при разработке новых двигателей. Раньше для отслеживания показателей двигателя использовалось около двух сотен датчиков и процесс был весьма трудоемкий. Сейчас новые технологии позволяют отслеживать 1300 параметров в цифровом формате. Это сокращает время работы конструктора и позволяет ему увидеть всю картину полностью», – говорит директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

«ОДК-Климов» сейчас также разрабатывает двигатель ВК-500 (для вертолета «Ансат» для импортозамещения канадского мотора) и ВК-1600 для разрабатываемого среднего вертолета Ка-62.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/08/839253-proizvoditel-vertoletnih-dvigateli>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ПАВЕЛ КАЗАРНОВСКИЙ; 2020.08.09; БАНК «РОССИЯ» СТАЛ ЕДИНСТВЕННЫМ ЧАСТНЫМ КРЕДИТОРОМ UTAIR ОН СОБРАЛ ДОЛГИ АВИАКОМПАНИИ ПОЧТИ НА 19 МЛРД РУБ.

Банк «Россия» продолжил наращивать свою долю в синдикате кредиторов Utair и выкупил долги перевозчика у всех частных банков, в том числе у МТС Банка, требовавшего обанкротить авиакомпанию

Банк «Россия», один из крупнейших кредиторов авиакомпании Utair, скупил ее долги у всех частных банков. Теперь доля «России» в синдикате кредиторов составляет почти 48%, авиакомпания должна банку уже 18,8 млрд руб. Об этом РБК сообщили два источника – близкий к участникам переговоров о реструктуризации долгов и собеседник в одном из банков, продавших свою долю.

Какие банки избавились от долга Utair

Выкупались долги в рамках двух синдицированных кредитов, которые есть у авиакомпании, сообщили два источника РБК. Один из них – 12-летний на общую сумму 23,7 млрд руб., второй – семилетний на 15,3 млрд руб. Изначально в синдикат входили 11 банков. У «России» до апреля доля в двух кредитах составляла 26,4% (10,3 млрд руб.). Но весной банк увеличил свою долю примерно до 37% – тогда банк выиграл объявленный Московским кредитным банком тендер по продаже долгов Utair (9,7%), а также выкупил долги перевозчика перед банком «Оренбург» (0,4%) и Сургутнефтегазбанком (0,58%).

В рамках новых сделок речь идет о кредитах от четырех банков на сумму около 4 млрд руб., чьи доли в синдикате были небольшими: ЮниКредит Банк (8,8%), «Уралсиб» (0,5%), требовавший признать Utair банкротом МТС Банк (1,4%) и НИКО-банк (0,2%), утверждают источники РБК.

«Россия» выкупает долги каждого банка с дисконтом – за 25% от суммы долга компании перед кредитором, сообщил РБК источник, близкий к одной из сделок. По его словам, это сумма без учета процентов и штрафов.

Помимо банка «Россия» в числе крупнейших кредиторов остаются Сбербанк (12,8% от двух кредитов, или 4,99 млрд руб.; также у Utair есть отдельный от синдицированных кредит от Сбербанка на 17,4 млрд руб.) и банк «Траст» – 35,6%, или 13,88 млрд руб.

Также в синдикате остался один кредитор с небольшой долей – госкорпорация ВЭБ.РФ (3,6%), первоначальным кредитором был ее дочерний банк «Глобэкс».

Реструктуризация Utair

В декабре 2018 года авиакомпания объявила о реструктуризации трех кредитов (двух от синдиката и одного – от Сбербанка), предоставленных в 2015 году. В компании объясняли реструктуризацию долга волатильностью на рынке из-за роста цен на топливо и валютного курса. Кредиторы Utair предлагали различные планы реструктуризации, но до сих пор прийти к единому решению не удалось. В июне 2020 года компания допустила четвертый по счету дефолт по кредитам, этим летом перевозчик объяснил отсрочку пандемией COVID-19.

Представители ВЭБ.РФ, Сбербанка и «Траста» отказались от комментариев. РБК направил запрос в банк «Россия», в саму авиакомпанию и ее консультанту Райффайзенбанку.

Зачем банку «Россия» выкупать плохие долги

В наращивании доли в синдикате могут быть заинтересованы клиенты «России», предположил директор группы корпоративных рейтингов агентства НКР Александр Диваков. Впоследствии, по его версии, они смогут вместе с кредитором реализовать какой-либо крупный проект в области авиаперевозок, «например организацию нового хаба или увеличение маршрутной сети за счет маршрутов Utair».

Компания Utair, по данным **Росавиации** за первое полугодие, занимает шестое место среди российских авиакомпаний. С января по июль компания перевезла 2,2 млн пассажиров. По итогам 2019 года перевозчик достиг операционной прибыли в размере 1,5 млрд руб. В начале апреля 2020 года Utair вошла в список системообразующих компаний.

Приостановка международных полетов в конце марта и снижение пассажиропотока оказали влияние и на Utair – например, перевозчик в апреле допускал приостановку платежей за самолеты. Пассажиропоток компании в апреле упал на 89,4% к прошлому году (65,7 тыс. человек), в мае – на 90% (67 тыс.). В результате авиакомпания договорилась с «ВТБ-Лизингом» об отсрочке по платежам за лизинг лайнеров.

Для всех сторон это ситуация win-win, отмечает **главный редактор Avia.ru Роман Гусаров**. «Даже при хорошей экономической ситуации авиакомпания не смогла бы зарабатывать, вкладываться в развитие и одновременно погашать долг. Поэтому небольшие кредиторы заинтересованы в том, чтобы избавиться от плохого долга», – отметил он. Госбанкам же продавать многомиллиардные долги с огромным дисконтом просто невыгодно, отмечает Гусаров. По его словам, авиакомпания выиграет, поскольку небольшие кредиторы часто настаивали на ее банкротстве и угроза срыва реструктуризации теперь минимальная.

<https://www.rbc.ru/business/08/09/2020/5f55fdd49a79473b24ab0dcb?from=newsfeed>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; ГАЛЕЕВА ДАРЬЯ, ПОЗДЕЕВА АНАСТАСИЯ, МАКУРИН АЛЕКСЕЙ, БАСОВ АНДРЕЙ, АМОШИН НИКОЛАЙ, ГЛАДИЙ ВАЛЕНТИН, ШИГАРЕВА ЮЛИЯ; 2020.09.09; КТО РАСПРАВИТ КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ТОЛЬКО САМОЛЁТОМ МОЖНО ДОЛЕТЕТЬ...

ГДЕ ОНА, РОССИЙСКАЯ МАЛАЯ АВИАЦИЯ?

ГУБЕРНАТОР САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ В. ЛИМАРЕНКО СДЕЛАЛ ЗАЯВЛЕНИЕ, КОТОРОЕ ТЯНЕТ НА СЕНСАЦИЮ:

«МЫ СОБИРАЕМСЯ ВОССТАНОВИТЬ ВСЮ СОВЕТСКУЮ АВИАЦИОННУЮ СЕТЬ, ВВЕСТИ В СТРОЙ АЭРОПОРТЫ, КОТОРЫЕ РАБОТАЛИ НА ОСТРОВАХ В ПРОШЛОМ». СТАНЕТ ЛИ ЕГО ИНИЦИАТИВА НАЧАЛОМ ВОЗРОЖДЕНИЯ ВСЕЙ МАЛОЙ АВИАЦИИ РОССИИ?

Во сколько обойдется государству и бизнесу возрождение в России малой авиации

ДОСТУП К ВОЗДУХУ

Пока же новые аэродромы в стране, особенно те, что ориентированы на местные авиаперевозки, можно по пальцам пересчитать.

ГДЕ «ДЭШКА» СЯДЕТ

На Сахалине к 6 действующим аэропортам прибавятся еще 3. Будут восстановлены площадки в Александровске-Сахалинском и с. Зональное Тымовского района. Следующий этап – ремонт и строительство посадочных площадок в пос. Смирных, Поронайске и на Шикотане. После объекты появятся в населенных пунктах западного побережья Сахалина. Пассажирские перевозки будут осуществлять небольшими воздушными судами вместимостью до 19 человек.

«Авиация – один из важнейших элементов транспортной доступности Сахалина и Курильских островов, поскольку населенные пункты региона находятся друг от друга на большом расстоянии. Возможность быстро и комфортно попасть в любое муниципальное образование по воздуху поможет в решении многих вопросов, в том числе связанных с бизнесом, здравоохранением и образованием», – отметил глава региона Валерий Лимаренко.

А в Северо-Курильске обустроят взлетно-посадочную полосу.

По условиям контракта в аэропорту должны появиться летная полоса с твердым покрытием, взлетно-посадочная полоса с грунтовым покрытием и рулежная дорожка. Стоимость работ на первом этапе строительства оценивается в 222 млн руб. Полоса позволит приземляться самолетам малой авиации ДНС-6-400, которые в народе прозвали «дэшками». «Сегодня решается вопрос, который не решался десятилетиями: у Северо-Курильска будет собственная современная воздушная гавань! Это большой задел на будущее, – говорит председатель Собрания Северо-Курильского городского округа Антон Кундиус. – Тому, кто живет на Большой земле, не понять наших проблем: он спокойно может поехать в отпуск в другой регион на собственной машине, или на поезде, или другими доступными способами. У нас так не получится – вокруг море».

ПОМОГЛИ ВОЕННЫЕ

Есть повод для радости и у жителей Карелии. 20 августа первые пассажиры, улетающие в Симферополь, смогли оценить новое здание аэровокзала в аэропорту «Петрозаводск». Новый терминал – это 7 стоек регистрации, 3 предполетных пункта досмотра, комната матери и ребенка и пр. Он в 4 раза больше старого здания и способен пропускать 300 человек в час. Обновление «Петрозаводска» обошлось в 1 млрд руб. Спасибо за новый аэровокзал жители республики должны сказать военным строителям. Реконструкция аэропорта была включена в федеральную целевую программу развития Карелии еще в 2014 г. Но дело двигалось медленно. Сперва пришлось поменять проект, потом провалились несколько конкурсов по определению подрядчика, был арестован министр транспорта. Наконец, в 2019 г. региональные власти обратились в Минобороны с предложением взять строительство на себя.

«Мы справились относительно быстро – возвели здание всего за год. На качестве это никак не сказалось. Все-таки мы являемся военно-строительным комплексом, нам важно выполнить приказ быстро и качественно», – рассказал начальник обособленного подразделения отдела капитального строительства по Западному военному округу Дмитрий Сюртуков.

Решение обратиться к военным было логичным, поскольку взлетно-посадочные полосы используют не только гражданские, но и военные. Здесь базируется часть, на вооружении которой стоят истребители СУ 5-го поколения. Кстати, старое здание тоже будет использоваться – оно станет международным терминалом.

«Следующая задача – начать развивать аэродромы в труднодоступных районах. Ведь доехать до населенных пунктов по дорогам не всегда удобно», – сказал **руководитель Северо-Западного управления Росавиации Олег Ширин.**

Власти уже передали в ведение аэропорта «Петрозаводск» выжившие после всех перемен в стране посадочные площадки. К сожалению, их только две: аэропорт «Костомукша» и площадка «Пески» под Петрозаводском имеют по одной взлетно-посадочной полосе и могут принимать самолеты класса Ан-2 и Ан-28, а также вертолеты типа Ми-8. Начать возрождение малой авиации здесь придется со строительства со временных полос. Но когда и за чей счет – пока непонятно.

СПАСТИ МАМУ

В Иркутской обл. то и дело разгораются скандалы, связанные с аэропортами. Они касаются не только многострадальной воздушной гавани самого Иркутска (власти уже 10 лет обещают построить новый терминал), но и малых аэропортов внутри региона. Над «воздушными воротами» городов то и дело нависает угроза закрытия. Только в 2019 г. крылья едва не подрезали Усть-Куту и поселку Мама.

Новость о том, что замок могут повесить на аэропорт Мамы, для жителей стала шоком – авиатранспорт для поселка жизненно необходим, туда очень сложно, а в межсезонье вообще нереально добраться по земле. А лечиться и рожать местные едут в Иркутск.

«Если бы аэропорт закрыли, мы бы остались отрезанными от всего мира: в холода выбраться из Мамы можно по зимнику (до Иркутска можно доехать за 2,5 дня), а летом дорога до областного центра может занять дней 5 – придется преодолевать бездорожье, а еще путь по реке. Для этого нужно дожидаться парома, который курсирует не каждый день, к тому же проезд на нем стоит больше 8 тыс. руб. Прибавьте сюда стоимость бензина – еще столько же. Такое путешествие обойдется в 2 раза дороже и так недешевых билетов на самолет», – рассказывает жительница Мамы Анастасия Михеева.

Она отмечает: билеты на самолет тут раскупают в момент, однако собственник аэропорта все равно утверждает, что терпит миллионные убытки. Из-за них воздушную гавань едва не закрыли в конце 2019-го. Но чудом обошлось. И. о. главы поселка Евгений Хоменко рассказал «АиФ», что сейчас аэропорт работает и даже удалось увеличить количество рейсов – самолеты вылетают из Мамы 4 раза в неделю. Улететь можно только до Иркутска, хотя в лучшие времена воздушные линии связывали поселок и с северными соседями – Усть-Кутом, Ленском, Бодайбо, Киренском.

У соседей Мамы – в таком же труднодоступном Киренском районе – дела с авиацией обстоят лучше. «Помните, раньше в каждом селе был маленький аэродром? Там садились небольшие самолеты, они возили почту, продукты. В одно время этого не стало, но теперь потихоньку начинаем былое возвращать. Например, аэродром планируется запустить в селе Коршуново (там всего пара сотен жителей) на том же самом месте, где он и был когда-то. Летать оттуда будет маленький самолет типа Ан-2, он сможет совершать рейсы в Киренск, Усть-Кут, Бодайбо, село Казачинское (райцентр соседнего района. – Ред.). Мы посчитали: передвигаться по воздуху подчас дешевле, чем по земле, особенно во время распутицы, – говорит мэр Киренского района Кирилл Свистелин. – Тема транспортной доступности стоит очень остро. Если люди не смогут добраться из одной точки в другую, о каком развитии Севера мы сможем говорить?»

Чтобы реконструировать взлетно-посадочную полосу в Киренске, нужно попасть в профильную федеральную программу. Полосу исключили из документа в 2016 г., но сейчас появились перспективы вновь туда войти и получить финансирование.

ЧТОБЫ ТАЙГА ПРИНИМАЛА

Десять лет назад, 7 сентября 2010 г., среди густой тайги Республики Коми на недействующем аэродроме села Ижма совершил аварийную посадку Ту-154. Все пассажиры и члены экипажа (81 человек) были спасены.

Тогда избежать трагедии удалось благодаря профессионализму пилотов и начальнику вертолетной площадки Сергею Сотникову, который 12 лет по собственной инициативе держал взлетную полосу в порядке.

А что с легендарным аэродромом сейчас? «Аэродром по-прежнему в плачевном состоянии: трещин на полосе все больше, бетон рушится. Тайга медленно захватывает взлетную полосу. Я 22 года добивался, ждал, чтобы деньги выделили на ремонт, но все только отмахивались, – говорит Сергей Михайлович. – В октябре начнутся вертолетные рейсы, но аэровокзал в непотребном состоянии. У «Комиавиатранса» (собственник аэропорта в Ижме) большие долги перед энергетиками. Крупные аэропорты не трогают, а нас на периферии постоянно обесточивают. В итоге зимой нет ни электричества, ни отопления. Как в таких условиях работать? Разруха эта сильно бьет по психике. Вот я и ушел с тоски на пенсию (сейчас за вертолетной площадкой присматривает Д. Канев. – Ред.). А душа все равно за аэропорт болит... О восстановлении аэропорта говорить уже смешно, этого не случится. Но я очень прошу собственника и власти поддерживать в нормальном состоянии хотя бы здание вокзала».

КАК ЛЕТАЕТ НАРОД НА АЛЯСКЕ И В АМАЗОНИИ?

Россия не единственная страна с малонаселенными районами и огромными расстояниями. Кто и как помогает преодолевать их жителям США и Бразилии?

«Регулярные внутрирегиональные рейсы убыточны во всех странах. Себестоимость пассажира-километра на таких маршрутах в разы выше, чем на магистральных линиях, а платежеспособный спрос ниже в любой национальной глубинке. Поэтому местные авиаперевозки везде приходится дотировать. В США региональные перевозки поддерживаются в рамках крупной федеральной программы, – рассказал исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. – Но потребность в госсубсидиях на Аляске или в Канаде ниже, чем в РФ. В этих странах большой парк частных воздушных судов. Легкие самолеты стоят не дороже престижного внедорожника. Получить удостоверение пилота можно в огромном количестве учебных центров. Поэтому летают на собственных машинах даже граждане со средним достатком и при необходимости берут попутчиков».

Немало частных судов эксплуатируется и в Бразилии. Но жители беднейших малонаселенных регионов на них не летают. «Когда два года назад я побывала в штате Амазонас, перелет в 800 км стоил там минимум 950 реалов (12 700 руб. по сегодняшнему курсу). Это сравнимо с прожиточным минимумом, – сообщила Елена Шитова, работающая в Бразилии. – Поэтому в тех краях люди обычно ездят по рекам, тратя несколько дней на дорогу, занимающую по воздуху несколько часов». Озаботившись проблемой авиации, бразильские власти в 2019 г. разработали закон, который предполагает субсидирование местных перевозок из Нацфонда гражданской авиации. Пока он не принят. Но в эквадорской части Амазонии такая программа уже реализуется. Ее жители платят за полет в 4 раза меньше, чем обычно стоит билет.

КОГДА ПОЛЁТЫ ПЕРЕСТАНУТ БЫТЬ РОСКОШЬЮ?

Для жителей 60% территории России местная авиация – единственный круглогодичный способ связи с «Большой землей». Как ее сделать для них снова доступной? «АиФ» обсудил этот вопрос с гл. экспертом Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Федором Борисовым.

ДОТАЦИИ НЕ ДЛЯ ВСЕХ

– В СССР полет из дальнего райцентра в областной город был обычным делом и стоил не очень дорого. На чем держались те перевозки?

– На дотациях государства. Когда советская система финансирования гражданской авиации развалилась, прежнюю сеть внутренних маршрутов смогли сохранить только богатые регионы, которые ввели субсидии по собственной инициативе. В результате в центральных районах европейской России местная авиация в принципе исчезла. Сегодня, как в прежние времена, люди летают только в нефтегазовых регионах – таких, как Ямал или Ханты-Мансийский округ, ежегодно доплачивающих авиаперевозчикам по несколько миллиардов рублей.

– А на что надеяться там, где нет нефти и газа?

– В таких регионах авиационную мобильность населения нужно повышать за счет федеральных субсидий. Сегодня местные маршруты субсидируются только за счет самих регионов. Но необходимы программы, по которым они будут финансироваться и из федерального бюджета. Это обеспечит единые социальные стандарты на всей территории страны. И это позволит интегрировать местные линии в обще российскую авиасеть. Что, скажем, сейчас происходит в Якутии? Там субсидируются вертолетные перевозки из поселков и сел в центры улусов. Билеты сравнительно дешевы – 2-3 тыс. руб. В то же время на рейсы из райцентра в Якутск субсидий нет, и перелет может стоить уже 30 тыс. руб. Затем билет до Москвы снова дотируется. Но смысла в этой федеральной дотации уже мало, так как люди из якутской глуши ею воспользоваться не могут.

ЧЕМ ЗАМЕНИТЬ АН-2

– Есть ли федеральная программа возрождения местной авиации?

– Осенью 2019 г. задачу улучшить воздушное сообщение в регионах поставил президент. Но пока эта работа только планируется, и сумма федеральной поддержки внутрирегиональных перевозок не определена. Увеличить сеть местных линий сразу везде не получится. Но если четко поставить задачу, то на северах и на Дальнем Востоке вернуть в жизнь людей авиатранспорт реально уже в обозримом будущем. По первым оценкам, которые сделали мы в ВШЭ, это не потребует от государства заоблачных сумм.

– С чего нужно начинать?

– Необходимо, чтобы **Минтранс**, Минвостокразвития и регионы сформулировали транспортные стандарты, которые государство должно обеспечить на всей территории России. Это отправная точка, которую важно знать, чтобы определить масштабы госфинансирования местной авиации.

Одновременно нужно провести анализ маршрутной сети и потребность этой сети в наземной инфраструктуре. Далеко не везде нужен аэропорт. Во многих местах будет хватать посадочной площадки, где садится вертолет или небольшой самолет типа Л-410 или Ан-2. – Сколько новой авиатехники понадобится?

– Мы делали расчет для Севера и Дальнего Востока по вертолетам. Получилось, что к 2030 г. для этих регионов предстоит приобрести 40 новых машин типа Ми-8, каждая из которых стоит порядка 500 млн руб. То есть в год региональные авиакомпании должны тратить на вертолеты 2-3 млрд. Найти эти деньги им должно помочь государство – через субсидии на приобретение новой техники и компенсационные платежи за вывод из эксплуатации старых машин. Возможности компаний в модернизации авиапарка очень ограничены. Кроме того, на рынке явный избыток устаревшей техники, который приводит к общим убыткам для перевозчиков.

– Есть ли чем заменить старый добрый Ан-2?

– Сейчас этот вопрос активно прорабатывается. На смену может прийти легкий самолет «Байкал», производство которого планируется начать на авиазаводе в Улан-Удэ. Таких самолетов в ближайшие 10 лет может понадобиться несколько десятков, но точных оценок у нас пока нет.

При этом просто отремонтировать аэропорты и купить самолеты мало. Очень важно точно определить, сколько будет стоить эксплуатация каждого направления и при какой стоимости билетов оно будет востребовано у пассажиров.

ГДЕ ВЗЯТЬ КАДРЫ

– Будет ли кому на новых самолетах и вертолетах летать? – С кадрами ситуация очень тяжелая. Например, средний возраст командира вертолета превышает 50 лет. Базовую подготовку вертолетчиков для гражданской авиации ведет в России только одно учебное заведение – Омский вертолетный колледж. Выпускает он 110-120 пилотов в год, а по оценкам отрасли нужно не менее 150. И, так как колледж не может обеспечить курсантам необходимую летную практику, после выпуска их еще приходится доучивать.

А как только молодые летчики приобретают опыт, они стремятся перебраться из далеких регионов поближе к центрам, где жить интереснее и зарплаты высокие. Пилоты «Аэрофлота», работающие на дальнемагистральных линиях, получают по 500 тыс. руб. в месяц.

При таком раскладе, даже если летчик зарабатывает 150-200 тыс. руб., что для региона огромная сумма, этого по отраслевым меркам мало.

– Как решать проблему?

– Быстрый способ – повышать зарплаты в региональных авиакомпаниях, но возможности их ограничены, а значит, снова поднимается вопрос о господдержке. А долгосрочное решение только одно – наращивать предложение специалистов на авиационном рынке труда. Для этого нужно увеличивать количество государственных и частных авиашкол, работающих по строгим и четким правилам. Нужно создавать новые центры подготовки пилотов в Сибири и на Дальнем Востоке. И сам взгляд на работу пилота следует поменять. За рубежом от этих специалистов не требуют фундаментальной образованности, приобретение которой занимает несколько лет. Там основное внимание уделяют профессиональной подготовке, которая осуществляется на тех же принципах, что и подготовка водителей или машинистов поездов, – только занимает больше времени в силу более высокой сложности техники.

EAST RUSSIA; САША АЛЕКСАНДРОВА; 2020.08.09; АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ» ГРОЗИТ КРУТОЕ ПИКЕ; РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК ТЕРПИТ МИЛЛИАРДНЫЕ УБЫТКИ

Минтранс России до 10 сентября должен представить сценарии создания дальневосточной авиакомпании. Правительство Якутии выступает за объединение существующих перевозчиков с включением в капитал новой авиакомпании республиканских «Якутии» и «Полярных авиалиний». О том, что может помешать «Якутии» стать участником альянса дальневосточных перевозчиков – в материале EastRussia.

Региональная авиакомпания «Якутия» последние несколько лет терпит постоянные убытки, несмотря на регулярную финансовую поддержку из республиканского бюджета. С 2014 по 2018 год «Якутии» оказали господдержку в размере 12,1 млрд рублей. Из них 4,3 млрд и 4,2 млрд – это госгарантии и докапитализация уставного капитала, 2,2 млрд компания получила в качестве кредитов под низкий процент, а 1,2 млрд – это сумма субсидий, которая направлена «Якутии» за пять лет.

В августе 2018 года общий долг авиакомпании составлял шесть млрд рублей. В сентябре в том же году «Якутия» получила два млрд рублей в качестве займа. Деньги выделил региональный финансовый институт из средств, полученных от продажи республикой пакета акций «АЛРОСА-Нюрба». В марте 2019 года гендиректор компании Владимир Горбунов сообщил, что правительство выделило «Якутии» субсидию в 1,7 млрд рублей, чтобы перевозчик мог погасить имеющийся долг.

Однако в этом же году в арбитражные суды стали поступать иски в отношении авиакомпании. Самый крупный кредитор – Государственная транспортная лизинговая компания – подал первый иск в сумме 34,7 млн рублей в конце октября 2019 года. Сейчас в Арбитражном суде Москвы рассматривается шесть исков ГТЛК к АК «Якутия» на общую сумму 855,3 млн рублей. «С7 Инжиниринг» отсудил у авиакомпании 75,7 млн, Аэропорт «Якутск» – 11,6 млн, «РН-Аэро» – 3,6 млн, «А-Техникс» – 2,7 млн рублей.

На стадии рассмотрения находится иск на 16,8 млн рублей от Airfleet Resources. 17 июня Арбитражный суд Якутии принял к производству иск на десять млн рублей от ООО «Концепт-Ойл».

НЕВЫГОДНЫЙ КОНТРАКТ

Судебное производство по искам Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), с которой региональный авиаперевозчик заключил договоры лизинга на Sukhoi Superjet 100, пока не завершено. В авиапарке «Якутии» сейчас числятся пять среднемагистральных SSJ 100. Два года назад в разгар летнего сезона два самолета из четырех имеющихся простаивали из-за поломок. Тогда компания сообщала, что из восьми двигателей, которые находятся в эксплуатации, полностью исправны два.

При этом производители брали на себя расходы по замене локальной части неисправности, а сопутствующие финансовые затраты нес авиаперевозчик. К примеру, демонтаж одного двигателя оценили в 100 тыс. долларов. Как сейчас обстоят дела с эксплуатацией отечественной авиатехники, неизвестно – АК «Якутия» не ответила на запрос издания.

«Якутия» одной из первых начала эксплуатировать самолеты отечественного производителя «Гражданские самолеты Сухого». Два источника EastRussia в авиаотрасли подтверждают, что при этом региональное правительство, которое является собственником авиакомпании, согласилось на крайне невыгодный контракт. По их мнению, не была предусмотрена компенсация финансовых издержек при эксплуатации еще неапробированной в коммерческих целях авиатехники.

«Такой «особенный» договор с колоссальными компенсациями за простой был заключен с «Аэрофлотом». Для авиакомпании простаивание даже выгодно», – считает один из собеседников.

Самолеты «Сухого» летают в три раза меньше, чем Boeing 737, имеющиеся в парке авиакомпании, подсчитал депутат республиканского парламента Виктор Федоров, который выступил инициатором депутатского расследования по формированию цен на авиабилеты региональными авиаперевозчиками.

«Эти крайне низкие показатели и техническая неисправность на уровне 50% продолжают генерировать убытки авиакомпании», – считает парламентарий.

Была ли возможность у «Якутии» конструктивно использовать разовую федеральную субсидию в 139 млн рублей за получаемый самолет отечественного производства, неизвестно. Лидер по налету на SSJ 100 – частная авиакомпания «Азимут» (один из владельцев которого – бывший топ-менеджер АК «Якутия» Павел Удод), к примеру, на эти деньги создала в аэропорту Ростова склад запчастей, первым стала арендовать двигатели взамен выходящих из строя. В правительстве Якутии давать комментарии по поводу авиакомпании отказались.

КАПИТАЛА НЕТ

Несмотря на эти обстоятельства, авиакомпания планирует пополнить парк новыми SSJ 100. Об этом в интервью ТАСС в конце июля сообщал министр промышленности и торговли Денис Мантуров.

Не исключено, что планы «Якутии» эксплуатировать отечественную авиатехнику продиктованы желанием участвовать в новом проекте – создании дальневосточной авиакомпании, по условиям которого авиакомпании должны оснастить свой флот судами российского производства.

Глава Якутии не так давно заявил, что руководство республики выступает против создания дальневосточного перевозчика только на базе авиакомпании «Аврора». Николаев объяснил, что в таком случае действующие региональные авиакомпании будут вынуждены выполнять только убыточные рейсы. Критику проекта **Минтранса России** Николаев сопроводил словами «я еще не идиот, чтобы такие решения согласовывать».

По мнению председателя Ассоциации малой авиации Якутии Ивана Лукина, регионам потребуется либо имущественный, либо денежный взнос для того, чтобы войти в капитал новой авиакомпании.

«Но региональным перевозчикам нечем вкладываться. У «Якутии», кроме Ан-24, ангаров советской постройки, ничего нет. А альянс, как принято в мировой практике, создается из

числа сильных перевозчиков, у которых положительный финансовый баланс», – отметил Лукин.

По мнению Виктора Федорова, на базе регионального перевозчика можно создать авиакомпанию, занимающуюся перевозками исключительно по магистральным направлениям на Boeing 737. Авиасообщение внутри республики и между районными центрами следует строить на базе другой региональной авиакомпании «Полярные авиалинии», оснастив ее легкими одномоторными самолетами, а также используя имеющиеся Ан-24, Ан-26.

«Авиационно-технические базы можно реорганизовать в независимую единую структуру, обслуживающую эти созданные авиакомпании, сторонние организации и частные вертолеты. Кроме того, следует обновить отраслевое министерство, в котором, насколько мне известно, нет ни одного специалиста с профильным образованием и опытом работы в авиаотрасли», – говорит Федоров.

СОЗДАТЬ КОНКУРЕНТНУЮ СРЕДУ

На Дальнем Востоке высокая себестоимость перелетов в виду специфических условий, и без государственной поддержки магистральные и особенно внутрирегиональные перевозки неосуществимы. Ежегодно на субсидирование перевозок федеральный бюджет тратит около девяти млрд рублей.

Профессионалы не приветствуют создание единой дальневосточной авиакомпании, имеющей определенные преференции со стороны правительства, которой будут переданы существующие маршруты. Они считают, что в таком случае ущемляются интересы региональных перевозчиков.

«Мы будем вынуждены действовать не совсем в рыночных условиях, и конкурировать с новой авиакомпанией нам будет тяжело. И поэтому мы бы предпочли рыночные методы разрешения проблемы транспортной доступности на Дальнем Востоке. Они заключаются в устранении правительством причины возникновения дороговизны авиабилетов путем решения двух ключевых проблем. Это вопрос ценообразования авиатоплива, в частности обнуление акцизов и НДС, и обнуления аэропортовых сборов. Обнуление этих двух составляющих в себестоимости авиабилета снизило бы его стоимость на 40-50%. Решив эти два вопроса, правительство РФ улучшило бы конкурентную среду в авиационном бизнесе на Дальнем Востоке, что способствовало бы развитию авиаотрасли», – заключает Иван Лукин.

<https://www.eastrussia.ru/material/aviakompanii-yakutiya-grozit-krutoe-pike/>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.09.09; «РЕГУЛЯТОРНУЮ ГИЛЬОТИНУ» ВНОСЯТ В КАЛЕНДАРЬ; ВЕДОМСТВАМ ПРЕДСТОИТ ЕЖЕГОДНО ДОКАЗЫВАТЬ НЕОБХОДИМОСТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ

После срабатывания «регуляторной гильотины» работа ведомств по снижению административной нагрузки на бизнес за счет пересмотра и отмены обязательных требований не прекратится. С 2021 года Минэкономики предлагает регуляторам ежегодно оценивать требования к бизнесу на предмет их эффективности. Принимать решение о пролонгации или отмене обязательных требований предстоит правительственной комиссии по административной реформе – после анализа их применения и реального влияния на экономику. Де-факто речь идет о внедрении в РФ механизма «доказательного госрегулирования».

Минэкономики опубликовало на regulation.gov.ru проект постановления правительства о системе оценки и пересмотра обязательных требований к бизнесу с 2021 года. Предполагается, что профильные министерства и госкорпорации будут ежегодно проводить оценку нормативно-правовых актов (НПА), где есть обязательные требования к бизнесу, и направлять результаты в правкомиссию по проведению административной

реформы. Ей предстоит принимать решение о продлении действия таких требований – или о проведении дополнительной оценки фактического воздействия с последующей доработкой нормативного акта или его отменой.

Оценивать применение обязательных требований министерства и госкорпорации будут по заранее утвержденному перечню. НПА со сроком действия обязательных требований менее трех лет будут включаться в него за год до окончания их действия, от трех до четырех лет – за два года, от четырех до шести – за три года. Проект такого перечня регуляторы должны публиковать до 1 сентября, согласовав с бизнесом и заинтересованными ведомствами.

Сама оценка НПА должна учитывать данные мониторинга контрольно-надзорной и разрешительной деятельности, судебной практики, обращения субъектов регулирования, позиции заинтересованных ведомств и риск-ориентированный подход.

В частности, в докладе об оценке должна содержаться информация о динамике ведения бизнеса в регулируемой сфере, фактических расходах и доходах предпринимателей, соблюдающих эти требования, о привлечении к ответственности за их нарушения, отдельно предлагается оценивать влияние требований на малый бизнес. Также в доклад должны войти данные о динамике расходов и доходов бюджета от контрольной деятельности ведомств и итоговая рекомендация правкомиссии – продлевать ли действие обязательных требований, направить их на доработку или полностью отменить (например, если они избыточны, дублируют друг друга или противоречат закону «Об обязательных требованиях», целям госпрограмм и **нацпроектов**, негативно влияют на деловую среду или эффект от их применения несоизмерим с административными расходами). Решение о продлении или отмене требований комиссия будет принимать отдельно по каждому НПА. Сопутствующий проект постановления правительства (также разработка Минэкономки) закрепляет принципы оценки применения обязательных требований и в других актах правительства. Так, проект вносит ряд технических правок в положения о Минэкономки и правкомиссии по админреформе, правила подготовки и регистрации НПА, оценок регулирующего и фактического воздействия, в том числе в части направления правовых актов на такую экспертизу по результатам доклада об их применении.

Оба проекта должны вступить в силу с 1 ноября этого года, при этом к 1 декабря Минэкономки уже должно подготовить план проведения оценки на 2021–2022 годы.

В нем окажутся НПА, которые не попадут под действие «регуляторной гильотины» после 1 января. Напомним, что до этого срока ведомства при участии представителей бизнеса и экспертного сообщества должны были пересмотреть все свои обязательные требования в соответствии с риск-ориентированным подходом, поскольку непересмотренные и неактуализированные требования подлежат отмене с 2021 года. Но на ряд правовых актов действие «гильотины» не распространится: окончательный перечень исключений будет утвержден правительством в конце года после согласования с участниками рабочих групп «гильотины».

Отметим, что решение о пролонгации «регуляторной гильотины» после 2021 года учло опыт пандемии: временный мораторий на проверки позволил существенно снизить нагрузку на бизнес и не привел к негативным последствиям. Само же появление механизма пересмотра обязательных требований на основе анализа их применения соответствует идеям «доказательного регулирования» (корректировки проводимой политики после оперативного изучения результатов принимаемых решений; см. “Ъ” от 17 августа). Ранее глава аппарата правительства Дмитрий Григоренко уже анонсировал планы использовать ресурс цифровых систем для изменения регуляторной среды на основе интегрированных данных о проверках бизнеса и результатах их обжалования.

<https://www.kommersant.ru/doc/4483918>

КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ ЮРИДИЧЕСКИЙ БИЗНЕС; АННА ЗАНИНА; 2020.09.09; ИММУНИТЕТ ОТ КРЕДИТОРОВ; ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ МОРАТОРИЯ НА БАНКРОТСТВО

В апреле правительство России ввело полугодовой мораторий на банкротство, призванный защитить стратегические и системообразующие организации, а также компании из наиболее пострадавших от пандемии коронавируса отраслей. Эта ограничительная мера предполагала временный запрет на принудительное взыскание долгов и банкротство таких должников со стороны их кредиторов. О том, с какими проблемами после введения моратория столкнулись суды и чего ожидать бизнесу после снятия ограничений, – в материале “Ъ”.

Нормативное регулирование

26 марта на фоне разгорающейся пандемии COVID-19 правительство РФ внесло в Госдуму законопроект, предлагающий возможность введения моратория на банкротство для отдельных категорий должников. Поправки в закон были приняты весьма оперативно и вступили в силу уже 1 апреля. Согласно изменениям, начисление неустоек и принудительное взыскание долгов с лиц, указанных в перечне правительства, временно приостанавливалось, на этот период кредиторам также запрещалось их банкротить. Сами должники при этом не лишались права инициировать свое банкротство.

Правительство, в свою очередь, 3 апреля подписало постановление о введении моратория на полгода, установив перечень подпадающих под него лиц (документ вступил в силу с 6 апреля – даты официального опубликования – и действует до 6 октября). В результате в мораторный список вошли ИП и юридические лица, чей основной вид деятельности по ОКВЭД (по состоянию на 1 марта) указан в списке правительства, а также системообразующие и стратегические предприятия. «В итоге под действие моратория подпали почти 1,3 млн организаций и индивидуальных предпринимателей, занятых в сфере авиаперевозок, туроператорской деятельности, организации выставок и мероприятий, гостиничном, ресторанном бизнесе и других сферах экономики, признанных наиболее пострадавшими от карантинных мер», – констатирует адвокат практики «Разрешение споров/Арбитраж» АБ «Андрей Городисский и Партнеры» Дмитрий Якушев.

Партнер Vegas Lex Александр Вязовик обращал внимание, что введенные ограничения направлены на сохранение бизнеса и имущества должников и должны позволить им «восстановить платежеспособность и аккумулировать достаточные средства для расчетов с кредиторами в будущем». Эту точку зрения разделяет и Дмитрий Якушев: «Безусловно, эти меры поддержки значительно снижают долговую нагрузку на компании, пострадавшие от пандемии». Но все юристы обращали внимание на то, что мораторий лишь предоставляет отсрочку по уплате долгов, при этом не уменьшая и не списывая их, а также прогнозировали значительный рост числа банкротств после окончания периода ограничений.

После принятия поправок партнер «Пепеляев Групп» Юлия Литовцева советовала предприятиям-кредиторам проанализировать своих контрагентов для выявления подпавших под мораторий, а тем из них, кто и сам оказался в этом перечне, – проанализировать налагаемые ограничения и просчитать финансовые риски. Должникам, не вошедшим в мораторный список, и их кредиторам госпожа Литовцева рекомендовала при наличии оснований прибегнуть к механизму банкротства и не откладывать эту процедуру. В противном случае это может снизить шансы кредиторов на погашение требований и параллельно увеличить риски для контролирующих должника лиц быть привлеченными к субсидиарной ответственности, указывала она.

Советник АБ ЕПАМ Евгений Гурченко тогда отмечал, что помимо моратория для поддержки компаний из пострадавших отраслей нужны и другие меры, а сам по себе запрет принудительного взыскания долгов и инициирования банкротства далеко не всегда

позволит восстановить платежеспособность таких должников. Кроме того, по его мнению, сокращение количества банкротств в период моратория после снятия ограничений может привести к их кратному росту, причем не только в отношении должников, но и кредиторов, которые не могли взыскать долги с подмораторных контрагентов, а затем и сами оказались в просрочке перед собственными кредиторами.

В середине апреля закон обогатился поправками, дающими право подпавшим под мораторий компаниям отказаться от его применения через публикацию на Федресурсе, а также отменяющими условие о ничтожности почти всех сделок должников, совершенных в период действия моратория (если их цена превышает 1% стоимости активов лица). К концу лета число отказов от предоставляемых мораторием привилегий и налагаемых им ограничений оказалось не слишком значительным: по состоянию на 30 августа таких юридических лиц и ИП насчитывалось 755.

Председатель «Банкротного клуба» Олег Зайцев, участвовавший в разработке закона о моратории на банкротство, объясняет причины отказа тем, что «мораторий является болезненным не только для кредиторов, но и для должников, поэтому совершенно ожидаемо, что здоровые должники (те, чья платежеспособность сохранилась, несмотря на пандемию) захотели отказаться от применения моратория». Дело в том, что мораторий на банкротство частично ограничивает как возможности кредиторов, так и деятельность компаний, на которые он распространяется, продолжает его мысль Дмитрий Якушев: «В частности, таким компаниям запрещается распределять прибыль между участниками, выплачивать дивиденды, совершать сделки по зачету взаимных требований, участникам запрещено выходить из бизнеса, требуя выплаты действительной стоимости их доли и так далее. Таким образом, компания, подпавшая под действие моратория, но не испытывающая финансовых затруднений, получила право освободиться от этих ограничений и продолжать деятельность в обычном режиме». Дополнительной причиной, по мнению юристов, может быть опасение контрагентов заключать договоры с лицами, получившими банкротный иммунитет.

Проблемы правоприменения

Для удобства проверки контрагентов ФНС РФ создала специальный сервис, позволяющий уточнить, распространяется ли мораторий на конкретного должника <https://service.nalog.ru/covid/index.html>. Но даже это не удержало некоторых кредиторов от попыток обанкротить защищаемых государством лиц.

Анализ практики арбитражных судов по итогам первых недель действия банкротного моратория, с одной стороны, показал отсутствие единого подхода в обосновании мотивов, а с другой – стойкое намерение защитить пострадавшие бизнесы. В большинстве случаев суды самостоятельно проверяли, подпадает ли должник под мораторий. Если название компании-должника значилось в онлайн-списке ФНС либо основной вид его деятельности по кодам ОКВЭД давал право на мораторий (оба пункта могли сочетаться) – в судебном акте ставилась соответствующая ссылка и заявления возвращались кредиторам.

В ряде случаев судам хватало для возврата дополнительного кода ОКВЭД, а некоторые и вовсе ссылались на введение правительством моратория без подробных объяснений. Такой патернализм отчасти может быть вызван тем, что фактический вид деятельности многих российских предпринимателей и компаний, позволяющий подпасть под мораторий, не соответствует основному коду ОКВЭД.

Некоторые суды предпочли переложить проверку должников на плечи самих кредиторов: они оставляли без движения заявления о банкротстве, требуя от инициаторов доказательств, что мораторий не распространяется на это лицо. Иногда стремление защитить подмораторных должников и вовсе выходило за рамки предоставленной государством помощи пострадавшим. Так, в целом ряде случаев суды отказались выдать кредиторам исполнительные листы до прекращения действия моратория и даже соглашались снять аресты с имущества должника, мотивируя это запретом

принудительного взыскания. В тот момент юристы указывали на ошибочное понимание судами государственных мер поддержки, позднее эту ситуацию исправил Верховный суд РФ (ВС).

Кроме того, имели место случаи распространения моратория на должников, не включенных в список правительства, но входящих в холдинг, отнесенный к системообразующим организациям (АО «Волгострой» из холдинга «Евроцемент Групп»). Мнения юристов на этот счет разделились: одни считали, что необходимо прямо отнести конкретного должника к числу подмораторных, другие называли это допустимым, в том числе потому, что правительство, утверждая перечень системообразующих организаций, также учитывает их групповую (холдинговую) структуру.

В основном суды защищали должников широким толкованием норм о моратории, но были и случаи, когда правила трактовались ограничительно и в пользу кредиторов. Так, Четвертый арбитражный апелляционный суд решил, что факта отнесения компании к пострадавшим отраслям недостаточно для предоставления ей защиты от кредиторов. В июне апелляция отказалась приостановить исполнительное производство по взысканию 223,6 млн руб. с авиакомпании «Якутия». Суд не просто не увидел угрозы банкротства авиакомпании, но и решил, что для применения запрета принудительного взыскания перевозчик должен находиться в процессе банкротства, так как правила о моратории включены в закон о несостоятельности.

Юристов немало удивила такая позиция суда. При таком ограничительном толковании смысл норм о моратории полностью теряется, так как последствия введения процедур банкротства – наблюдения и конкурсного производства – сами по себе предусматривают приостановление и прекращение исполнительного производства, указывал управляющий партнер «Арбитраж.ру» Даниил Савченко. Партнер MGP Lawyers Денис Быканов допускал, что такая трактовка связана с «крайне небрежной формулировкой» нормы, а также с тем, что упомянутое правило включено не в закон об исполнительном производстве, а в закон о банкротстве. При этом, по мнению Олега Зайцева, суд вправе проверить платежеспособность должника и, «если лицо из пострадавшей отрасли переносит пандемию без финансовых затруднений, оно не должно получать мораторные привилегии».

Проблемы правоприменения привлекли внимание высшей судебной инстанции. Так, 21 апреля ВС в обзоре практики №1 дал первые разъяснения насчет применения моратория, указав, что для возврата заявления кредитора о признании должника банкротом суду достаточно установить, что должник включен в мораторный список. «Обстоятельства возникновения задолженности должника перед кредиторами (в том числе причины, по которым она возникла, связь с основанием для введения моратория), а также период ее возникновения правового значения не имеют», подчеркивалось в обзоре. Кроме того, в документе уточнялось, что иски к таким должникам продолжают рассматриваться судами, а на решения судов продолжают выдаваться исполнительные листы. Закон предусматривает приостановление исполнительного производства в отношении подмораторных должников, но, как отметил ВС, аресты на их имущество сохраняются и даже могут быть наложены новые. Тем самым практика отказа в выдаче исполнительных листов была пресечена.

30 апреля ВС выпустил второй обзор практики, часть которого также была посвящена вопросам применения моратория. Ряд положений документа защищал интересы кредиторов – к примеру, если подмораторный должник заявит о своей ликвидации, то с него снимается банкротный иммунитет и кредиторы вправе инициировать процедуру, говорилось в обзоре. Более того, ликвидатор такого должника обязан сам обратиться за признанием того банкротом при наличии признаков несостоятельности. Здесь ВС пояснил, что цель моратория – защитить должников, пострадавших из-за пандемии, и дать им возможность «вернуться к нормальной хозяйственной деятельности» по окончании

карантинных мер, но в случае, если лицо самостоятельно заявляет о своей ликвидации, речь о спасении бизнеса уже не идет.

Другая часть разъяснений касалась защиты подмораторных должников. Во-первых, для того, чтобы обанкротить должника после окончания моратория, кредиторам нужно будет снова разместить на Федресурсе сообщение о намерении признать лицо банкротом (за 15 дней до обращения в суд), даже если они публиковали такое уведомление ранее. Во-вторых, в отношении подмораторных должников приостанавливается начисление не только неустоек по требованиям, возникшим до введения моратория, но и процентов по ст. 395 Гражданского кодекса (за нарушение исполнения денежных обязательств). В-третьих, ВС устранил пробел в законе, позволяющий кредиторам обойти ограничения на принудительное взыскание долга. Согласно поправкам, исполнительное производство приостанавливалось и приставы не могли обратить взыскание на имущество подмораторного должника, однако у кредиторов оставалась возможность направить исполнительный лист на взыскание долга непосредственно в банк, где у должника были счета. ВС указал, что мораторий подразумевает невозможность любого принудительного взыскания с должников из списка, в том числе через кредитные организации.

Подводя итоги летней практики, можно сказать, что круг защищаемых от банкротства лиц расширился еще больше: суды спасают и тех должников, чьи дела о банкротстве были возбуждены до введения моратория и даже до объявления пандемии. Закон говорит лишь о том, что, если до введения моратория суд не принял заявление кредитора о банкротстве должника к производству, оно возвращается, а дело не возбуждается. Однако не ясно, что делать, если в срок до 6 апреля заявление кредитора было принято и дело возбуждено, но ни одну из банкротных процедур суд ввести не успел. Все осложнялось еще и тем, что после объявления карантина в марте работа судов в течение двух месяцев ограничивалась только рассмотрением неотложных вопросов – как следствие, кредиторам приходилось до полугода ожидать подвижек по банкротному делу, а в результате суды отказывались вводить в отношении должников какую-либо процедуру банкротства, дела приостанавливали или прекращали.

ВС пока не дал разъяснений по этому вопросу. По мнению адвоката практики реструктуризации и банкротства Art de Lex Юлии Шиловой, такие действия судов соответствуют цели введения моратория и «в любом случае решают задачу по предотвращению одновременного массового банкротства предприятий из наиболее пострадавших сфер». Впрочем, партнер МЭФ РКФ Александр Овеснов высказывал опасения, что поголовное прекращение дел всех должников, по которым не успели ввести процедуру банкротства, может привести к злоупотреблениям. По его словам, «если к банкротству должника привели не пандемия и эпидемиологическая ситуация в стране и мире, то блокировка процедуры банкротства должна трактоваться как нарушение прав кредиторов и на таких должников мораторий распространяться не должен».

Оценки и прогнозы на будущее

В целом юристы одобряют принятые правительством меры по защите бизнеса от принудительного банкротства. «Нет никаких сомнений в правильности введения моратория, – уверен Олег Зайцев. – Уровень неопределенности прогноза экономической ситуации на момент начала пандемии был беспрецедентно высок, и потому запускать волну банкротств бизнесов в этот момент было бы явно неверно со всех точек зрения – и должники, и кредиторы, и суды не смогли бы принимать рациональные решения о судьбе бизнеса, пострадавшего от ограничительных мер в связи с пандемией».

С ним согласен и Дмитрий Якушев: «Введение моратория, безусловно, было позитивной и своевременной мерой, направленной на поддержку компаний, наиболее серьезно пострадавших от пандемии коронавируса. Аналогичные меры были введены во многих странах, поэтому действия правительства РФ согласуются с общемировой тенденцией». Господин Зайцев уточняет, что в той или иной форме мораторий ввели, в частности,

Германия, Англия, Испания и Индия. А в Испании и Франции компании освободили от обязанности подавать заявления о собственном банкротстве на период действия введенного там режима чрезвычайного положения, добавляет господин Якушев.

По мнению Олега Зайцева, «основной трудностью применения моратория стало то, что критерии его применения были описаны в законе и постановлении правительства очень абстрактно, а потому не всегда легко понять, справедливо ли применять мораторий к конкретному должнику». Господин Якушев отмечает, что в ряде случаев суды чрезмерно поддерживали компании, подпавшие под действие моратория, делая это в ущерб кредиторам. При этом председатель «Банкротного клуба» указывает, что судебная практика по применению моратория только начинает формироваться, а «самые серьезные споры начнутся уже после окончания моратория».

Юристы не сомневаются, что уже в октябре, когда действие моратория закончится, количество банкротств возрастет – вопрос лишь насколько. «Учитывая, что летом серьезно ослабили ограничения, связанные с пандемией, ряд бизнесов вернулся к нормальной финансовой деятельности, и потому есть шанс, что по окончании моратория дел о банкротстве будет не так много», – выражает надежду господин Зайцев. По этой же причине он предполагает, что правительство не будет продлевать мораторий.

Дмитрий Якушев констатирует, что благодаря мораторию компании лишь получили отсрочку, поэтому с большой вероятностью после его окончания количество банкротств возрастет, «особенно в сфере гостиничного и ресторанного бизнесов, которые в связи с действующими ограничениями в сфере туризма могли не успеть восстановить свое докризисное имущественное положение». По его мнению, возможно, имеет смысл продлить мораторий для тех компаний, на деятельность которых до сих пор наложены карантинные ограничения либо эти ограничения были сняты недавно (кинотеатры, выставки, компании, занятые в сфере организации массовых мероприятий).

<https://www.kommersant.ru/doc/4475849>

1 КАНАЛ; 2020.09.09; РОССИЯ РАСШИРИЛА СПИСОК СТРАН, С КОТОРЫМИ ОТКРЫВАЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ

Росавиация разрешила выполнять регулярные пассажирские рейсы еще в трех направлениях. Это Каир в Египте, Дубай в Объединенных Арабских Эмиратах и Мале на Мальдивах.

Полеты могут совершать как отечественные, так и иностранные перевозчики. Ранее возобновили регулярное авиасообщение с рядом аэропортов Великобритании, Швейцарии, Турции и Танзании. Впрочем, по требованию Роспотребнадзора по-прежнему необходимо соблюдать все карантинные меры.

[https://www.1tv.ru/news/2020-09-09/392946-](https://www.1tv.ru/news/2020-09-09/392946-rossiya-rasshirila-spisok-stran-s-kotorymi-otkryvaet-aviasoobschenie)

[rossiya-rasshirila-spisok-stran-s-kotorymi-otkryvaet-aviasoobschenie](https://www.1tv.ru/news/2020-09-09/392946-rossiya-rasshirila-spisok-stran-s-kotorymi-otkryvaet-aviasoobschenie)

РОССИЯ 24; 2020.09.09; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В ЕГИПЕТ, ОАЭ И НА МАЛЬДИВЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Российские авиакомпании смогут летать ещё в три страны. Как сообщили в **Росавиации**, уже с сегодняшнего дня разрешены регулярные рейсы в Египет, Объединённые Арабские Эмираты и на Мальдивы. Международное авиасообщение приостановили из-за пандемии в конце марта.

<https://www.vesti.ru/video/2220565>

<https://www.vesti.ru/article/2455475>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; СЕРГЕЙ САМОХА; 2020.08.09; НА КИЕВСКОМ НАПРАВЛЕНИИ МЖД ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ОТКРЫЛАСЬ СТАНЦИЯ «МИЧУРИНЕЦ». ВЕСТИ В 20:00

На Киевском направлении МЖД после реконструкции открылась станция «Мичуринец». Обновлены не только платформы, реорганизовано все пространство вокруг остановки. В будущем станцию свяжут с трассой «Внуково» и Боровским шоссе. «Мичуринец» станет транспортно-пересадочным узлом и войдет в состав маршрута МЦД-4.

<https://www.vesti.ru/video/2220536>

ВЕСТИ АЛТАЙ; ЕКАТЕРИНА ГАСЬКОВА; 2020.07.09; В СОЛТОНСКОМ РАЙОНЕ РЕМОНТА ТРЕБУЕТ РЕГИОНАЛЬНАЯ ТРАССА НА ТЕЛЕЦКОЕ ОЗЕРО

О дороге Бийск – Солтон – Артыбаш длиной около 250 километров в соцсетях хорошего написано мало.

Автолюбители отговаривают новичков ею пользоваться. Тем более что и ремонтируют её эпизодически, небольшими участками, в основном просто подсыпают щебёнкой.

Эту дорогу осилит едущий. Но не каждый: тем, кто решит добраться до Турочака через Солтон, нужно быть готовым к 30 километрам первых туристических приключений.

Максимальная скорость, которую может себе позволить здесь автомобилист, 70-80 километров в час. Иначе машину начинает заносить.

Добраться до Телецкого озера можно двумя путями: через Горно-Алтайск и по этой дороге, через Солтон. Она на 70 километров короче, но сэкономить здесь время вряд ли удастся. Поэтому и туристы не особо стремятся выбирать этот путь. Посчитано, что зимой и летом интенсивность движения здесь практически не отличается.

Екатерина Гаськова, корреспондент

Районные власти негодование туристов разделяют. И добавляют, что эта неровная дорога из камней буквально камнем висит на шее бюджета.

Когда кончился социализм, вместе с ним кончился и асфальт. Чем больше сюда отвлекается денег, тем меньше денег остаётся на межпоселковые дороги.

Михаил Лудцев, глава Солтонского района

Если конкретно, то из 4 млн рублей, которые ежегодно тратятся на содержание всех районных дорог, примерно половину оттягивает на себя эта трасса.

Дорога в целом не может обеспечивать безопасность. В рамках содержания делаем профилировку с добавлением мелкого материала, ЩПС-040.

Николай Аброськин, начальник Солтонского филиала Юго-Восточного ДСУ

Подсыпать Солтонский тракт приходится 3-4 раза в год. Капитальный ремонт район не вывезет, к тому же трасса стоит на балансе края. В **Минтрансе** говорят, что заасфальтировать всё и сразу не получится: в этом году, например, уложили 6 километров нового покрытия. Так что желающим отдохнуть на Телецком придётся выбирать всё же федеральный Чуйский тракт с асфальтом времён капитализма.

<https://vesti22.tv/news/v-soltonskom-rayone-remonta-trebuets-regionalnaya-trassa-na-teletscoe-ozero/>

РЕН ТВ # НОВОСТИ; 2020.08.09; ЗАМЕТНО ПРИБАВИЛИ В СКОРОСТИ СТОЛИЧНЫЕ ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА

ВЕДУЩИЙ: Заметно прибавили в скорости столичные пригородные поезда. На одном из самых загруженных направлений интенсивность уже превзошла европейский уровень. О рекорде электрички из Москвы Наталья Кириллова.

КОР.: До сих пор пригородное направление поездов в Испании считалось самым интенсивным в Европе. На вокзал Мадрида электропоезда прибывали каждые 4 минуты. С сегодняшнего дня **компания РЖД** на Ярославском направлении Московской железной

дороги установило абсолютный рекорд. В часы пик поезда курсируют с интервалом чуть больше двух минут. Это мировое достижение приближает электричку к московскому метро по интервалу следования. Правда, частоту своих пригородных поездов можно заметить только с высоты птичьего полета. Сверху хорошо видно сразу пять путей, и то, как практически друг за другом составы привозят и увозят с Ярославского вокзала пассажиров.

ИГОРЬ, пассажир: Конечно, прогресс на лицо. Они ходят чаще, интервал, соответственно соблюдается. Практически опозданий никаких не наблюдается. И поезда стали комфортнее.

ЖЕНЩИНА: Устраивает все. Хорошо ходят. Особенно утром и в час пик.

КОР.: Увеличение интенсивности пригородного движения стало возможным благодаря открытию в Январе этого года пятого главного пути от Москвы до подмосковных Мытищ и четвертого – от Мытищ до Пушкино.

Михаил ГЛАЗКОВ, начальник Московской железной дороги: Были полностью реконструированы части остановочных пунктов, платформ, построены 4 новых моста через реку Яуза, Клязьма, Уча. Построено шесть новых путепроводов. Обновлена пассажирская инфраструктура не только с точки зрения платформ и остановочных пунктов, но в том числе это и совместная программа, которую мы сегодня реализуем с правительством Москвы, это подходы к остановочным пунктам на радиусе полтора километра.

КОР.: Новая ж/д инфраструктура позволила пустить по одному из загруженных пригородных направлений дополнительные электропоезда.

Антон КРЮЧКОВ, начальник станции МЖД: Была 251 пара с 9 января этого года. Теперь с сегодняшнего дня 278 пар пригородных поездов. Из них 60 пар это спутники и 216 пар пригородных обычных электропоездов.

КОР.: Появление дополнительных путей скажется на общем пассажиропотоке и позволит разгрузить крупнейшую станцию пригородного сообщения. Кроме того, для повышения комфорта пассажиров и жителей в планах железнодорожников возвести 100 разноуровневых переходов по Москве и области.

Наталья Кириллова. «Известия» специально для РЕН ТВ.

ИНТЕРФАКС; 2020.08.09; ПУТИН ПОРУЧИЛ РЖД ПРИВЛЕКАТЬ АКТИВИСТОВ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА ВЫРУБКОЙ ЛЕСА НА БАЙКАЛЕ

Президент **Владимир Путин** поручил главе ОАО «РЖД» Олегу Белозерову привлечь общественность к контролю за вырубкой леса на Байкале под развитие Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Он позвонил топ-менеджеру после совещания по ликвидации последствий наводнения 2019 года в Иркутской области.

«Я так понимаю, что это людей беспокоит – вырубки? – спросил он. – По поводу вырубок леса при расширении БАМа и Транссиба, вы все вопросы там закрыли?»

Он призвал железнодорожников быть в тесном контакте и с чиновниками, и с экологами и «с общественностью в самом широком смысле этого слова». Он предупредил, что план мероприятий и меморандум по расширению БАМа и Транссиба неукоснительно должен исполняться, но при этом должны строго соблюдаться экологические требования.

Летом парламент одобрил, а сам **Путин** подписал закон, который до 31 декабря 2024 года выводит проект по развитию БАМа и Транссиба из-под целого ряда экологических ограничений, в частности, разрешает сплошную вырубку леса на Байкале. Также закон без ограничения по срокам отменяет экологическую экспертизу при строительстве объектов инфраструктуры на особо охраняемых территориях регионального значения. Это вызвало протесты экологов.

В конце августа Белозеров уже пообещал, что РЖД привлечет общественность для контроля вырубки лесов под развитие железнодорожных магистралей. Его компания подписала соглашения с Минприроды, администрацией Бурятии и Иркутской области,

которые в том числе предусматривают меры по охране природы и компенсационные посадки деревьев. Он заверил, что сплошных вырубок лесов не будет, а выезды активистов на места для проверки оплатят бюджеты регионов.

<https://www.interfax.ru/russia/725045>

ТАСС; 2020.09.09; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В ИРКУТСКОМ БОДАЙБО ПРОФИНАНСИРУЮТ В ПРИОРИТЕТНОМ ПОРЯДКЕ

Власти РФ включили аэропорт города Бодайбо Иркутской области, где грунтовую взлетно-посадочную полосу регулярно размывает дождями, в перечень аэропортов, реконструкцию которых профинансируют из бюджета в первоочередном порядке. Кроме того, с 1,4 до 4,5 млрд рублей увеличат бюджетное финансирование проекта, сообщил в среду журналистам **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

На взлетно-посадочную полосу в Бодайбо может садиться только устаревший самолет Ан-24, а когда полосу размывает дождями, аэропорт не принимает воздушные суда. Авиасообщение у Бодайбо налажено только с Иркутском.

«Мы буквально на прошлой неделе проводили проектный комитет по аэропортам, и аэропорт Бодайбо, который был последним в очереди, который должен был строиться только при наличии денег, мы рассмотрели и включили в число первоочередных. Там стоимость была порядка 1,4 млрд рублей запланирована, сейчас уже проектно-сметная документация на выходе, порядка 4,5 млрд рублей мы поставили в первоочередные задачи. Уже со следующего года начнем проектировать и строить», – сказал **Хуснуллин**.

По его словам, модернизация аэропорта позволит принимать современные самолеты и наладить авиасообщение с другими городами, помимо Иркутска. Это, в том числе положительно отразится на развитии золотодобывающей отрасли, которая составляет основу экономики Бодайбо.

Бодайбо – центр золотодобычи Иркутской области. В городе проживает более 13 тыс. человек. Автомобильное сообщение с Бодайбо непостоянно из-за недостроенного моста через реку Витим, летом и зимой работают переправы. Связь с областным центром в основном обеспечивает авиация, однако из-за того, что грунтовая полоса размывается дождями, сообщение периодически нарушается. Мэр Бодайбо Евгений Юмашев ранее сообщал ТАСС, что в ходе реконструкции полосу, которая находится в собственности России, планируется удлинить с 1,6 до 3 км и сделать ее асфальтобетонной. Также планируется расширить зону аэропорта, построить новый терминал, обновить инфраструктуру.

Аэропорт города находится в частной собственности. Его владельцем является компания «Ленсиб», принадлежащая крупнейшему в стране золотодобытчику – компании «Полюс». Собственник также будет финансировать реконструкцию аэропорта.

<https://tass.ru/ekonomika/9405863>

ТАСС; 2020.08.09; ОБЪЕКТЫ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА НА КУБАНИ БУДУТ ПОЯВЛЯТЬСЯ ПО ЕДИНОЙ СХЕМЕ

Объекты придорожного сервиса на новых, а также реконструируемых автодорогах Краснодарского края будут строиться согласно единой схеме, которую будут разрабатывать муниципалитеты региона. Об этом заявил во вторник губернатор края Вениамин Кондратьев в ходе осмотра нового участка трассы Краснодар – Ейск.

Краснодарский край – регион с одним из наибольших в России количеством автомобилей на душу населения. Однако придорожный сервис здесь не регламентирован, на дорогах множество частных кафе и магазинов, не имеющих безопасного съезда с крупных автодорог.

«Никакие самостоятельные объекты придорожного сервиса на новых дорогах появляться не будут. Должна быть единая схема придорожного сервиса. Мы не можем допустить какие-то сарайчики вдоль трасс и магистралей», – сказал Кондратьев.

Он добавил, что сегодня регион строит современные безопасные магистрали, и объекты придорожного сервиса должны отвечать всем требованиям безопасности. «Контролируйте эту ситуацию. Должны быть муниципальные схемы придорожного сервиса, интегрированные в общую краевую схему. Безопасное питание должно быть», – добавил глава региона.

Кроме того, Кондратьев отметил, что необходимо улучшать безопасность дорог. В частности, глава региона обратил внимание на необходимость установки разделителей и отбойников, потому что «выезд на встречную полосу – основная причина ДТП в регионе». В августе Кондратьев сообщал ТАСС, что доля качественных дорог в Краснодарском крае за последние 5 лет выросла более чем на треть и достигла показателя в 68,9%. В регионе на протяжении последних лет по поручению губернатора ведется активная работа по приведению в порядок ведущих к побережью трасс и муниципальных дорог, строительство новых за счет регионального бюджета и федеральных госпрограмм. В городских агломерациях проводятся ремонт и строительство дорог в рамках **нацпроекта**.

<https://tass.ru/ekonomika/9398653>

Ъ ЯРОСЛАВЛЬ; 2020.08.09; В РЫБИНСКЕ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ДЕНЬГИ РЕМОНТИРУЮТ УЛИЦУ АКАДЕМИКА ГУБКИНА

В городе Рыбинске Ярославской области начался комплексный ремонт улицы Академика Губкина, сообщили в **пресс-службе** администрации города. В связи с работами, с 7 сентября по 1 октября по улице запрещено движение транспорта от магазина «Авангард» до улицы Новая.

Ранее “Ъ-Ярославль” сообщал, что на ремонт проблемных дорог Рыбинска, среди которых улица Академика Губкина, **Минтранс РФ** дополнительно выделил 100 млн руб. Контракт на проведение ремонтных работ заключен с подрядной организацией АО «РУМСР».

В сообщении отмечается, что в рамках благоустройства улицы специалисты «Северного водоканала» уже приступили к замене водопровода. «Планируется заменить более 1 км. водопровода диаметром 600 мм», – отметили в администрации города. Затем подрядчик заменит асфальтовое покрытие на участке от улицы Молодогвардейцев до улицы Танкистов.

В администрации уточнили, что на время перекрытия движения, автобусный маршрут №6 будет выполняться по временной схеме: от проспекта Ленина по улице Зои Космодемьянской, улице Академика Губкина, улице Лизы Чайкиной (без заезда на ул. Кораблестроителей) и далее по своему обычному маршруту. Для удобства жителей будет обеспечен заезд автобуса к магазину «Авангард» со стороны улицы Танкистов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4483015>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.08.09; ВТОРУЮ ПРОДОЛЬНОЮ МАГИСТРАЛЬ РАСШИРЯТ НА ЮГЕ ВОЛГОГРАДА

В Кировском районе Волгограда появится дополнительная полоса для транспорта на пересечении улиц 64-й Армии и Кирова. Подрядчик приступил к расширению проезжей части 2-й Продольной магистрали.

Как сообщает ИА «НовостиВолгограда.ру», расширение дороги предусмотрено за счет сужения разделительного островка. Дорожное покрытие на вспомогательной полосе будет иметь выравнивающий и финишный слои. Перед этим дорожники установили бордюр протяженностью 50 м.

В дальнейшем подрядчик установит новые светодиодные светофоры – шесть пешеходных и десять транспортных.

В 2017 году в Волгограде началось масштабное обновление дорожной сети. Работы велись в рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги», который в 2019-м был преобразован в **нацпроект**.

С 2014 года в регионе обновлено и построено более 2,1 тыс. км дорог федерального, регионального и местного значения. Из них в Волгограде – свыше 250 км.

В 2020 году в областном центре намерены реконструировать около 40 дорожных объектов.

<https://iz.ru/1058407/2020-09-08/vtoruiu-prodolnuiu-magistral-rasshariat-na-iuge-volgograda>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.08.09; РЕМОНТ УЧАСТКА НАМСКОГО ТРАКТА В ЯКУТИИ ЗАВЕРШИЛИ ДОСРОЧНО

В Якутии досрочно завершили ремонт пятикилометрового участка Намского тракта. Качество работы проверила приемочная комиссия Управтодора, сообщили ИА YakutiaMedia в **пресс-службе** ведомства.

По словам руководителя управления Семена Филиппова, капитальный ремонт участка завершили почти на месяц раньше запланированного срока. Специалисты отдела контроля, выполнявшие проверку, одобрили сдачу объекта.

Согласно плану дорожных работ, на автодороге «Нам» должны привести в порядок три участка общей протяженностью 23,5 км. На эти цели выделено 607,75 млн рублей.

По словам главы Намского улуса Юрия Слепцова, в этом году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в районе выполняется большой объем работ. В следующем году они будут продолжены.

В этом году в Якутии дорожные работы по строительству, реконструкции и капремонту дорог будут проведены на 58 объектах общей протяженностью свыше 200 км. На эти цели из федерального и регионального бюджетов выделено 4,4 млрд рублей.

<https://iz.ru/1058291/2020-09-08/remont-uchastka-namskogo-trakta-v-iakutii-zavershili-dosrochno>

ПОЛИТИКА СЕГОДНЯ; 2020.08.09; ЭКСПЕРТ РАСКРИТИКОВАЛ ИДЕЮ МИНТРАНСА РАЗРЕШИТЬ РАЗГОНЯТЬСЯ ДО 150 КМ/Ч

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих заявил, что в текущем году на многих федеральных автомагистралях России может быть увеличен скоростной режим до 130 км/ч, а в дальнейшем – до 150 км/ч. Такие изменения коснутся трасс высших технических категорий.

Речь идет о дорогах первой и второй категориях. Они отличаются шириной полосы, радиусом поворота и другими параметрами, которые позволяют водителям безопасно развивать высокую скорость.

«Как правило, при их проектировании используются нормы, которые допускают движение с высокими скоростями. Именно для них мы и прорабатываем возможность повышения скорости», – рассказал **Дитрих**.

Начальник ФКУ «Научный центр безопасности движения МВД России» Дмитрий Митрошин в комментарии корреспонденту «Политики Сегодня» объяснил, почему выступает против повышения максимального лимита. По его словам, увеличение скорости вне зависимости от обстоятельств означает высокий риск смертности.

«Мы в свое время проводили более детальное исследование по наличию существующих ограничений скорости в других странах, ненаказуемому порогу, влиянию скорости вообще на вероятность возникновения ДТП и на тяжесть их последствия. Исследования однозначно говорят, что какой бы ни была инфраструктура трассы, есть очень простая зависимость: повышение средней скорости на 1 км/ч ведет к росту смертности на соответствующем участке на 4%. Это зарубежные исследования, закономерность уже

установлена», – сказал Митрошин на международном форуме «Безопасность на транспорте».

Кроме того, участник мероприятия подчеркнул, что если **Минтранс** и увеличит порог скорости, то только при условии исключения нештрафуемого порога. На сегодняшний день он составляет 20 км/ч.

«Просто так повысить скорость – мы однозначно против. Все анализы говорят в один голос: «вообще без вариантов», – подытожил эксперт.

Окончательное решение от властей следует ждать до конца года. Сейчас максимальная скорость движения на некоторых трассах уже 130 км/ч.

В феврале этого года власти Москвы выступили за снижение нештрафуемого порога превышения скорости. В столице предложили опустить его с 20 до 10 км/ч. Об этом заявил заместитель мэра по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

<https://polit.info/508143-ekspert-raskritikoval-ideyu-mintransa-razreshit-razgonyatsya-do-150-km-ch>

ПРАЙМ; 2020.08.09; КАБМИН РФ РАСШИРИЛ ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ, ВКЛЮЧИВ ТУДА АТОМОХОДЫ

Председатель правительства РФ Михаил Мишустин утвердил постановление, по которому вносятся изменения в требования по соблюдению транспортной безопасности, включив туда положения об атомоходах и морских судах, перевозящих ядерные грузы, следует из материалов, опубликованных на портале правовой информации.

«Утвердить прилагаемые требования по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта, а также в зонах безопасности, установленных вокруг отдельных судов ... с ядерным реактором, либо ... транспортирующих ядерные материалы», – говорится в документе.

Ранее в постановлении российского кабмина от 15 ноября 2014 года такого категорирования не было. Требования по безопасности распространялись на объекты любой транспортной инфраструктуры и транспортные средства разных видов. Документ не уточнял обязанности лиц, находящихся на атомоходах и других судах, на борту которых находятся ядерные материалы.

Летом прошлого года **президент РФ Владимир Путин** подписал закон, обязывающий морских перевозчиков и собственников других объектов инфраструктуры допускать к данным с их технических средств обеспечения безопасности подразделения ФСБ, МВД и **Ространнадзора**. Закон дает право правительству РФ определять отдельные суда с ядерным реактором или транспортирующие ядерные материалы, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности, и определять особенности их защиты от актов незаконного вмешательства.

РИА НОВОСТИ; 2020.08.09; В ЭТОМ ГОДУ РОСТУРИЗМ НАЧНЕТ СУБСИДИРОВАТЬ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ ПО РОССИИ

Государственные меры поддержки туроператоров, которые запускают чартерные рейсы по России, должны стать системными и долгосрочными, считает руководитель Федерального агентства по туризму Зарина Догузова.

Выступая в рамках дискуссии на международной туристической выставке «Отдых-2020», она напомнила, что в этом году впервые были запущены новые чартерные направления.

«Благодаря этому стало возможным недорого слетать на Байкал, в Калининград, в Бурятию, в Хакасию и другие направления, которые впервые стали доступны в соотношении цена-качество», – отметила Догузова.

Глава ведомства уточнила, что уже готовятся условия поддержки, когда будет компенсироваться стоимость пассажирских кресел в чартерных рейсах по России.

«В окончательном виде эта мера еще окончательно не заработала, но туроператоры, понимая, что она будет, доверились нам и запустили чартерные авиаперевозки по новым направлениям. Это пример диалога и взаимного доверия между государством и бизнесом», – пояснила Догужева.

По ее словам, правила субсидирования чартерных авиаперевозок находятся на финальной стадии согласования. «В этом году мы обязательно запустим эту меру. Она должна стать обязательно системной, долгосрочной, точно так же, как все остальные меры поддержки туризма», – сказала руководитель Ростуризма.

<https://ria.ru/20200908/chartery-1576930387.html>

ТАСС; 2020.08.09; «АЭРОЭКСПРЕСС» В АВГУСТЕ ПЕРЕВЕЗ В 1,5 РАЗА БОЛЬШЕ ПАССАЖИРОВ, ЧЕМ В ИЮЛЕ

«Аэроэкспресс» в августе перевез поездами и экспресс-автобусами в 1,5 раза больше пассажиров, чем в июле, – около 650 тыс. человек. Об этом говорится в сообщении компании.

При этом в период пика пандемии в апреле и мае аэроэкспрессы перевозили порядка 20 тыс. пассажиров в месяц. Всего за три летних месяца «Аэроэкспресс» перевез в аэропорты и обратно более 1,2 млн пассажиров.

В июне «Аэроэкспресс» восстановил регулярный график движения поездов. С 8 июня тридцатиминутный интервал отправления восстановлен на Домодедовском направлении, с 15 июня вернулись все рейсы на Шереметьевском и Внуковском направлениях. Кроме того, с 15 июня стоимость проезда поездами «Аэроэкспресс» по единому тарифу «Стандарт» составляет 300 руб. (ранее – 450 и 500 руб. в зависимости от тарифа). Поездка в вагоне бизнес-класса стоит 800 руб. вместо 1,5 тыс. руб.

<https://tass.ru/ekonomika/9396345>

ТАСС; 2020.08.09; ОЖИДАЮЩИХ ОТЪЕЗДА УЗБЕКИСТАНЦЕВ ПЕРЕВЕДУТ ИЗ РОСТОВА НА ДРУГУЮ СТАНЦИЮ, ГДЕ ЕСТЬ УСЛОВИЯ

Отправка на родину граждан Узбекистана из Ростовской области будет производиться с другой станции, где созданы все условия для ожидания поездов. Желающие будут переведены туда из Ростова-на-Дону, сообщил журналистам во вторник министр экономического развития Ростовской области Максим Папушенко.

В понедельник на железнодорожной станции «Первомайская» в Ростове-на-Дону появился стихийный палаточный городок, в котором скопилось до 2 тыс. граждан Узбекистана. Выезжающие – трудовые мигранты, приехавшие в Южный и Северо-Кавказский федеральные округа на сезонные работы. В предыдущие годы они покидали РФ после завершения сезона работ на автобусах или машинах, однако в связи с наложенными из-за пандемии ограничениями поступить так же в этом году оказалось невозможным.

«Завтра планируется отправление отсюда (с «Первомайской» – прим. ТАСС) всех оставшихся жителей Узбекистана на станцию «Лихая» электричками, соответственно, здесь отправления не будет. Только оттуда (с «Лихой» – прим. ТАСС) – это согласовано, – сказал Папушенко. – Это уже считается международный состав, здесь определенные требования. Соответственно, по рекомендации РЖД была выбрана эта станция, ночью это было согласовано. До всех граждан Узбекистана мы довели эту информацию».

Он отметил, что на «Лихой» «созданы все условия необходимые». «Точки отправки определялись МИДом Узбекистана и Минтрансом Узбекистана – как им удобно. Такие пункты есть и в других городах», – пояснил министр.

По данным региональных властей, во вторник из Ростова-на-Дону в Ташкент отбыл поезд с гражданами Узбекистана. Как уточнил ТАСС генеральный консул республики в Ростове-на-Дону Рустам Курганбаев, на нем в Узбекистан отправились 950 человек.

Сейчас представители консульства формируют списки граждан Узбекистана, которые пока остаются на территории РФ. По словам Папушенко, следующий поезд для отправки узбекистанцев на родину ожидается 13 сентября со станции «Лихая».

Как отметил исполняющий обязанности главы администрации Ростова-на-Дону Юрий Овчинников, в период нахождения граждан Узбекистана на территории станции «Первомайская» было организовано круглосуточное дежурство скорой медицинской помощи и расчетов пожарной охраны. «Мы сделали графики, проводим постоянную санитарную уборку, потому что скопление большое, мусора довольно много образуется, и мы эту проблему тоже решаем. Круглосуточно ведется подвоз питьевой воды, технической воды для того, чтобы люди могли помыться и привести себя в порядок», – сказал Овчинников.

ТАСС; 2020.08.09; СНЕСЕННЫЙ ПАВОДКОМ МОСТ В РАЙЦЕНТРЕ НА АЛТАЕ ВОССТАНОВИЛИ БОЛЕЕ ЧЕМ ЗА 140 МЛН РУБЛЕЙ

Новый мост вместо разрушенного паводком 2018 года в селе Онгудай Онгудайского района Республики Алтай открыли во вторник в регионе. Благодаря переправе путь сельчан с одного конца села на другой сократится на 7 км. Стоимость моста составила более 140 млн рублей, сообщил на открытии глава региона Олег Хорохордин.

«Мы открываем мостовой переход через реку Урсул дороги от села Онгудай до села Каянча. Мост в селе Онгудай [построен] протяженностью 55 погонных метров и более одного километра подъездных путей. Старый мост был разрушен паводком в 2018 году, он разделяет село Онгудай на две части. И пока он был разрушен, онгудайцам приходилось объезжать и обходить более 7 км, это создавало немало трудностей, так что мост через реку Урсул жизненно необходим», – сказал глава региона на открытии моста Хорохордин пояснил, что было много обращений от местных жителей, власти региона обратились в **Минтранс РФ** и **Росавтодор** – в итоге региону на восстановительные работы было выделено 142 млн рублей. Строительство началось в сентябре прошлого года, по проекту мост должны были сдать в феврале 2021 года, но удалось завершить его на полгода раньше.

Население Онгудайского района, по данным, указанным на сайте муниципального образования, – 15,7 тыс. человек, население райцентра Онгудай – более 5,5 тыс. человек. Расстояние от республиканского центра – Горно-Алтайска – до Онгудая – более 200 км.

<https://tass.ru/sibir-news/9399611>

ТАСС; 2020.08.09; СУД ОТКАЗАЛ РАСТОРГНУТЬ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ОБХОДА НОВОСИБИРСКА

Арбитражный суд Новосибирской области отказал Федеральному управлению автомобильных дорог «Сибирь» **Федерального дорожного агентства** (Сибуправтодор) в расторжении госконтракта на строительство Восточного обхода Новосибирска стоимостью 10,3 млрд рублей, который начала возводить в 2013 году дорожно-строительная компания «Сибмост», говорится в материалах Арбитражного суда.

31 июля «Сибуправтодор» направил в подрядную организацию АО «Сибмост» решение об одностороннем отказе от исполнения госконтракта на строительство первого этапа Восточного обхода Новосибирска. Данное решение должен был подтвердить суд.

«В иске отказать полностью», – говорится в сообщении.

Ранее **Росавтодор** уже заявлял о намерении расторгнуть контракт с подрядчиком из-за многократных срывов календарного графика практически по всем видам работ – строительство первого этапа объекта должно было завершиться в 2016 году, позднее срок окончания работ сдвинулся на 2017 год, а затем на 2023-й. В настоящее время объект завершен на 45%: выполнены работы по подготовке площадки и переносу коммуникаций,

монтажу конструкций пяти путепроводов, отсыпке земляного полотна на 9,2 км, устройству водопропускных труб. Весь объем выполненных работ оплачен.

Восточный обход Новосибирска протяженностью 80 км должен соединить существующий Северный обход с федеральной трассой Р-256 «Чуйский тракт». Строительство первого 20-километрового участка – от трассы Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий до автодороги Академгородок – Кольцово – было начато в 2013 году и рассчитано на три года.

В мае 2020 года Арбитражный суд Новосибирской области признал «Сибмост» банкротом. В компании введено конкурсное производство сроком на шесть месяцев. С заявлением о несостоятельности летом 2016 года выступил субподрядчик «Сибмоста», среди его кредиторов Сбербанк, банк «Акцепт», Экспобанк и Федеральная налоговая служба. Общая сумма задолженности составляет около 8 млрд рублей. «Сибмост» реализует ряд крупных инфраструктурных проектов в регионах Сибири, занимается реконструкцией участка автомобильной дороги в Хакасии, соединяющей регион с соседними Красноярским краем и Тувой.

<https://tass.ru/sibir-news/9399221>

ПРАЙМ; 2020.09.09; СТРОИТЕЛИ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ В ЭТОМ ГОДУ ДЕНЬГИ ИЗ БЮДЖЕТА НЕ ПОЛУЧАТ

Федеральное финансирование строительства моста через Лену в 2020 году не планировалось, сообщил журналистам заместитель председателя правительства Якутии Кирилл Бычков.

По словам зампреда, сейчас идут технические изыскания.

«На этот год федеральное финансирование не планировалось. В этом году у нас полностью финансирование идет за счет концессионеров, в следующем году и наши республиканские средства предусмотрены. И в этом году они предусмотрены, уже реализуются подготовка территории, подготовка земельных участков», – сказал Бычков.

В феврале 2020 года между правительством Республики Саха (Якутия) и ООО «Восьмая концессионная компания» подписано концессионное соглашение на строительство Ленского моста.

Ленский мост включен в проект Национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период 2024 года и на перспективу до 2035 года.

Ранее вице-премьер Марат Хуснуллин поручил Минтрансу совместно с правительством Республики Саха (Якутия) просчитать финансовую модель ускорения строительства моста через Лену.

<https://1prime.ru/transport/20200909/832003707.html>

ЕКАТЕРИНБУРГ ОНЛАЙН; 2020.09.09; МАГИСТРАЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ, ВЫДЕЛЕНКИ И ТАРИФЫ: ВСЕ ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ О ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЕ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ

Мы поговорили с разработчиком транспортной реформы и задали ему вопросы читателей E1.RU

В мэрии Екатеринбурга презентовали давно ожидаемую транспортную реформу. Ее для нашего города-миллионника подготовили московские специалисты из «Центра экономики инфраструктуры».

Мы решили взять интервью у вице-президента «Центра экономики инфраструктуры» Павла Чистякова и задать ему все вопросы, которые волнуют наших читателей.

По словам Павла Чистякова, общественному транспорту и его развитию требуется двойное внимание. В Екатеринбурге с ним много проблем: автобусный парк устарел, автобусы ходят не вовремя, ходят набитые битком. Из-за этого люди опаздывают на работу, учебу, по своим делам. Это несоблюдение расписания и низкая концентрация транспортных средств отмечаются жителями как главные проблемы.

-
- Сегодня прозвучала цифра: 65% екатеринбуржцев продолжают пользоваться общественным транспортом. Но у нас в городе очень много автомобилей, каждый день огромные пробки. Откуда взялась такая цифра?
 - У нас было несколько источников информации: жалобы, социологические исследования, которые как раз и показали эту цифру (мы спрашивали несколько тысяч екатеринбуржцев о том, куда, на чем и как часто они перемещаются). Мы составили представление об общей мобильности, о количестве поездок, которые совершаются средним жителем Екатеринбурга в год, и о том, какая доля из них совершается на общественном транспорте. Уровень автомобилизации в Екатеринбурге действительно высокий, город входит в 15 городов-лидеров в стране по количеству машин на одного жителя. В уральской столице достаточно много богатых семей, где больше чем одна машина, в отличие от других городов, где эта прослойка поуже. Третий источник, самый главный, – валидация проездных документов, треки транспортных средств. Мы получили детальную информацию о перевозках в Екатеринбурге.
 - В какой период проводились эти исследования?
 - Работа продолжается уже больше года. Мы застали самые разные времена: мы были с Екатеринбургом и в пандемию, и в пиковые дни зимой прошлого года, и осенью, то есть мы видели абсолютно все сезоны и разные состояния транспортной системы.
 - Мог ли коронавирус как-то негативно повлиять на ваши исследования?
 - Нам было интересно посмотреть, что происходит с динамикой пассажиропотока во время пандемии и после нее. Понятно, что во время коронавируса она упала до 10%. Потом было медленное восстановление, оно происходит и сейчас, на самом деле, пассажиропоток до такого уровня, как до пандемии, еще не добрался, но где-то к ноябрю все восстановится. Мы видим, что восстановление происходит быстрее, чем мы думали. Многие урбанисты говорили, что пандемия принесет тектонические сдвиги и удаленная занятость сыграет свою роль. Но даже в таком продвинутом городе, как Екатеринбург, с точки зрения структуры занятости, все равно все это возвращается в общественный транспорт.
 - Сегодня прозвучало заявление, что это не революция, а эволюция. Это консервативный документ? Или ждать глобальных перемен?
 - Я бы отметил, что реформой можно назвать реформу системы управления транспортом. Эти изменения будут достаточно масштабными. Они предполагают изменения типов контрактов между городом и перевозчиками. Они предполагают концессию на городской электрический транспорт. Они предполагают изменения тарифной системы. Это три основных компонента, которые действительно можно назвать реформой. Все остальное – это постепенная эволюция маршрутной сети города, по мере того как финансовые возможности города, федерации и частных инвесторов будут позволять закупать новые транспортные средства. Когда будет возможность поставить на маршрут более вместительные автобусы, будет меняться его трассировка. Если это потребуются. Какие-то маршруты мы будем предлагать продлевать. Например, 57-й маршрут, у него остается вся его текущая трассировка, но мы будем предлагать продлить его на ЖБИ.
 - Новая тарифная сетка. Горожане уже посчитали, сколько будут тратить на проезд. Кто выиграет в результате этих изменений?
 - Пока эти предложения – лишь предложения. Конкретную дату внедрения я сказать не могу. Это должен быть 2021 год. Главное, что мы хотим предложить городу, – новые принципы тарифной системы. Первый принцип – это стимулирование поездок с использованием долгосрочных проездных. Месячный проездной билет должен стать дешевле, чем сейчас. И дешевле, чем если человек будет покупать билет каждый раз. В той модели, которая сейчас сделана, на все виды транспорта, включая метро, проездной будет стоить 1500 рублей. То есть хоть каждый день можно по такому проездному кататься, безлимитно. Это будет стимулировать людей пользоваться общественным

транспортом и в конечном итоге привлечет большее количество пассажиров, которые компенсируют то падение выручки, которое будет связано с этим удешевлением.

– Много ли у нас тех, кто очень много ездит? Каково соотношение?

– У нас порядка четверти пассажиров ездят чаще чем четыре раза в неделю. Это очень большая доля, они самые главные пользователи транспорта. То есть, условно говоря, гость Екатеринбурга может заплатить и 26 рублей, и 32 рубля. Он пользуется этим транспортом один раз, и для него это не проблема. Либо человеку, который, как правило, ездит на машине, однажды будет удобнее несколько остановок проехать на трамвае. Он тогда заплатит эти 32 рубля. В любой тарифной системе кто-то выигрывает, кто-то проигрывает. Мы хотим, чтобы выиграла та, кто пользуется транспортом регулярно. И вторая категория – пенсионеры. Цену на льготный проездной на 30 дней мы предлагаем снизить с 850 рублей до 500, и это позволяет людям существенно экономить. Да, будут категории людей, у которых произойдет подорожание, но для них доля расходов на транспорт очень незначительна. Также хотел бы отметить факт бесплатных пересадок. Это порядка 19% жителей, для них проезд просто станет в два раза дешевле. Потому что, если ты едешь на метро и пересаживаешься на трамвай, ты платишь дважды сейчас. А так ты сможешь приложить свою Екарту – и с нее ничего не спишется.

– Это московский опыт.

– В Москве этот опыт внедрялся долго и тяжело. И там ты в метро до сих пор платишь заново. А Екатеринбург первый пойдет на эти меры, я уверен, что это беспрецедентный и очень позитивный опыт. И он будет положительно воспринят на федеральном уровне.

– Почему пересадки включили во все тарифы? И насколько реально совершить пересадку в течение 90 минут? У нас в городе бывает дождь, бывает снег, бывает, что какое-то ДТП произошло, транспорт встал – все, человек не успевает.

– Самое главное, дождь не должен влиять на скорость общественного транспорта. Если влияет – значит, это плохой общественный транспорт. Именно поэтому мы много говорили о выделенных полосах движения автобусов, обособлении трамвайных путей, чтобы трафик автомобильный не препятствовал перемещению пассажиров, которые едут на общественном транспорте. Это приоритет. А что касается пересадки, то для того, чтобы она была быстрой и удобной, придется провести определенные мероприятия. В частности, создание ТПУ, когда мы говорим о соединении отдаленных районов с основной частью города.

– Про выделенки. У нас очень компактный город с узкими дорогами. Где по Амундсена их строить, если там две полосы? Наши водители очень не любят, когда им сужают пространство.

– Я очень хорошо понимаю этих водителей. Я помню, что, когда выделенки начали массово вводить в Москве, был настоящий взрыв. Но мы надеемся, что пробки сократятся, движение будет более упорядоченным. Мы очень детально прорабатывали данную тему и видим на этих улицах потенциал, чтобы пробки сократились. Это законы физики: когда у вас две полосы, машины перестраиваются, далеко не все это делают по правилам, кто-то тормозит, высаживает пассажиров. От этого и замедляется скорость движения. Если у вас ровное движение в одну сторону, если хорошо отрегулированы светофоры, то тогда скорость движения автомобилистов вырастет. Надеемся, что наши предложения – в этом духе.

– Как будут убирать дублирование маршрутов? У нас часто бывает проблема, что один маршрут «съедает» другой.

– Главный принцип транспортного планирования – использовать тот вид транспорта, который наиболее комфортен для людей. Там, где горожан много, мы предлагаем использовать трамваи и троллейбусы. И нигде не предлагаем оставить что-то одно, только трамвай или только троллейбус. Дублирования могут быть везде, но их степень существенно сократится. Однако все это не произойдет быстро. Подобного рода

изменения возможны будут только тогда, когда качество трамваев повысится. Для этого нужна концессия, частные инвесторы вложат средства в обновление парка и инфраструктуры, тогда трамвай вывезет всех желающих, кто хочет проехать по этому маршруту. Тогда часть маршрутов, которые едут по дублирующей улице, можно будет переместить туда, где вообще ничего не ездит. Например, на Уралмаше есть кейс – улица Кировградская, где вообще нет никакого маршрута, и там много домов находятся вне зоны пешеходного доступа до остановок. Соответственно, не особо меняя структуру парка, на эту улицу перенесут маршрут, который закрывает потребность людей, живущих там. А там, где есть трамвайно-троллейбусная инфраструктура, свой маршрут и останется.

– Хотелось бы поговорить о новых видах транспорта, которые подразумевает реформа. В частности, о возвращении автобусов-гармошек. Улицы у нас узкие, этот транспорт будет создавать проблему в силу своих габаритов.

– Я с детства обожал автобусы-гармошки. И на улицах у них не было никаких проблем. Конечно, их не надо загонять на улицы с острым углом поворота.

– Почему в новой транспортной схеме нет электробусов? Это дорого? Неэффективно?

– У нас не было предустановок, что обязательно нужны электробусы. Мы считаем, что нужно по максимуму использовать ту инфраструктуру, которая была и до этого, в которую вложили деньги наши предки. Нам кажется, что при том уровне развития троллейбусной сети, который есть в городе, нам надо в первую очередь использовать ее. Электробусы будут задействованы на длинных маршрутах.

– Нужна ли какая-то дополнительная инфраструктура для обслуживания троллейбусов с автономным ходом?

– В том-то и дело, что для них не нужны стационарные зарядки, которые нужны для электробусов. В Екатеринбурге есть троллейбусное депо, которое вполне может с этим справиться.

– О соблюдении расписания и брутто-контрактах. Правда ли, что основной плюс этого – то, что сократятся уличные гонки? Но насколько выгодно это будет для предприятий? Не возникнет ли ситуаций, когда предприятие уходит с рынка, потому что контракт не устроил?

– Сама идея брутто-контракта в том, что меняется мотивация перевозчиков. На сегодня мотивация перевозчиков – собрать как можно больше выручки. Соответственно, чем раньше ты приехал на остановку и чем дольше ты на ней постоял, тем больше у тебя выручка. Брутто-контракт предполагает совершенно другие экономические принципы: город оплачивает транспортную работу – выполненные по расписанию рейсы с надлежащим качеством. Там возникает система штрафов, но она не привязана к пассажиропотоку. Перевозчики даже становятся более защищены: если, например, пандемия или все уехали на дачу, у перевозчиков нет никаких рисков с пассажиропотоком. Все эти риски перекладываются на город, на бюджет. Но если он проехал и у него выключился кондиционер, если он проехал с опозданием, если сломался автобус, потому что он за ним не следит, он не вышел на рейс – его будут штрафовать. Для города это будет дороже. Сейчас многие регионы переходят на такую систему.

– Как их контролировать? Откуда вы будете знать, сколько людей он перевез? Какие условия в салоне?

– Для этого в Екатеринбурге должен быть создан единый центр управления перевозками. Контроль качества, выявление проблем, предложение корректировок маршрутной сети, те самые изменения маршрутов под спрос – это три вещи, которые должен делать этот центр. Главная идея – все транспортные средства должны быть оснащены датчиками, которые будут показывать все, что нужно мониторить: температуру, состояние водителя, передавать координаты, показывать, соблюдает ли водитель расписание. И пассажиропоток – насколько наполнено транспортное средство.

- Много комментариев касается трамвая. В транспортной схеме есть идея вернуть ветку на 8 Марта. Это самый центр города. Зачем?
- Это участок с наибольшим спросом на перемещение на общественном транспорте. Нет такого куска земли, по которому ехало бы больше пассажиров. То, что раньше его там не было, градостроительная ошибка. Это даст возможность проехать больше точек на трамвае.
- У трехсекционных трамваев нет ограничений при обслуживании маршрутов? У нас есть крутые повороты, где им будет тесно.
- Мы предлагаем обособление транспортных путей. Были вопросы об энергоснабжении таких трамваев, но на самом деле концессионный проект предполагает модернизацию тяговых подстанций.
- Какова роль метрополитена в новой транспортной схеме?
- Мы старались делать акцент на мероприятиях ближайших нескольких лет. Замена парков. И занимались такой тонкой настройкой. Насчет метро – есть проекты, есть понимание, где будут станции. Главное, чтобы было финансирование.
- Почему Широкая Речка не упоминается в транспортной реформе?
- Широкая Речка тоже есть, там предусмотрено повышение частоты движения автобусов и ряд выделенок. Так что этот вопрос мы тоже закрываем.
- Что за проект автобуса-экспресса по Кольцовскому тракту?
- Компрессорный так построен, что, если ехать по Кольцовскому тракту, основное сокращение времени в пути получается за счет того, что там долгое время можно не делать остановку. Сейчас там автобусы по понятным причинам останавливаются много где, время в пути очень долгое. На Кольцовском тракте можно будет в два раза сократить время в пути. Такой маршрут будет оптимален.
- Как считали цифры, по которым за 22 минуты можно будет доехать с Компрессорного до метрополитена и из Академического до центра?
- Транспортное моделирование – наука точная. У нас была специальная программа, которая с учетом реальной дорожной обстановки позволяла рассчитывать, как изменится скорость. И 22 минуты – это в пиковый час. Вне часа пик это будет еще быстрее. Это условность до какой-то степени, но если больше трех минут отклонение, то мы будем считать, что водитель не придерживается расписания.
- Если я в общественном транспорте расплачусь не картой, а наличкой, то каким образом я смогу пересесть на другой вид транспорта в течение 90 минут? Или только в электронном сервисе это возможно?
- По всей России сейчас такой тренд – замещение наличной оплаты безналичной. Это по всем причинам хорошо, так как позволяет контролировать отсутствие «серых» схем оплаты, это эпидемически безопасно, в некоторых регионах это просто дешевле. Мы надеемся, что оплата будет на 90% безналичной в Екатеринбурге через несколько лет.
- Почему безлимитный билет – полторы тысячи? Почему не сделать тариф без пересадки, но за 20 рублей, например?
- Бюджет города должен был схлопнуться. Мы не могли предложить сделать, например, бесплатный проезд в общественном транспорте, потому что городу это не потянуть. На сегодня тарифов слишком много, мы хотим их сократить и сделать более универсальными. В городе есть разные районы, есть удаленные. Если мы говорим жителям удаленных районов, что им нужно платить за пересадки, то, получается, их будто штрафуют за то, что далеко живут. Поэтому мы предложили бесплатные пересадки во всех тарифах.
- Откуда возникла проблема с переносом остановочных комплексов?
- На Химмаше четверть домов находится далеко от остановок. На Уралмаше довольно много, в Екатеринбурге это действительно проблема. До остановок идти 20–30 минут, поэтому общественным транспортом и не пользуются. Теперь остановки будут не дальше

чем в 500 метрах от жилых домов. **Минтранс** был разработан стандарт качества, мы ориентировались на него.

– Сколько будет стоить студенческий проездной?

– 500 рублей. Это дешевле, чем сейчас. У пенсионеров – так же. Это одна категория – льготный проездной.

– Будет ли маршрут от Уктуса до Уралмаша?

– Мы предлагаем ввести серию магистральных маршрутов, особенно троллейбусных. Мы много времени потратили на сбор данных, он показывает, откуда куда люди ездят. У нас очень сложная география перемещений. Есть люди, которые живут в центре и работают на окраине, есть люди, которые живут на окраине, а работают на другой окраине. И с Уктусом вы привели отличный пример, потому что много людей ездят с Уралмаша туда работать. Поэтому на тех корреспонденциях, где ездит очень много людей, мы вводили прямой маршрут и убирали для них пересадки.

– У нас была печальная история с маршрутом № 53. Автобус перестал ходить, потому что в нем не было пассажиров. У нас экспрессы вообще не живут?

– Наши экспрессы не повторят его судьбу. Так или иначе, если у нас живет больше 10 тысяч человек на одном конце города, то их можно вывезти. Но глобально мы против экспрессных маршрутов. Это сделано в порядке исключения.

– В Кольцово постоянная проблема с выездом.

– С поселком Кольцово есть проблема. Мы предлагаем глобальное улучшение доступности с Химмаша. Надо будет подождать подольше, но мы усилим железнодорожное сообщение. Оно позволит кольцовцам выезжать очень быстро. Речь идет о городской электричке. Чтобы это получилось, требуются определенные вложения, мы это обсуждаем с РЖД, это следующий этап развития транспортной системы.

– В новой схеме подразумевается, что число автобусов и троллейбусов будет уменьшаться, вместо них на линию выйдут более вместительные машины. Как это отразится на интервалах маршрутов? Люди жалуются, что после 22:00 уехать невозможно.

– Магистральный маршрут предполагает, что до позднего вечера весь транспорт ходит. Ночью – реже, но тоже. Всё круглосуточное. Мы везде, где пассажиропотоки большие, предлагаем сокращение интервалов. Это за счет того, что устраняется дублирование частично, три маршрута с тремя маленькими маршрутками заменяются одним большим автобусом, который ходит очень часто. В Екатеринбурге много проблем, когда перевозчики не выпускают маршрутки в соответствии с графиком, из-за этого интервал увеличивается.

– Что будет с зарплатами водителей?

– Мы знаем, что если транспорт переводится на оплату транспортной работы, то возникает смета, где зарплата водителей становится белой и понятной. У водителя есть социальные гарантии, зарплата точно будет выше, чем сейчас, потому что рынок труда станет конкурентным. Мы ожидаем, что зарплата водителей вырастет. Это будет дополнительной нагрузкой на бюджет.

– В 2019 году в метрополитене в стоимость проезда была добавлена инвестиционная надбавка – 4 рубля. По итогам года было заметно, что пассажиропоток стал падать. Не столкнемся ли мы с этим же?

– Кому-то может не понравиться удорожание разового тарифа. Но эта разница в 4 рубля становится заметной, когда вы пользуетесь транспортом каждый день. Если вы пользуетесь им три раза в месяц, вы этого и не заметите.

– Что будет выполнено в первую очередь, а что – в удаленной перспективе?

– То, с чего все должно начаться, – реформа управления общественным транспортом. Мы рассчитываем, что в следующем году заключим концессию на трамвай, тогда она будет завершена. Что касается эволюции маршрутной сети, для начала мы хотим решить проблему удаленных маршрутов. В первую очередь – Мичуринский, Академический,

Компрессорный. С ними будут происходить изменения. И начало стройки трамвайной линии в Академический.

– Какой-то итоговый документ появится в открытом доступе, чтобы туда можно было вносить предложения?

– Для чего нам нужен был итоговый документ? Чтобы оценить, сколько денег со стороны нам понадобится. Детальная проработка – это 2020–2021 год. Это можно будет обсуждать, это будет в открытом доступе. У нас не было задачи сформировать маршрутную сеть на 2036 год, к которой бы сейчас люди вносили предложения. Это просто бессмысленно.

https://www.e1.ru/news/spool/news_id-69460639.html

КОММЕРСАНТЪ ЕКАТЕРИНБУРГ; ДАРЬЯ СОКОЛОВА; 2020.09.09; ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОЦЕНЯТ КИЛОМЕТРАМИ; В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ИЗМЕНЯТ МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

Власти Екатеринбурга представили планы по развитию системы городского транспорта на ближайшие годы. В частности, предполагается обновить подвижной состав, изменить тарифы на проезд, а также ввести новую модель управления транспортом. В городе будет создан единый центр управления перевозками, а с перевозчиками будут заключать брутто-контракты (перевозчикам будут платить на километраж рейсов, а не за количество пассажиров). Частные компании сообщили, что детали контрактов с ними не обсуждали, и пока нельзя оценить перспективы бизнеса.

Во вторник, 8 сентября, в мэрии Екатеринбурга презентовали проект «Меры по повышению качества транспортного обслуживания», разработанный ООО «Центр экономики инфраструктуры». Как сообщил вице-президент организации Павел Чистяков, компания разработала приложение по отслеживанию потоков на дорогах Екатеринбурга, их загрузки и других показателей. «Также проводился анализ мнений нескольких сотен граждан. В итоге 45% опрошенных пожаловались на несоблюдение расписания, 22% – на плохое состояние и перегруз транспорта, еще 17% – на работу водителей и кондукторов», – рассказал господин Чистяков. По его словам, самыми проблемными оказались маршруты №48, 53, 64, среди районов больше всего жалоб поступило из Академического, Компрессорного, Химмаша и Мичуринского.

«Мы предлагаем работать по нескольким направлениям, чтобы сделать проезд дешевле, комфортнее и быстрее. В проекте мы заложили полное обновление автопарка, это будет происходить постепенно по мере поступления средств», – рассказал господин Чистяков. В мэрии отметили, что до 1 ноября в Екатеринбург поступят 57 новых автобусов. «По нацпроекту “Безопасные и качественные автомобильные дороги” мы подали еще одну заявку на 60 автобусов по маршрутам №18, 24 и 27. Пока она успешно продвигается, если ничего не изменится, то в начале или первом квартале 2021 года мы получим новый транспорт», – сообщил заместитель мэра по вопросам благоустройства, транспорта и экологии Алексей Бубнов.

Проект предполагает снижение стоимости проезда по безлимитному билету на 30 дней. К концу 2021 года проездной на все виды транспорта будет стоить 1,5 тыс. руб., сейчас проездной по трем видам (трамвай, троллейбус и автобус) можно приобрести за 2380 руб. Цена льготного проездного на 30 дней снизится с 850 до 500 руб. Кроме того, в городе впервые введут пересадочный билет, по которому пассажир может заплатить 32 руб. и делать бесплатные пересадки в течение 90 минут. Господин Бубнов отметил, что воспользоваться услугой смогут пользователи Е-карты, так как «оплату наличными отследить будет сложно».

Эксперты «Центра экономики инфраструктуры» полагают, что экономия жителей Екатеринбурга составит 500 млн руб. в год, количество тарифов уменьшится с 41 до восьми. В компании отметили, что 30% поездок в городе совершается с пересадками, 40–

45% – с проездными. «Поэтому эта система работает на большинство», – отметил господин Чистяков.

Изменения планируется ввести в модели управления транспортом. В городе заработает единый центр управления перевозками, который будет контролировать качество услуг, корректировать маршруты. С перевозчиками будут заключать специальные контракты, по которым компаниям будут платить за километраж выполненных рейсов, а не за количество перевезенных пассажиров. «Перевозчики должны будут соблюдать график, поддерживать транспорт в хорошем состоянии за счет компенсаций из областного бюджета. Таким образом, они перестанут охотиться за пассажирами и будут получать фиксированный доход», – сообщил Павел Чистяков. Он добавил, что «все обсуждалось и с гражданами, и с перевозчиками».

Впрочем, перевозчики сообщили, что узнали о планируемых изменениях из СМИ. «Я сегодня узнаю об изменениях в транспортной сфере из новостей. С нашей компанией не советовались, но о брутто-контрактах говорят давно в формальной форме без деталей. Стоимость километража очень важна для экономики предприятия, если цена не устроит перевозчика, то он просто закроется. Когда власти хотя бы начнут обсуждать детали, я буду понимать, есть ли смысл продолжать бизнес или нужно распродать то, что есть», – отметил директор по развитию компании «Авто-Ном» Юрий Минин. Он добавил, что «идеальную цену» за 1 км оценить сложно, так как необходимо учитывать льготные проездные, заполняемость маршрутов в определенные часы и другие детали. «Экономия пассажиров на 500 млн руб. – это недополученная прибыль перевозчиков, если учесть, что количество поездок останется таким же. Как возмещать эту сумму перевозчикам?» – возмутился Юрий Минин.

Генеральный директор «Форт-Транс» Алексей Елисеев подтвердил, что «по существу тема с брутто-контрактами не обсуждалась». «Раньше были размытые диалоги об этом. Сейчас оценить преимущества или недостатки этой реформы сложно, так как нет конкретики. Как только появятся какие-то требования, нормативные акты, стоимость контрактов, мы сможем рассчитать, насколько это выгодно», – отметил господин Елисеев. Впрочем, проект уже подписан мэром Александром Высокинским, и его реализация началась.

<https://www.kommersant.ru/doc/4483836>

ТАСС; 2020.08.09; РЖД ЗАВЕРШИЛИ УСТАНОВКУ ПРОЛЕТНЫХ СТРОЕНИЙ НОВОГО Ж/Д МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ КОЛА ПОД МУРМАНСКОМ

РЖД завершили работы по установке пролетных строений нового железнодорожного моста через реку Кола в районе станции Выходной в Мурманской области, говорится в сообщении компании.

Следующий этап работы – обустройство железнодорожной инфраструктуры на мосту и на подходах к нему.

РЖД ранее организовали движение поездов по обходному участку пути. Для этого были уложены новые пути от станции Выходной до блокпоста, модернизирована железнодорожная инфраструктура в городе Кола. Первый грузовой поезд по обходному участку прошел 19 июня, пассажирский – 24 июня.

Ранее при проведении ремонтных работ обрушился железнодорожный мост в Кольском районе под Мурманском, где из-за паводка была смещена и деформирована одна из опор. Восстановление моста планируется завершить к октябрю, это позволит возобновить железнодорожное сообщение в полном объеме, сообщил журналистам гендиректор РЖД Олег Белозеров.

<https://tass.ru/ekonomika/9397143>

ТАСС; 2020.08.09; МЕЖДУ СИМФЕРОПОЛЕМ И СЕВАСТОПОЛЕМ ОТРЕМОНТИРУЮТ УЧАСТОК ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Капитальный ремонт участка путей планируется провести на одной из основных железнодорожных веток Крыма, сообщается во вторник на сайте Главгосэкспертизы.

«Перегон Бахчисарай – Сирень входит в состав железнодорожной линии, связывающей Севастополь и Симферополь. Капитальный ремонт пройдет на ее однопутном участке протяженностью 6,18 км: с 1 496-го км по 1 502-й км. Проектные решения включают замену верхнего строения пути, очистку щебеночного балласта и досыпку нового для обеспечения необходимой толщины слоя, регулировку контактной сети и другие необходимые работы, которые позволят увеличить срок службы верхнего строения пути и будут способствовать сохранению подвижного состава», – говорится в сообщении.

По данным ведомства, на участке перегона Бахчисарай – Сирень после капитального ремонта максимальная скорость движения составит 60 км/ч для грузовых и пассажирских поездов. Финансирование капитального ремонта планируется осуществлять за счет средств федерального бюджета. Застройщиком выступит ФГУП «Крымская железная дорога», генеральным проектировщиком является АО «Ленпромтранспроект».

Уточняется, что к настоящему моменту эксперты Крымского филиала Главгосэкспертизы России проверили достоверность определения сметной стоимости работ. Выдано положительное заключение.

<https://tass.ru/ekonomika/9401849>

ТАСС; 2020.08.09; «РОСМОРПОРТ» ОЖИДАЕТ СОГЛАСОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ НА ТЕРМИНАЛ В ПИОНЕРСКОМ В IV КВАРТАЛЕ

«Росморпорт» направил в **Росморречфлот** предложения по выделению средств на достройку международного морского терминала в городе Пионерский Калининградской области и ожидает согласования в четвертом квартале 2020 г. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе** предприятия.

«Летом 2020 года ФГУП «Росморпорт» направило **Росморречфлоту** предложения по выделению средств на достройку терминала. С учетом сроков рассмотрения и согласования данных предложений ожидаем внесение изменений в федеральную адресную инвестиционную программу в четвертом квартале текущего года», – сказал представитель предприятия.

Он добавил, что сроки реализации проекта остаются прежними – его планируется завершить в 2022 году.

Строительство международного морского терминала в городе Пионерский на данный момент зависит от финансирования, и после решения вопроса инвестиций можно будет говорить о конкретных сроках, сообщил ранее журналистам **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

Причины переноса сроков

В декабре 2017 года Росморпорт заключил с компанией «Больверк» контракт на 7,4 млрд рублей на строительство объекта. Позднее контракт был расторгнут.

Ввод объекта в эксплуатацию был изначально запланирован на 2019 год. На момент расторжения контракта с «Больверком» работы на объекте были выполнены на 27%, а начало эксплуатации перенесено на конец 2021 года.

ТАСС; 2020.08.09; ВДОЛЬ ЗАПАДНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ САХАЛИНА ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ МОРСКОЙ ТРАМВАЙ

Власти Сахалинской области намерены запустить в Татарском проливе вдоль западного побережья Сахалина морские суда для перемещения из одного населенного пункта острова в другой. Об этом во вторник сообщил ТАСС губернатор региона Валерий Лимаренко.

Сахалин является самым крупным островом России, его протяженность с юга на север составляет 948 км. Перемещаться из одного населенного пункта в другой на острове можно с помощью авиации, железной и автомобильных дорог. Поездка на автомобиле или на поезде через весь Сахалин займет более 15 часов.

«Мы хотели бы по западной части Сахалина пустить быстроходные морские суда, которые ходили бы как морской трамвай. Условно говоря, через каждые два часа они переходили бы из одного населенного пункта в другой и обратно, чтобы было постоянное морское сообщение. Такие планы», – сказал глава региона.

Вопрос транспортной доступности является одним из первоочередных для Сахалинской области. Регион расположен на островах, его деятельность по многим направлениям зависит от морского и воздушного сообщения. В первую очередь это касается развития туризма и строительства (завоз стройматериалов с материка и отправка по региону). Именно поэтому островные власти уделяют большое внимание обновлению транспортной инфраструктуры.

<https://tass.ru/v-strane/9396517>

ГТРК ТАТАРСТАН; 2020.08.09; В ТАТАРСТАНЕ ДОСТАНУТ СО ДНА 21 ЗАТОНУВШЕЕ СУДНО

В Татарстане планируют достать 21 затонувшее судно. Работы начнут проводить с 2023 года по программе «Оздоровление Волги». Об этом министр экологии и природных ресурсов РТ Александр Шадриков рассказал на пресс-конференции в ИА «Татар-информ».

«Нами проведены водолазные обследования Куйбышевского и Нижнекамского водохранилищ. В пределах Татарстана выявлено 90 затонувших судов», – пояснил Александр Шадриков.

Также он добавил, что работы по подъему затонувших судов могут провести и раньше, если будет возможность. Он уточнил, что сейчас ведутся переговоры с Министерством природных ресурсов и экологии РФ. Также в рамках программы планируется снос двух объектов, которые вредят экологии – бездействующих трубопроводов нефти в Нижнекамском водохранилище.

<https://www.vesti.ru/article/2455279>

ПРАЙМ; 2020.08.09; РОСАВИАЦИЯ С 27 СЕНТЯБРЯ ПОСТАВИЛА НА УЧЕТ 22,3 ТЫС БЕСПИЛОТНИКОВ

Росавиация с 27 сентября поставила на учет 22,3 тысячи беспилотных воздушных судов (БВС) с максимальной взлетной массой от 0,25 до 30 килограммов, следует из материалов ведомства.

Правила учета БВС максимальной взлетной массой от 0,25 до 30 килограммов, произведенных в РФ или ввезенных на ее территорию, правительство утвердило в конце мая прошлого года. Они вступили в силу с 27 сентября. Полномочия учитывать дроны возложены на **Росавиацию**.

Всего с 27 сентября по 31 августа **Росавиация** получила 18 571 заявление о постановке БВС на учет. На учет поставлены 22 332 беспилотника, по 1541 заявлению было отказано, говорится в материалах. В одном заявлении может быть подано на учет несколько БВС одного типа.

Вместе с тем за этот же период было снято с учета 157 БВС.

Как поясняет **Росавиация**, основной причиной отказа в постановке БВС на учет является несоответствие заявлений установленным требованиям. Среди них: некорректные паспортные данные владельца БВС, отсутствие СНИЛС владельца БВС или номер СНИЛС указан некорректно, заявление подписано лицом, не имеющим соответствующих полномочий, не указан или указан некорректно ОГРН (ИНН) организации, некорректный

серийный номер БВС, подано заявление о постановке БВС, которое по своей взлетной массе не подлежит учету, в одном заявлении указаны БВС разных типов, тип БВС не соответствует фотографии, приложенной к заявлению.

ТАСС; 2020.08.09; КАМЧАТКА СТАНЕТ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ ПЛОЩАДКОЙ ПО РАЗВИТИЮ МАЛОЙ АВИАЦИИ В РОССИИ

Профильные министерства – **Министерство транспорта России**, Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики и Министерство промышленности и торговли поддержали предложения властей Камчатки о создании в регионе экспериментальной площадки по развитию малой авиации в РФ. Об этом сообщил журналистам во вторник председатель Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, местному самоуправлению и делам Севера Олег Мельниченко в ходе рабочей поездки на полуостров.

«Несмотря на то, что в Москве во время совещания было три часа ночи, заместители федеральных министров принимали участие в нашем обсуждении по видеосвязи. Ключевые министерства – **Министерство транспорта России**, Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики и Министерство промышленности и торговли поддержали предложения Камчатского края о создании на полуострове экспериментальной площадки по развитию малой авиации в России», – сказал Мельниченко.

Врио губернатора Камчатского края Владимир Солодов пояснил ТАСС, что речь идет о предложениях по обновлению авиационной техники, развитию взлетно-посадочных площадок, удешевлению перелетов. «Камчатский край станет модельным регионом, на котором будут отработаны особенности поддержки малой авиации в таких больших и удаленных регионах как Камчатка. В перспективе эта модель может быть тиражирована и в другие регионы», – сказал Солодов.

До большинства удаленных населенных пунктов Камчатского края можно добраться только по воздуху, и, несмотря на усилия властей региона по снижению тарифов, стоимость авиабилетов на рейсы местных авиалиний, в некоторых случаях, существенно выше, чем на перелеты в другие регионы страны.

Снижение стоимости авиаперевозок в крае

Также по итогам совещания врио губернатора сообщил, что власти Камчатки представили в правительство России предложения по снижению стоимости авиаперевозок в крае.

«Суть предложений заключается в том, чтобы разработать комплексную модель, которая позволит удешевить перевозки и сделать их более доступными. Она состоит из нескольких частей: обновление воздушных судов, потому что сейчас они устаревшие и сама эксплуатация удорожает перелеты, реконструкция взлетно-посадочных площадок, которая позволит максимально уйти от использования вертолетной техники и перейти к использованию самолетов, что также удешевит перелеты, и снижение административного регулирования малых аэропортов – все участники совещания согласились, что сейчас оно носит избыточный характер», – сказал Солодов.

Он добавил, что среди предложенных мер и создание прозрачной модели федерального субсидирования внутренних авиаперевозок. «Сейчас федеральное субсидирование распространяется только на межрегиональные перевозки, это справедливо для центральной части России, где расстояния не такие большие. У нас на Камчатке железной дороги нет – это базовое обеспечение жизнедеятельности наших граждан», – отметил Солодов.

<https://tass.ru/obschestvo/9395309>

ТАСС; 2020.08.09; ПАССАЖИРОПОТОК «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ВЫРОС В 20 РАЗ ПО СРАВНЕНИЮ С НАЧАЛОМ ПАНДЕМИИ

Пассажиropoтoк авиaкoмпaнии «Уральские авиалинии» в августе 2020 года вырос в 22,4 раза по сравнению с апрелем 2020 года и в 1,5 раза по сравнению с июлем 2020 года и составил почти миллион пассажиров, сообщается во вторник в официальном Telegram-канале компании.

«В августе 2020 года «Уральские авиалинии» перевезли 934 375 пассажиров. По сравнению с июлем этого же года пассажиропоток вырос в 1,5 раза, а по сравнению с апрелем 2020 – в 22,4 раза. На внутренних воздушных линиях (ВВЛ) перевезено 850 253, на международных воздушных линиях (МВЛ) – 84 122 человека. Однако это ниже показателей августа 2019 на 15%», – говорится в сообщении.

Уточняется, что в августе авиакомпания выполнила 6 231 рейс. По сравнению с июлем 2020 года авиакомпания увеличила количество рейсов более чем в 1,3 раза. С показателями аналогичного периода 2019 года разрыв составил 4%.

Всего с начала года услугами авиакомпании воспользовались 3,6 млн пассажиров, что на 44% меньше аналогичного показателя прошлого года. Всего за этот период выполнено 27 824 рейса, что на 34% ниже показателя 2019 года.

<https://tass.ru/ural-news/9400589>

РБК КАВКАЗ; 2020.08.09; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА СТАВРОПОЛЯ ВКЛЮЧИЛИ В ПЛАН ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин подписал постановление о внесении изменений в схему территориального планирования страны в области федерального транспорта. Документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

В раздел о воздушном транспорте включен проект реконструкции аэропортового комплекса «Шпаковское». Согласно документу она будет проводиться для увеличения объема пассажирских перевозок к 2025 году до 460 тыс. человек и 1500 тонн грузов; к 2030 году – до 680 тыс. пассажиров и 2000 тонн грузов и почты.

Сроки проведения реконструкции в документе не обозначены. Ранее в схему территориального планирования также была включена реконструкция объектов на территории аэропорта Минеральные Воды.

В частности, здесь предстоит провести реконструкцию рулежных дорожек и перрона, мест стоянки воздушных судов, водосточно-дренажной системы, а также заменить светосигнальное оборудование, а также построить аварийно-спасательную станцию. Реконструкция должна позволить увеличить пассажирские перевозки не менее, чем на 200 тыс. в год. В 2019 году пассажиропоток аэропорта Минвод составил 2,5 млн человек, увеличившись на 4,9%.

В сентябре 2019 года стало известно, что в 2020 году стартует реконструкция взлетно-посадочной полосы и перрона аэропорта Ставрополя. Минтранс региона сообщил, что она завершится в 2022 году.

В холдинге «Новопорт», в управлении которого находится аэропорт Ставрополя, сообщали, что проведенная реконструкция позволит расширить возможности по типу принимаемых самолетов. Сейчас аэропорт может принимать не все типы воздушных судов из-за инфраструктурных ограничений.

Как сообщал РБК Кавказ, в ноябре 2019 года губернатор Ставрополья Владимир Владимиров сообщил, что в общей сложности в реконструкцию двух аэропортов Ставропольского края в ближайшие годы планируется вложить 4,7 млрд рублей. На реконструкцию аэропорта Ставрополя будет направлено 1,7 млрд рублей, на аэропорт Минеральных Вод – 3 млрд рублей.

<https://kavkaz.rbc.ru/kavkaz/08/09/2020/5f57571d9a7947cbe9082d84>

РИА НОВОСТИ; 2020.08.09; ПРЕДСТАВИТЕЛИ АВИАПАССАЖИРОВ ВЫСТУПИЛИ ЗА ЕДИНЫЕ ПРАВИЛА ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ

Общероссийское объединение пассажиров выступает за единые правила провоза животных в самолетах, учитывающие комфорт во время полета всех людей на борту, в том числе имеющих аллергию, сообщил РИА Новости **председатель организации Илья Зотов**.

Российская авиакомпания во вторник объявила, что увеличила количество домашних животных, которых можно провозить в салоне самолета одновременно, с трех до десяти. «Общероссийское объединение пассажиров считает, что правила провоза домашних животных должны учитывать тип воздушного судна и не снижать комфорт во время полета для других людей, в том числе имеющих аллергию, – сказал Зотов. – При этом важно установить единые минимальные нормы провоза домашних животных, так как сейчас в стране существует более 11 различных правил и требований к переноске».

По его словам, стоит рассмотреть возможность доплаты за превышение нормы по весу для домашнего животного, если оно свободно помещается в переноску, габариты которых установлены правилами авиакомпаний.

«Фактически, нововведения позволят большему количеству пассажиров приобрести билет и не столкнуться с ситуацией вынужденной отмены полета, так как число домашних животных всегда строго ограничено», – продолжил он.

Минтранс РФ ранее сообщал, что вопросы перевозок животных в самолетах прорабатываются в рамках межведомственной рабочей группы, российские авиакомпании готовят свои предложения. В том числе обсуждалось совершенствование информирования об условиях этих перевозок, качественные характеристики переносок, порядок принятия мер в случае аллергических реакций на борту у пассажиров. О результатах этих обсуждений не сообщалось.

<https://ria.ru/20200908/aviaperevozki-1576933822.html>

РБК; МИХАИЛ КОТЛЯР; 2020.09.09; UTAIR УВЕЛИЧИЛА МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМОЕ ЧИСЛО ЖИВОТНЫХ НА ОДНОМ АВИАРЕЙСЕ

Теперь в салоне можно провезти до десяти животных за один рейс. Раньше на борт допускали только трех кошек или собак

Пассажиры авиакомпании Utair с сентября могут брать в салон самолета до десяти животных на один рейс. Об этом сообщает **пресс-служба** перевозчика.

Ранее в Utair, как и в большинстве других российских авиакомпаний, можно было провозить в салоне не более трех питомцев за один полет.

В соответствии с новыми правилами в салоне экономкласса можно будет разместить до восьми животных, а бизнес-класса – до двух. Стоимость провоза одного домашнего животного на внутренних рейсах составит 3 тыс. руб, на международных – €50.

В компании отметили, что кошки и собаки весом до 10 кг должны летать в самолетах Utair исключительно в мягких переносках габаритами 55x40x25 см. Для животных-поводырей сохраняется бесплатная перевозка.

«Мы получали большой поток обращений от пассажиров с просьбой провозить в салоне более трех животных. Весь коллектив Utair поддержал эту инициативу. Внедрили ее за пару недель благодаря энтузиазму и вовлеченности сотрудников», – рассказал президент авиакомпании Павел Пермяков.

В январе «Аэрофлот» выступил за пересмотр правил перевозки животных после получившей скандальной резонанс гибели двух кошек в багажном отделении его самолета. В авиакомпании отметили, что в смерти питомцев виновны сотрудники компании «Шереметьево Хэндлинг», которая обрабатывает багаж всех рейсов «Аэрофлота» в Шереметьево.

Тема перевозки животных авиакомпаниями начала активно обсуждаться после инцидента осенью 2019 года, когда пассажир «Аэрофлота» Михаил Галин в провез в салоне самолета своего кота Виктора весом более 8 кг, что было нарушением правил. За это перевозчик лишил Галина 400 тыс. бонусных миль.

Общероссийское объединение пассажиров выдвинуло предложение пересмотреть действующие правила, ввести единые габариты и доплату за перевозку. Однако **Минтранс** не поддержал инициативу, указав, что нормы для перевозки животных в салоне зависят от конструкции каждой конкретной модели самолета.

<https://www.rbc.ru/society/08/09/2020/5f57528f9a7947c93a67f337>

Вернуться в оглавление