



Ежедневный мониторинг СМИ

9 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.08.10; АВИАТОРЫ ИДУТ НА ВТОРОЙ КРУГ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ НОВЫЕ СУБСИДИИ АВИАЦИИ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ	3
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.09.10; САМОЛЕТЫ СНЯЛИ С КАМЕР; ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ ЗА Пассажирами и Экипажем ОТЛОЖЕНО НА ТРИ ГОДА	3
КОММЕРСАНТЬ; ВИТАЛИЙ ГАЙДАЕВ, ПОЛИНА СМОРОДСКАЯ; 2020.09.10; АКЦИЯМ «АЭРОФЛОТА» НЕ ХВАТАЕТ ПассажиРОВ; УПРАВЛЯЮЩИХ БЕСПОКОЯТ ПЕРСПЕКТИВЫ ОТРАСЛИ.....	5
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.09.10; НЕЛЕТНАЯ КВОТА: БИЗНЕС ЖАЛУЕТСЯ НА НЕХВАТКУ РЕЙСОВ В ОАЭ И НА МАЛЬДИВЫ; ДЛЯ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ СПРОСА РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ ЧИСЛО БОРТОВ НЕОБХОДИМО УВЕЛИЧИТЬ МИНИМУМ В 3,5 РАЗА	6
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.09.10; ЦИФРОВОЙ КОНТРОЛЬ: ТАКСИСТОВ БУДУТ УЗНАВАТЬ ПО ПРОФИЛЮ; НОВАЯ СИСТЕМА ПРИЗВАНА УВЕЛИЧИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ В СФЕРЕ ТАКСИ.....	8
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.09.10; САМ СЕБЕ КРАБОЛОВ; В БЮДЖЕТЕ НЕ НАШЛОСЬ СУБСИДИЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВ.....	9
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.09.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАПУСКАЕТ МЕХАНИЗМ ЗАЩИТЫ КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЙ; КРУПНЫМ ИНВЕСТИЦИОННЫМ ПРОЕКТАМ БУДЕТ ОБЕСПЕЧЕНА НЕИЗМЕННОСТЬ УСЛОВИЙ НА ДЛИТЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД	11
ИЗВЕСТИЯ; 2020.08.10; КВОТЫ НА РАЗРЕШЕНИЯ; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА МТПП ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК – О ТОМ, ЧЕМ ГРОЗИТ РЫНКУ ТАКСИ НОВЫЙ ЗАКОНОПРОЕКТ.....	12
КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ АСТАХОВ; 2020.08.10; АЭРОПОРТ ВЫХОДИТ ИЗ ПИКЕ; ЧЕРНОМОРСКИЕ КУРОРТЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПОДДЕРЖАЛИ БОЛЬШОЕ САВИНО	14
КОММЕРСАНТЬ FM; ИВАН ЯКУНИН; 2020.08.10; ПассажиРЫ ЗАГРУЗЯТ РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТОВ В ПРИЛОЖЕНИЕ; КАКОЕ РЕШЕНИЕ ПО ХРАНЕНИЮ АНАЛИЗОВ ПО COVID-19 ПРЕДЛАГАЕТ COMMONPASS.....	15
ВЕСТИ; ФУЛТОН ВАЛАРЕСО; 2020.08.10; В ЯКУТИИ ЗАВЕРШАЮТ 30-ЛЕТНЕЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ВАЖНЕЙШЕЙ ДОРОГИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	16
ВЕСТИ САМАРА; 2020.08.10; В САМАРЕ СТАРТОВАЛ ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНКУРС ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА «ЛУЧШИЙ ВОДИТЕЛЬ ТРОЛЛЕЙБУСА»	16
ВЕСТИ Н.НОВГОРОД; 2020.08.10; ЖИТЕЛИ ВОЛОДАРСКОГО РАЙОНА ПРОСЯТ СОХРАНИТЬ «КУКУШКУ».....	17
ТАСС; 2020.08.10; ИСПОЛНЕНИЕ РАСХОДОВ БЮДЖЕТА НА НАЦПРОЕКТЫ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ СОСТАВИЛО 55%.....	18
ТАСС; 2020.08.10; ТРАНЗИТОМ ПО РОССИИ В УХАНЬ ОТПРАВЛЕНА КРУПНЕЙШАЯ ПАРТИЯ САНКЦИОННОГО ГРУЗА	19
ТАСС; 2020.08.10; НА СЕВЕРЕ БУРЯТИИ ЗАВЕРШЕН СЛОЖНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГИ, ДЛИВШИЙСЯ ТРИ ГОДА.....	20

ТАСС; 2020.08.10; НОВГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ ДО 2021 ГОДА УСТАНОВЯТ НА ДОРОГАХ ДВА ПУНКТА ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ	20
ТАСС; 2020.08.10; УЧАСТОК ДОРОГИ НА ПОДЪЕЗДЕ К ЧЕРКЕССКУ РАСШИРИЛИ ДО ЧЕТЫРЕХ ПОЛОС И ЗАЩИТИЛИ ОТ ОПОЛЗНЕЙ.....	21
ТАСС; 2020.08.10; БОЛЕЕ 220 КМ ДОРОГ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В ЯКУТИИ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2021 ГОДУ	21
ТАСС; 2020.08.10; ГИБДД: РАДИОСТАНЦИИ ПО ВСЕЙ РОССИИ ЗАПУСТЯТ ПРОГРАММЫ О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	22
ТАСС; 2020.08.10; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА ТОКАРЕВ И ГЕНДИРЕКТОР ГТЛК ВОШЛИ В ПРАВКОМИССИЮ ПО ТРАНСПОРТУ	23
ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; СУД ДОСРОЧНО ОТМЕНИЛ АДМИНИСТРАТИВНУЮ ПРИОСТАНОВКУ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В КАЗАНИ	23
ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; МЕЖДУГОРОДНИМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ В ПРИАМУРЬЕ КОМПЕНСИРУЮТ ЧАСТЬ ПОТЕРЬ, ПОНЕСЕННЫХ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА ..	23
ПРАЙМ; 2020.08.10; Ж/Д ОПЕРАТОРЫ РОССИИ ПРОТИВ ЗАПРЕТА НА ИМПОРТ УКРАИНСКИХ КОЛЕС ДЛЯ ВАГОНОВ	24
ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; РАСШИРЕНИЕ БАМА И ТРАНССИБА ПОТРЕБУЕТ БОЛЕЕ 4 ГВТ ЭНЕРГОМОЩНОСТЕЙ – ГРАБЧАК	25
ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕНАПРАВИТЬ ЧАСТЬ УГЛЯ ИЗ КУЗБАССА С Д.ВОСТОКА НА ЮГ И СЕВЕРО-ЗАПАД – ИСТОЧНИК.....	25
ТАСС; 2020.08.10; РОСАТОМ В 2023 ГОДУ РАССЧИТЫВАЕТ ЗАПУСТИТЬ ВОДОРОДНЫЕ ПОЕЗДА НА САХАЛИНЕ	26
ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПЕРЕСМОТРИТ ТРЕБОВАНИЯ К ХРАНЕНИЮ АГРОХИМИКАТОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ.....	27
ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; СУД ПРИЗНАЛ БАНКРОТОМ МУРМАНСКОЕ ПАРОХОДСТВО	28
ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; ФИНАНСОВАЯ КОМПАНИЯ НАМЕРЕНА БАНКОТИТЬ «ПОРТ ВАНИНО».....	29
ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; КОНФЛИКТ ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ С ХОЛМСКИМ МОРПОРТОМ ПРИВЕЛ К УГОЛОВНОМУ ДЕЛУ ЗА САМОУПРАВСТВО ПОРТОВЫХ ВЛАСТЕЙ	29
ТАСС; 2020.08.10; ЭКИПАЖ СТОЯЩЕГО В УКРАИНСКОМ ПОРТУ «МЕХАНИКА ПОГОДИНА» ПЛАНИРУЮТ СМЕНИТЬ В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ	30
РИА НОВОСТИ; 2020.08.10; РОССИЯНЕ СТАЛИ ЛЕТАТЬ ЧАЩЕ, ЧЕМ ГОД НАЗАД, НЕСМОТРЯ НА ПАНДЕМИЮ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА СИМФЕРОПОЛЯ В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ СНИЗИЛСЯ НА 12%	32
ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; АЭРОПОРТ «ХРАБРОВО» НАДЕЕТСЯ ПРИВЛЕЧЬ НЕСКОЛЬКИХ ЗАРУБЕЖНЫХ ЛОУКОСТЕРОВ, ПОЛУЧИВ 7-Ю «СВОБОДУ ВОЗДУХА»	32
ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; АВИАКОМПАНИЯ АЛРОСА ПОСЛЕ МНОГОКРАТНОГО ПРОДЛЕНИЯ ТОРГОВ НЕ СМОГЛА НАЙТИ ЛИЗИНГОДАТЕЛЯ ПЕРВЫХ SSJ-100.....	33
ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВЗЯЛИ В ЛИЗИНГ А321, ДО КОНЦА ГОДА ПЛАНИРУЮТ ЕЩЕ ДВА	33

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.08.10; АВИАТОРЫ ИДУТ НА ВТОРОЙ КРУГ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ НОВЫЕ СУБСИДИИ АВИАЦИИ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ

Минтранс предложил продлить программу поддержки авиакомпаний в связи с пандемией. Как **рассказали «РГ» в министерстве**, проект постановления правительства на этот счет направлен на согласование «в причастные федеральные органы исполнительной власти». Возможную сумму и порядок предоставления господдержки в министерстве пока не раскрывают.

В мае правительство выделило авиакомпаниям 24,3 млрд рублей на частичную компенсацию расходов в связи с падением объемов перевозок. По данным **Росавиации** на начало августа, из этих средств было распределено 11,7 млрд рублей, при этом 7,89 млрд рублей получила группа «Аэрофлот». Тогда же ведомство предложило продлить срок действия субсидий, так как он истекал в сентябре, и увеличить ставку на одного «потерянного» пассажира с 365 до 840 рублей.

Объемы новых субсидий будут не меньше тех, что были раньше, надеется руководитель портала «Авиация России» Андрей Величко. Хотя для всей авиаотрасли и 24 млрд рублей явно недостаточно, отмечает он. Общая сумма поддержки может быть и меньше, считает замдиректора Института инженерной экономики и гуманитарных наук Даниил Квон. К тому же с учетом ограниченных возможностей бюджета может быть реализован вариант точечной поддержки, то есть субсидировать станут лишь некоторые системообразующие авиапредприятия, добавляет он.

Негласно такая система действует и сейчас, мелкие региональные авиакомпании вряд ли получают какую-то помощь, говорит Величко.

Дополнительную поддержку могут предоставить флагманскому перевозчику – «Аэрофлоту», а также авиакомпаниям, которые используют российские самолеты, например, Red Wings, входящей в структуру «Ростеха», указывает Величко. До небольших авиакомпаний федеральные субсидии не дойдут, но поддержку могут оказать региональные власти, отмечают эксперты.

«Помимо финансовой помощи было бы правильно более равномерно распределять частоты на международных рейсах», – предлагает Величко. Все международные полеты выполняет «Аэрофлот», и только в Турцию летают еще другие авиакомпании.

Сейчас необходимо удержать авиакомпании от банкротства. Если с рынка уйдет какой-либо крупный авиаперевозчик, работу потеряют десятки тысяч человек, а некоторые регионы лишатся необходимых рейсов. «Надеюсь, к весне банкротств не случится, государство сделает все для поддержки отрасли, в том числе и частных авиакомпаний», – рассчитывает Величко.

<https://rg.ru/2020/10/08/mintrans-predlozhit-novye-subsidii-aviacii-iz-za-pandemii.html>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.09.10; САМОЛЕТЫ СНЯЛИ С КАМЕР; ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ ЗА ПАССАЖИРАМИ И ЭКИПАЖЕМ ОТЛОЖЕНО НА ТРИ ГОДА

Правительство уже в третий раз отложило обязательное оснащение самолетов видеокамерами – на этот раз на 2023–2025 годы. Теперь требования распространят и на иностранных перевозчиков. Затраты на такое оборудование без учета трансляции видео оцениваются в пределах \$500 тыс. на лайнер, что в нынешней кризисной ситуации создаст дополнительные издержки для отрасли. Но основной сложностью остается вопрос онлайн-

передачи данных в высоком качестве: в авиакомпаниях полагают, что потребуется новая отсрочка. Аналитики соглашаются, что спешка приведет к удорожанию всего процесса.

Правительство отложило требование оснащения новых самолетов видеокамерами и передающим оборудованием до 2023 года, следует из постановления правительства от 5 октября. Для остальных воздушных судов срок остался прежним – 2025 год. Речь идет об обеспечении видеонаблюдения в кабине воздушного судна, на путях прохода и в салоне, а также контроля доступа к критическим элементам самолета и обработки, сбора и хранения данных не менее чем на 30 дней.

Требование также распространяется на иностранных перевозчиков. В 2019 году в «Аэрофлоте», как сообщали «Ведомости», говорили о неравной конкуренции из-за того, что дополнительные расходы на выполнение требований понесут только российские авиакомпании.

Это не первый перенос сроков оснащения самолетов видеокамерами. Еще в начале 2016 года **Ространснадзор** провел первые проверки авиакомпаний по выполнению требований об обеспечении видеонаблюдения, хотя на тот момент они действовали уже несколько лет. Из-за штрафов возник скандал, и срок установки оборудования был перенесен на 1 января 2019 года. В 2018-м срок был вновь сдвинут – на 2020–2025 года.

Как писал “Ъ” 21 апреля 2016 года, для узкофюзеляжного самолета потребуются четыре камеры, для широкофюзеляжного – восемь. При этом оснащение потребует доработки судов. Затраты на приобретение, установку оборудования (включая согласование изменения конструкции с разработчиком и властями страны регистрации самолета) оценивались от \$175 тыс. до \$500 тыс. на самолет. В S7 в 2016 году оценивали стоимость видеооборудования в \$175–195 тыс., оборудования для онлайн-трансляции – в \$400–500 тыс. (без учета расходов на его сертификацию и на согласование с лизинговой компанией изменений в конструкцию самолета). Отметим, что лизингодатели вправе при изменении конструкции в некоторых случаях расторгнуть договор.

Red Wings уже заказал разрабатываемый российский самолет MC-21 с видеокамерами, камеры могут устанавливаться и на новые SSJ100, сообщил “Ъ” представитель авиакомпании. Boeing и Airbus готовы доработать свои лайнеры, но только за счет заказчика, то есть затраты были бы огромны, отмечает он. Сложности возникнут с передачей сигнала: «До сих не разработано технических требований к оборудованию, качеству сигнала, приемному оборудованию и так далее. Это сложная техническая задача, возможно, потребуется дальнейший перенос сроков».

Для авиаотрасли решение о переносе меньшее из зол, полагает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев:

хоть и желательно отказаться от этого чрезмерного требования, но позиция силовых структур и **Ространснадзора** такова, что без видеонаблюдения антитеррористическую защищенность обеспечить нельзя. Кроме того, своих сторонников имеет и тезис о том, что видеозапись может стать полезным дополнением к аудиозаписям при расследовании авиапроисшествий.

Потенциально самой большой проблемой остается трансляция видеосигнала с борта с высоким качеством, продолжает эксперт: хотя пропускная способность существующих спутниковых каналов связи может это обеспечить, вопрос в стоимости. На нынешнем этапе развития технологий целесообразно было бы ограничить требования по передаче в режиме реального времени, считает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4522075>

КОММЕРСАНТЪ; ВИТАЛИЙ ГАЙДАЕВ, ПОЛИНА СМОРОДСКАЯ; 2020.09.10; АКЦИЯМ «АЭРОФЛОТА» НЕ ХВАТАЕТ ПАССАЖИРОВ; УПРАВЛЯЮЩИХ БЕСПОКОЯТ ПЕРСПЕКТИВЫ ОТРАСЛИ

Размещение акций «Аэрофлота» не вызвало большого спроса со стороны российских институциональных инвесторов. Их не привлекла даже цена 60 руб., оказавшаяся более чем на 20% ниже конца сентября, когда были объявлены параметры SPO. Опрошенные “Ъ” представители управляющих компаний говорят о высокой неопределенности ближайших перспектив компании, хотя допускают появление интереса к ней через год. В результате итоги размещения могут оказаться похожими на результаты недавнего IPO «Совкомфлота», когда помимо якорных инвесторов значительную долю акций выкупили физлица.

«Аэрофлот» 8 октября завершил сбор заявок в ходе SPO. Уже утром книга заявок была переподписана, рассказали портфельные управляющие. По словам одного из собеседников, из-за сложности структуры сделки, сообщений по ходу размещений было мало, при этом организаторы ориентировали инвесторов на то, что заявки ниже 60 руб. не будут исполнены. С конца сентября акции компании подешевели более чем на 20% и в четверг, после появления информации о сборе заявок на уровне 60 руб., рухнули до 62 руб.

«Аэрофлот» 21 сентября объявил о начале вторичного публичного размещения. Компания планировала привлечь не менее 80 млрд руб. на восстановление после кризиса и развитие, предельный объем размещения – 1,7 млрд акций. Действующие акционеры подали заявки на 987 млн акций, из них на 869,94 млн бумаг заявку подало правительство. Глобальным координатором и букраннером SPO выступает «ВТБ Капитал». Ранее источники агентства Reuters говорили, что акции примерно на 50 млрд руб. купит государство, а остальные 30 млрд руб. поступят от других инвесторов, включая государственные ВТБ и Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ).

Как и двумя днями ранее, при проведении IPO «Совкомфлота», большинство опрошенных представителей российских брокерских и управляющих компаний отмечали об отсутствии интереса к SPO «Аэрофлота» даже по 60 руб. за акцию. Впрочем, “Ъ” удалось найти тех, кто принимал участие в размещении, но, как и ранее, они были готовы покупать только по минимальной цене. По словам одного из портфельных управляющих, который принял участие в SPO, сделка – хороший опцион на восстановление пассажиропотока после завершения эпидемии COVID-19.

В случае реализации этого сценария акции компании достаточно быстро могут подняться до 70–80 руб., где они находились еще пару месяцев назад», – не исключал собеседник “Ъ”.

На фоне второй волны коронавируса и ужесточения карантинных мер в европейских странах и России сегмент авиаперевозок не выглядит привлекательным для инвесторов, торгующих на волатильности, считает управляющий активами «БКС Мир инвестиций» Андрей Русецкий. «“Аэрофлот” является в краткосрочной перспективе весьма опасной бумагой: дальнейшее развитие ситуации с коронавирусом может как способствовать вводу новых ограничений, в том числе внутри России, так и значительно отложить возобновление авиасообщения с Европой», – отмечает аналитик ИК «Велес Капитал» Игорь Евсин. Реакция рынка вполне оправданна, считает директор по инвестициям УК «Открытие» Виталий Исаков, ведь вложения в бумаги «Аэрофлота» были не самой выгодной инвестицией и до пандемии коронавируса.

За десять лет, с 31 декабря 2009 года по 31 декабря 2019 года, акции «Аэрофлота» принесли совокупный доход в размере 10,46% годовых (с учетом реинвестирования дивидендов), тогда как индекс Мосбиржи за этот же период принес 13,35% годовых.

При таких настроениях размещение может повторить IPO «Совкомфлота», когда помимо якорных инвесторов значительную долю выкупили частные инвесторы, а крупных

российских институционалов почти не было. РФПИ не раскрыл ни доли выкупа, ни инвестиций в крупнейшую судоходную компанию России. Более прозрачной была информация по участию частных инвесторов. По данным Московской биржи, количество сделок при размещении акций «Совкомфлота» составило 41,2 тыс., тогда как «ВТБ Капитал» заявлял, что через его мобильное приложение более 40 тыс. клиентов сформировали спрос на миллиарды рублей.

Впрочем, относительно долгосрочных перспектив и управляющие, и аналитики более оптимистичны. На текущий момент консенсус-прогноз Bloomberg цены акций «Аэрофлота» на горизонте 12 месяцев равен почти 87 руб. «В целом если смотреть на сегмент авиаперевозок и прогнозные прибыли компаний, то можно сказать, что рынок ожидает восстановления ближе ко второму кварталу 2021 года», – отмечает Андрей Русецкий. «У “Аэрофлота” практически нет выбора: чтобы держаться на плаву, ему необходимы денежные средства. Привлекать и обслуживать долг для него проблематично, что делает допэмиссию практически единственным вариантом привлечения средств, а следовательно, и более дорогим для компании», – считает Игорь Евсин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4522108>

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.09.10; НЕЛЕТНАЯ КВОТА: БИЗНЕС ЖАЛУЕТСЯ НА НЕХВАТКУ РЕЙСОВ В ОАЭ И НА МАЛЬДИВЫ; ДЛЯ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ СПРОСА РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ ЧИСЛО БОРТОВ НЕОБХОДИМО УВЕЛИЧИТЬ МИНИМУМ В 3,5 РАЗА

Туристический бизнес ожидает увеличения количества прямых рейсов в ОАЭ и на Мальдивы в 3,5 раза. Сейчас в арабскую страну напрямую из России летают всего четыре раза в неделю, а на острова – два, и этих квот не хватает для удовлетворения спроса путешественников. Об этом «Известиям» сообщили в Ассоциации туроператоров России (АТОР) и Общенациональном союзе индустрии гостеприимства (ОСИГ). Однако если Россию накроет вторая волна коронавируса, власти могут пойти на косвенные меры по ограничению путешествий – например, потребовать самоизолироваться после возвращения из другой страны, заявили «Известиям» в комитете по туризму Московской торгово-промышленной палаты.

Место под солнцем

Большинству россиян пришлось пересмотреть планы на свой отпуск в этом году из-за пандемии коронавируса, которая повлекла за собой прекращение авиасообщения и закрытие границ. Но к концу лета «эпидемиологический занавес» начал приподниматься. Наконец, в начале сентября российский кабмин опубликовал распоряжение о возобновлении полетов в ОАЭ и на Мальдивы. Однако установленных квот на перелеты не хватает на всех россиян, которые перенесли свой отдых на осень. Туристические компании ожидают, что власти смягчат ограничения, заявил «Известиям» вице-президент АТОР Дмитрий Горин.

– Сейчас в Дубай по два раза в неделю летают «Аэрофлот» и Emirates. Однако необходимо как минимум по семь полетов для каждой авиакомпании. На Мальдивы летает только «Аэрофлот» два раза в неделю. По этому направлению тоже требуется увеличение количества рейсов – хотя бы до семи в неделю, – отметил он.

Необходимость увеличения количества прямых рейсов по этим направлениям подтвердили и в ОСИГ. При этом в организации подчеркнули, что такая мера не ударит по отечественному пляжному сектору, ведь через несколько недель отдыхать на юге России будет уже холодно.

– Спрос на ОАЭ и Мальдивы есть. Сейчас много желающих отдохнуть на море в межсезонье, – заявил «Известиям» исполнительный директор ОСИГ Алексей Волков.

Пока информации об увеличении количества рейсов в Дубай нет, сообщил «Известиям» пресс-атташе посольства РФ в ОАЭ Максим Слесарев, отметив, что этот вопрос входит в

компетенцию **Росавиации**. Дипломат добавил, что в этом году прогнозировать турпоток из России сложно.

– В прошлом году было до миллиона россиян. Однако данных о приехавших после возобновления прямых рейсов нет, – добавил дипломат.

В департаменте иммиграции Мальдивской Республики тоже не смогли ответить «Известиям», планируется ли увеличение квот на перелеты. Однако пресс-секретарь Мифтах Мохамед подчеркнул, что за последние четыре года число российских туристов почти удвоилось – с 44 тыс. до 83 тыс.

В ответ на вопрос о возможном увеличении количества прямых рейсов в ОАЭ и на Мальдивы **пресс-служба Минтранса России сообщила «Известиям», что пока такое решение не принималось. Изменение порядка полетов не стали комментировать и в Росавиации. Пресс-службы «Аэрофлота» и Emirates не смогли предоставить оперативный ответ.**

Волны коронавируса

Постепенному открытию границ может помешать распространение коронавируса, считают некоторые эксперты. С сентября число ежедневно регистрируемых новых случаев заражения COVID-19 в России резко увеличилось. И в Московской торгово-промышленной палате не исключают: если ситуация не стабилизируется, то власти могут вновь ввести ограничительные меры – например, заставить россиян самоизолироваться после возвращения из других стран.

– Отчаянные туристы, которые сейчас едут в другие страны, приносят вред себе и окружающим, – заявил «Известиям» председатель комитета по туризму и гостиничному бизнесу Московской торгово-промышленной палаты Михаил Болигузов.

С сентября ограничения уже начали постепенно возвращать в Европе. О возможном закрытии российских границ заговорили и в Совете Федерации, однако федеральные власти опровергли эти заявления. При этом в **пресс-службе** правительства «Известиям» сообщили, что штаб по коронавирусу продолжает работу над расширением списка стран, с которыми может быть возобновлено авиасообщение.

Прямую связь между путешествиями и распространением коронавируса предлагают не проводить и специалисты.

– Пока об ограничении путешествий речи не идет, потому что при открытии границ Россия учитывала эпидемиологическую обстановку и требования в других странах. Например, для поездки на Мальдивы и в ОАЭ необходимо пройти ПЦР-тест на коронавирус. Кроме того, согласно данным Минздрава и Роспотребнадзора, открытие российских и зарубежных курортов не повлияло на ситуацию с COVID-19, – напомнил Дмитрий Горин.

Он отметил, что россияне очень надеются на восстановление в скором времени авиасообщения с Кубой, Мексикой и Доминиканой, однако пока никакой новой информации по этим направлениям нет.

За последние несколько дней в России число случаев заражения COVID-19 в сутки превышает 11 тыс. В некоторых регионах уже начали восстанавливать ограничения. Например, мэр Москвы Сергей Собянин временно приостановил льготный проезд для пенсионеров и школьников. 7 октября глава Роспотребнадзора Анна Попова отметила, что с учетом роста числа заболевших коронавирусом в РФ, жителям необходимо соблюдать действующие меры предосторожности, иначе придется принимать «какие-то другие меры». В мире в первую тройку по числу заражений входят США, Индия и Бразилия. Россия остается на четвертой строчке, опережая Колумбию, Перу и Испанию.

<https://iz.ru/1068550/liubov-lezhneva/neletnaia-kvota-biznes-zhaluetsia-na-nekhvatku-reisov-v-oe-i-na-maldivy>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.09.10; ЦИФРОВОЙ КОНТРОЛЬ: ТАКСИСТОВ БУДУТ УЗНАВАТЬ ПО ПРОФИЛЮ; НОВАЯ СИСТЕМА ПРИЗВАНА УВЕЛИЧИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ В СФЕРЕ ТАКСИ

Таксистам создадут цифровые профили, которые диспетчерские службы будут передавать в региональную навигационно-информационную систему. Это позволит проверить, к примеру, не находится ли водитель в розыске, соблюдает ли он режим отдыха. Повысит ли это нововведение безопасность в сфере такси, разбирались «Известия».

По данным дептранса, таксомоторную деятельность в столице осуществляют около 1 тыс. юридических лиц и около 12 тыс. индивидуальных предпринимателей. Ежедневно машины такси перевозят более 900 тыс. пассажиров, это более 330 млн пассажиров в год. Цифры огромны, именно поэтому в ведомстве придают такое значение персонификации водителя, который находится за рулем конкретного автомобиля.

Антитеррористический контроль

«К сожалению, агрегатор интернет-заказов не всегда занимается в должной мере контролем за тем, сколько водитель работал, действует ли у него водительское удостоверение, есть ли страховка, защищающая пассажира, не находится ли водитель в розыске правоохранительными органами, не поддельные ли у него документы. Всё это влияет на рост числа аварий с автомобилями такси, и мы не можем допустить его и в дальнейшем», – говорится в сообщении столичного дептранса.

Цифровые профили – решение московской антитеррористической комиссии, поэтому данные для них будут собирать в полном объеме: ФИО, водительское удостоверение, место трудоустройства, страховой полис, наличие техосмотра на автомобиль, стаж вождения, номер разрешения на осуществление деятельности, сведения о прохождении медосмотра.

По решению антитеррористической комиссии данные должны начать передавать уже в ноябре. В дептрансе рассказали, что в ближайшее время заключат соответствующие соглашения на передачу этих данных с агрегаторами такси. Цифровой профиль водителя в дальнейшем будет подтверждаться в отдельном приложении.

«Мы первые в России будем так глубоко заниматься таксомоторными перевозками», – отметили в ведомстве.

Отвязать лицензию от машины

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов считает, что для настоящей персонификации необходимо еще и разрешение на таксомоторную деятельность (лицензию) привязывать не к машине, а к личности шофера.

Сейчас, чтобы обзавестись лицензией, достаточно набрать в интернете «Получить лицензию на такси за один день. Дешево. Без предоплат и с гарантией». Желателю нужно предоставить всего несколько документов: копию свидетельства ИП или ООО (если есть), копию паспорта, данные на автомобиль (копия), доверенность на автомобиль (копия при необходимости).

По словам Петра Шкуматова, за рулем может находиться человек, имя которого сильно отличается от ФИО в предоставленных документах. Он рассказал, что идее привязать лицензию не к машине, а к водителю, сопротивляются агрегаторы, а также таксопарки, которые сдают машины в аренду, – так называемый такшеринг.

«Они привлекают в качестве водителей далеко не всегда благополучных людей. И наличие реестра – первый шаг для отсеивания тех, кто в таксисты не годится», – обозначил проблему Шкуматов.

В профсоюзе таксистов с мнением координатора «Синих ведерок» не согласны и считают, что в привязке лицензии к водителю нет никакой необходимости.

«У нас есть 287-й приказ **Минтранса** – квалификационные требования к водителю. Просто нужно соблюдать закон. Выход в другом – в том, чтобы запретить аренду автомобиля. Человек должен быть привязан трудовым договором к компании. Если он

ИП, то он не сможет обеспечить достойный уровень безопасности – медосмотр, техосмотр и пр. Он всегда будет экономить», – считает председатель координационного совета регионального профсоюза работников общественного транспорта «Таксист» Андрей Попков.

Водители станут более аккуратными

В целом опрошенные «Известиями» эксперты считают идею создания цифровых профилей правильной.

«Это уже будет человек идентифицированный, данные о поездке известны. А как только твои данные известны госструктуре, тут же появляется возможность регулирования. Водители автоматически станут более аккуратными», – прокомментировал нововведение координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Кроме того, он считает, что дептранс сможет регулировать режим труда и отдыха.

«Цифровые профили – первый шаг к контролю, и это нужно, во-первых, для безопасности пассажиров. Они должны знать, что государство контролирует процесс перевозок. Сам водитель будет четко понимать, за что несет ответственность. В то же время водитель будет тоже защищен – всё будет прозрачно», – подытожил Андрей Попков.

Многое будет зависеть от реализации

В «Яндекс.Такси» отказались комментировать идею цифровых профилей таксистов.

«Мы готовы будем комментировать документ только после детального изучения. Что касается идеи расширения перечня передаваемых данных, то такие запросы требуют внимательного изучения на предмет соответствия федеральному закону». – отметили в **пресс-службе** компании.

В «Ситимобил» отметили, что с интересом наблюдают за новой инициативой и считают, что этот проект может стать хорошим примером того, как цифровые решения могут повысить безопасность поездок. При этом в компании отметили, что многое будет зависеть от параметров реализации данного проекта.

Вырастет не только безопасность

Как повлияет внедрение цифровых профилей на цены перевозок? В профсоюзе «Таксист» считают, что вероятность роста цен есть, однако решение, как этого избежать, на поверхности.

«У нас есть агрегаторы, которые берут треть стоимости поездки. Когда они только появились, была ставка 2,7%. Аппетит агрегаторов нужно подрезать, тогда можно будет малой кровью ценовую политику в щадящем режиме как-то выровнять», – заявил Андрей Попков.

В «Ситимобил» считают, что рано говорить о том, как цифровые профили могут сказаться на комиссии агрегаторов и таксопарков, а также на стоимости поездок. «Для этого необходимо изучить условия реализации и требования к участникам сферы такси в рамках данного проекта», – отметили в **пресс-службе** компании.

<https://iz.ru/1071194/anastasiia-pisareva/tcifrovoi-kontrol-taksistov-budut-uznavat-po-profilii>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.09.10; САМ СЕБЕ КРАБОЛОВ; В БЮДЖЕТЕ НЕ НАШЛОСЬ СУБСИДИЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВ

Госпрограмма развития судостроения не предусматривает субсидий на строительство краболовов, следует из проекта вносимых в нее изменений. Общий объем субсидий должен был составить 4,5 млрд руб. Добытчики краба опасаются, что, поскольку ссылка в проекте дается на проект бюджета, они так и не будут выделены. Но для судоверфи «Звезда» дополнительные 30 млрд руб. все же нашли. По мнению экспертов, пренебрежение строительством высокотехнологичных судов в пользу крупноузловой сборки с точки зрения развития компетенций выглядит сомнительным.

Минпромторг опубликовал на regulation.gov.ru проект изменений в госпрограмму «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений». Как

следует из пояснительной записки к документу, в проекте бюджета на 2021 и плановые 2022–2023 годы по этой госпрограмме предусмотрено финансирование в объеме 25,4 млрд руб., 21,9 млрд руб. и 25,3 млрд руб. в 2021–2023 годах соответственно. Эти суммы отличаются от предусмотренных действующей редакцией госпрограммы: на 2021 год добавлено 2,3 млрд руб., а с 2022–2023 годов финансирование, наоборот, снято, сократившись на 2,8 млрд и 6,9 млрд руб. соответственно. Таким образом, в целом за три года оно снижается на 7,4 млрд руб. В Минпромторге комментариев “Ъ” не дали, в Минфине не ответили на запрос.

Увеличение в 2021 году происходит за счет сдвига с 2022 на 2021 год взноса в уставный капитал Объединенной судостроительной корпорации для поддержки лизинга судов. А судоверфи «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка) выделяют дополнительные средства на компенсацию разницы между рыночной ценой и стоимостью строительства крупнотоннажных судов. Если раньше до 2030 года весь объем субсидий составлял 22,1 млрд руб., то сейчас до 2025 года компании дадут дополнительные 31,2 млрд руб. О том, что «Звезда» получит субсидии на строительство трех газозов для НОВАТЭКа в 2020–2022 годах, которых не хватит на покрытие разницы их стоимости, “Ъ” писал в конце 2019 года (см. “Ъ” от 12 декабря 2019 года). Как уточнял глава Минпромторга Денис Мантуров, объем субсидирования по всем 15 газозовам оценивается в 45 млрд руб.

Секвестру подверглись научно-технические разделы программы, а также субсидии судоходным и рыбопромышленным компаниям на приобретение судов. При этом, сообщается в документе, на господдержку закупки судов было запрошено и даже согласовано в августе **вице-премьером** Юрием Борисовым выделение 116 млрд руб. на эти три года, но «в полном объеме запрашиваемые дополнительные ассигнования одобрены не были».

В частности, теперь в госпрограмме нет средств на субсидирование строительства краболовов на дальневосточных верфях в размере 20% от стоимости. Правила таких субсидий должны вступить в силу с 1 января 2021 года. Всего в 2021–2024 годах планировалось выделить 4,5 млрд руб., или до 340 млн руб. на судно. Однако на июнь правительство так и не нашло для этого денег (см. “Ъ” от 17 июня).

«Субсидирование судостроительных контрактов на краболовы – очень хорошая поддержка для предприятий. Победители крабовых аукционов подписали с верфями Дальнего Востока контракты на строительство 15 судов-краболовов на сумму 22,2 млрд руб., – говорит президент Всероссийской ассоциации рыбопромышленников (ВАРПЭ) Герман Зверев. – Учитывая, что потребность в субсидиях возникнет после введения краболовов в эксплуатацию, было заявлено, что субсидии будут заложены в федеральный бюджет на 2021 год». Так как изменения в госпрограмму вносятся в том числе в связи с формированием бюджета, возникает риск, что крабодобытчики останутся без субсидии, считает он.

Это болезненная история для добытчиков краба, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Компании понесли серьезные издержки, связанные с аукционами, сроки строительства головных судов постоянно сдвигаются, а цена растет. Понятно, что если не субсидировать «Звезду», то НОВАТЭК просто не будет строить газозовы в России, а краболовы «никуда не денутся», рассуждает господин Бурмистров. Но, учитывая, что создание газозовов, особенно первых судов, – это крупноузловая сборка, а краболовы-процессоры – высокотехнологичные суда, с точки зрения развития компетенций в судостроении такой формат перераспределения субсидий выглядит как минимум неоднозначным, заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4522069>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.09.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАПУСКАЕТ МЕХАНИЗМ ЗАЩИТЫ КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЙ; КРУПНЫМ ИНВЕСТИЦИОННЫМ ПРОЕКТАМ БУДЕТ ОБЕСПЕЧЕНА НЕИЗМЕННОСТЬ УСЛОВИЙ НА ДЛИТЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД

Правительство запускает специальный институт соглашений о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), который гарантирует неизменность условий реализации инвестиционных проектов. Об этом в четверг заявил премьер-министр Михаил Мишустин в ходе заседания правительства.

«Желающие реализовать крупный инвестиционный проект на территории нашей страны смогут подписать соглашения с Минэкономразвития (МЭР) в заявительном порядке, – сказал он. – Там будут четко прописаны гарантии неизменности условий на длительный период – в зависимости от отрасли и объема инвестиций».

В рамках реализации этой идеи премьер подписал два постановления правительства. Первое утверждает правила заключения СЗПК с инвесторами, второе определяет порядок выплаты различных компенсаций на строительство дополнительной инфраструктуры – транспортных, энергетических, коммунальных и информационных систем. Кроме того, за счет бюджетных средств будут возмещаться расходы организаторов проекта на выплату процентов по кредитам и купонного дохода по облигационным займам, привлеченным на инвестиционные цели. «Расходы будут компенсироваться, когда государство начнет получать налоги от эксплуатации новой инфраструктуры, – уточнил министр экономического развития Максим Решетников. – Такова суть нового механизма, который предлагается». Возмещение затрат, по оценкам, займет от 5 до 11 лет в зависимости от объекта и условий соглашения.

До апреля 2012 г. механизм будет работать в пилотном режиме, все соглашения будут подписываться на бумаге. Затем планируется запустить так называемый инвестиционный навигатор – систему «Капиталовложения», которая будет оказывать поддержку в режиме одного окна через Агентство инвестиционного развития. Обещается оперативное рассмотрение заявок – до 60 дней, а также минимум документации.

Уже к концу текущего года правительство рассчитывает подписать более 20 соглашений на 900 млрд руб., а к 2024 г. – не менее 1000 соглашений на 14,1 трлн руб. Новый механизм, отмечают в правительстве, поможет создать десятки тысяч рабочих мест и сократить таким образом растущую безработицу.

«Два новых постановления правительства – важнейшие подзаконные акты, которые в принципе делают технически возможным заключение СЗПК, – объясняет руководитель юридической практики в сфере ГЧП, инфраструктурных проектов, энергетики и природных ресурсов PwC в России Владимир Соколов. – До их принятия в принципе заключить СЗПК было нельзя. Они очень важны хотя бы потому, что превращают диалог государства и бизнеса из теоретического обсуждения в практическую плоскость».

Эксперт отмечает, что правительство делает большую ставку на новый механизм. «Видно, как развивается законопроект, как активно работает МЭР по этому вопросу. Поскольку все будет оцифровано и автоматизировано, предполагается, это будет достаточно простая процедура, но пока заключение 1000 соглашений выглядит как очень амбициозная цель», – указывает он.

Производители удобрений стремятся попасть в число первых 20 пилотных проектов по СЗПК, рассказал «Ведомостям» гендиректор «Фосагро», президент Российской ассоциации производителей удобрений Андрей Гурьев. «Мы готовы принять активное участие в запуске нового механизма поддержки инициатив бизнеса, в отработке возможных узких мест», – заявил он.

В настоящее время «Фосагро» готовит пакет документов для СЗПК по проекту строительства нового завода в Волхове (Ленинградская обл.) стоимостью 28 млрд руб. Компания рассчитывает увеличить переработку апатитового концентрата с 300 000 до 1,1

млн т в год, а также нарастить выпуск фосфорсодержащих удобрений для поставок их на экспорт.

«Еврохим» также готовится заключить в этом году несколько новых крупных инвестиционных проектов, сообщил председатель совета директоров компании Игорь Нечаев. «Мы планируем быть пионерами, обкатать на себе новое законодательство, дать обратную связь правительству по тем моментам, в которых увидим какие-либо шероховатости, предложить возможные решения», – говорит он.

Закон «О защите и поощрении капиталовложений» был принят еще в апреле. Он гарантирует неухудшение налоговых условий на срок до 20 лет – по налогу на прибыль, на имущество, транспортному налогу, земельному налогу, срокам уплаты и порядку возмещения НДС, новым налогам и сборам. Включаются условия землепользования и градостроительной деятельности на срок до 3 лет и условия предоставления мер господдержки. Инвестор, вложивший более 10 млрд руб., может рассчитывать на фиксированный размер и неналоговых платежей: вывозных пошлин, платы за лес на срок до 3 лет.

Чем крупнее проект, тем больший срок предусматривается для СЗПК. Гарантии до 20 лет распространяются на вложения от 10 млрд руб., 15 лет дадут тем, кто инвестирует от 5 млрд до 10 млрд, для проектов поменьше срок составит 6 лет. Для некоторых отраслей предусматриваются минимальные объемы вложений. Так, проекты в сфере здравоохранения, образования, культуры, физической культуры и спорта должны располагать минимум 250 млн руб., в сфере цифровой экономики, экологии, сельского хозяйства – 500 млн руб., в сфере обрабатывающего производства – 1,5 млрд руб. Для остальных отраслей 5 млрд руб. являются минимумом для заключения соглашения о защите капиталовложений.

На игорный бизнес, производство табачных изделий и алкогольной продукции, жидкого топлива, а также на добычу нефти и газа режим СЗПК не распространяется. Как и на проекты с иностранной юрисдикцией.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/10/08/842635-pravitelstvo-zapuskaet>
<https://iz.ru/1071230/dmitrii-grinkevich-pavel-panov/liubye-dorogi-nalogi-kakie-kompanii-zakliuchat-szpk-s-pravitelstvom>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.08.10; КВОТЫ НА РАЗРЕШЕНИЯ; ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА МТПП ПО ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК – О ТОМ, ЧЕМ ГРОЗИТ РЫНКУ ТАКСИ НОВЫЙ ЗАКОНОПРОЕКТ

Отечественный рынок такси снова взволнован – не утихают споры вокруг регулирования. В конце сентября рабочая группа при РСПП, куда входят основные агрегаторы такси, предложила свой список поправок к рассматриваемому в Госдуме законопроекту. Среди самых обсуждаемых предложений – введение субсидиарной ответственности агрегаторов в случае ДТП на сумму до 2 млн рублей. Но в документе есть еще один важный пункт: участники высказали несогласие с предложением ограничить количество такси в регионах. Намерения законодателей выглядят благими: они хотят взять рынок под более жесткий контроль, чтобы сократить число нелегальных таксистов, повысить заработки водителей, уменьшить пробки и снизить конкуренцию такси с общественным транспортом. На деле это может обернуться серьезным кризисом.

Москва в лидерах

В Москве и Московской области такси – неотъемлемая часть жизни многих людей. Ежедневно их услугами пользуются около 900 тыс. человек. Короткие деловые маршруты, поездки «последней мили» и выезды в центр проще совершить на такси, чем на своей машине – средняя дистанция составляет 10,8 км.

Активный спрос стимулирует сервисы повышать качество услуг. Время подачи машины в столице – примерно 5 минут. Парк обновляется, и сейчас он один из самых молодых в

Европе. Город субсидирует до 15% стоимости новых автомобилей, и с 2012 по 2019 год в Москве выдали 0,9 млрд рублей субсидий. Почти 70% столичного автопарка за счет этого модернизировали.

Масштабы роста и качество услуг позволили Москве войти в число городов – лидеров по развитию такси в мире. В конце 2019 года Консорциум международных экспертов провел анализ: рассматривалось развитие такси в том числе в Нью-Йорке, Лондоне, Сингапуре, Париже, Шанхае, Токио и Стамбуле. Российская столица оказалась одной из лучших по времени подачи и возрасту автомобилей.

Госконтроль или рука рынка?

Как показывает мировой опыт, есть два варианта регулирования рынка такси: прогрессивный и консервативный. Прогрессивный применяют, к примеру, Лондон и Сингапур. Число лицензий там не ограничивается, зато предъявляются строгие требования к профессионализму водителей, возрасту, проводятся медосмотры, принимаются квалификационные экзамены. Состояние машины тоже оценивают серьезно. Другим путем пошли власти Стамбула: действующие там цены на лицензии делают их приобретение абсолютно невозможным.

Практика показывает, что в случае прогрессивного варианта регулирования время подачи машины сокращается более чем в два раза и стоимость поездки уменьшается примерно во столько же. В городах с консервативной моделью уровень нелегальных перевозок в итоге составляет почти 50%.

Россия пока стоит перед выбором: законодатели хотят дать регионам право вводить квоты на количество разрешений, представители отрасли против. Пример Стамбула показывает, что негативные последствия такого решения не ограничиваются ростом числа «серых» таксистов. Эта схема ведет к разрушению рынка.

Стамбул: жесткое регулирование в действии

В Стамбуле квоты на такси действуют не один десяток лет. Если в 1996 году цена лицензии составляла примерно \$100 тыс., то сегодня она превышает \$350 тыс. (почти 27 млн рублей). Менее 5% таксистов выкупают право на работу, в основном они арендуют лицензии у владельцев – крупных бизнесменов и политиков. Стоимость аренды (почти 100 тыс. рублей ежемесячно), цена бензина, непредвиденные расходы на штрафы приводят к тому, что доход водителя составляет всего 10% от стоимости поездки и он совершенно не заинтересован в том, чтобы содержать свою машину в порядке.

В итоге если в 1966 году в Стамбуле на тысячу жителей было 7,8 такси, то к 2019 году это число сократилось до 1,2. При этом количество машин осталось тем же, никто не хочет покупать лицензию по такой высокой цене. А население Стамбула выросло в семь раз.

В 2015–2017 годах на стамбульский рынок вышел Uber, и в итоге стоимость лицензий упала на 6%. Но за этим последовал запрет на работу компании в Стамбуле, и сегодня уже половина городского рынка такси находится «в тени».

Выбор пути

Мы начали с того, что сегодня услугами такси пользуется огромная часть жителей Москвы. Пассажиры в основном довольны сервисом, количество ДТП в пересчете на миллион километров в этом году снизилось на 28%. Средняя стоимость километра поездки по отношению к средней зарплате в городе – 0,05%. Ниже только в Сингапуре и Шанхае. Со временем доступность и удобство такси и общественного транспорта приведет к отказу от своего авто и поможет эффективно решить проблемы с загруженностью дорог. В этом смысле мы еще далеки от баланса – на такси приходится только 3% поездок от общего объема в Москве, то есть рынок должен развиваться и дальше.

На обсуждении проблемы регулирования рынка такси, которое прошло в Российском союзе промышленников и предпринимателей (РСПП), начальник Управления регулирования связи и информационных технологий Федеральной антимонопольной

службы (ФАС) Елена Заева заявила: «Рынок сложился и, судя по его росту, он сложился и развивается хорошо. Поэтому при введении регулирования, которое, безусловно, должно быть, нужно учитывать те технологии и те способы, которыми этот рынок живет. Изменять их под удобство надзора нельзя».

Введение жесткого квотирования, о котором говорят в Госдуме, видится нам как раз тем инструментом, потребность в котором идет не от отрасли, а от надзорных органов. Мы надеемся, что наши законодатели учтут не только международный опыт регулирования таксомоторной деятельности, который стремится к либерализации ограничительных функций, но и те возможности, которые предоставляет цифровизация экономики на основе современных инновационных технологических и программных достижений.

<https://iz.ru/1069776/bogdan-konoshenko/kvoty-na-razresheniia>

КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ АСТАХОВ; 2020.08.10; АЭРОПОРТ ВЫХОДИТ ИЗ ПИКЕ; ЧЕРНОМОРСКИЕ КУОРТЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПОДДЕРЖАЛИ БОЛЬШОЕ САВИНО

Из-за пандемии пассажиропоток пермского аэропорта, по итогам девяти месяцев, уменьшился более чем на треть. Однако с середины года авиаперевозки из Перми демонстрируют рост и отыграли весеннее падение. Пассажиропоток растет, в основном, за счет полетов на черноморские курорты и в Санкт-Петербург. Эксперты прогнозируют, что осенью пассажиропоток снова начнет снижаться, и если ситуация с перевозками осложнится, то операторам аэропортов придется пойти на более жесткое сокращение издержек, чем в первую волну коронавируса.

АО «Международный аэропорт Пермь» отчиталось о пассажиропотоке за девять месяцев текущего года. Как следует из данных, предоставленных обществом, за указанный период этот показатель, с учетом транзитных пассажиров, снизился на 33,8% по сравнению с 2019 годом. Всего за девять месяцев транспортными услугами Большого Савино воспользовались 835 тыс. пассажиров, против 1,261 млн в прошлом. До закрытия международного сообщения в конце марта за границу успели вылететь 35,497 тыс. пассажиров, в 2019 году за девять месяцев этот показатель составил чуть больше 250 тыс. чел. Таким образом, падение «заграничного» пассажиропотока составило 85,8%. Снижение на внутренних воздушных линиях составило 21,1% – с 1,005 млн до 793,353 тыс. чел.

Напомним, в марте и апреле из-за резкого сокращения количества рейсов, связанного с распространением коронавируса, пассажиропоток пермского аэропорта упал на рекордные 91,7 и 92% соответственно.

Ситуация резко поменялась с отменой коронавирусных ограничений в РФ в июне. Так, по сравнению с маем, число пассажиров на московском направлении увеличилось с 4,8 до 27,3 тыс. чел., на питерском – с 947 до 5 тыс. чел. В июле пассажиропоток в Москву увеличился до 48,8 тыс. чел. (86 490 в 2019-м), при этом количество пассажиров на Санкт-петербургском направлении превысило 17,1 тыс. чел., что на 71% выше показателя 2019 года.

Следом открылись российские курорты, что помогло аэропорту компенсировать закрывшиеся международные направления. С июля начался резкий рост пассажиропотока на черноморских направлениях, показатели превысили 2019 год. Так, в Анапу улетело на 91,4% больше пассажиров (13 136 чел.). Объем перевозок в Симферополь вырос в 2,6 раза (14 721 чел.). Наименьший рост в процентном отношении зафиксирован на сочинском направлении, где пассажиропоток увеличился лишь на 17,44%.

В августе рост перевозок в курортные города продолжался. Пассажиропоток в Анапу и обратно вырос на 118%, достигнув 15,9 тыс. чел. В Симферополь – на 216% (19,6 тыс. чел.), в Сочи – на 19,31%. Последний курорт стал абсолютным лидером (20 332 чел.). Пассажиропоток на сообщении с Санкт-Петербургом также увеличился на 82,2%. При

этом общая численность пассажиров на внутренних линиях впервые с начала эпидемии превысила прошлогоднюю. В августе 2020 года услугами пермского аэропорта воспользовались более 157,6 тыс. чел., это на 15,45% больше, чем в 2019-м.

В сентябре общее число перевезенных пассажиров на внутренних линиях превысило 148 тыс. чел. (рост 23,45%). Интересно, что после увеличения количества рейсов в Москву по итогам сентября поток пассажиров на этом направлении оказался лишь на 10,4% меньше, чем в прошлом году. Всего, с учетом отсутствия международных рейсов, количество обслуженных пассажиров за девять месяцев 2020 года лишь на 6,3% меньше, чем за аналогичный период 2019-го.

Старший научный сотрудник Института экономики транспорта ВШЭ Андрей Крамаренко говорит, что с закрытием границ туристы переориентировались на российские курорты, что вызвало рост перевозок на внутренних воздушных линиях. «Но в сентябре сезон на русском юге закончился, поэтому понятно, что и авиакомпании, и аэропорты прогнозируют падение пассажиропотока. Господин Крамаренко отмечает, что от международных рейсов зависят доходы аэропортов и от неавиационных видов деятельности. «Пассажир, который летит за границу, приезжает туда раньше, чем тот, который путешествует внутри страны, соответственно, тратит больше денег в магазинах или кафе, поэтому аэропорты, из которых открылись полеты в ту же Турцию, находятся в более выигрышном положении». По его словам, еще в первую волну кризиса операторы уже по максимуму сократили издержки. «Затраты на содержание персонала составляют примерно 40–50% от расходов региональных аэропортов, не считая капитальных вложений, – рассказывает эксперт. – Поэтому в первую волну коронавируса работников переводили на неполный день или отправляли в отпуска. Если ситуация осложнится, то, возможно, аэропортам придется пойти на более жесткие меры».

Руководитель сети туристических агентств «Планета» Виктор Тюлин отмечает, что лидерство Сочи по пассажиропотоку объясняется тем, что этот курорт традиционно пользуется высоким спросом среди туристов. «Как ни крути, в Сочи и отели более интересные, и сервис на более высоком уровне, – отмечает он. – Рост потока на направлениях Анапы и Симферополя объясняется тем, что туда было увеличено количество рейсов. В Сочи рейсов и так было относительно много, все самолеты были под завязку. Эксперт отмечает, что этот курорт будет пользоваться наибольшей популярностью и в осенне-зимний сезон. «На новогодние каникулы туда уже не попасть, с Крымом ситуация пока проще, места есть». При этом господин Тюлин сомневается, что в этот период серьезно вырастет спрос на рейсы в Минеральные Воды, с которыми у Перми также есть прямое авиасообщение. «Власти Ставрополя уже ввели двухнедельный карантин для прибывающих из других регионов. Как дальше будет развиваться эпидемическая ситуация, никто не знает, люди не хотят рисковать деньгами», – пояснил он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4522088>

КОММЕРСАНТЪ FM; ИВАН ЯКУНИН; 2020.08.10; ПАССАЖИРЫ ЗАГРУЗЯТ РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТОВ В ПРИЛОЖЕНИЕ; КАКОЕ РЕШЕНИЕ ПО ХРАНЕНИЮ АНАЛИЗОВ ПО COVID-19 ПРЕДЛАГАЕТ COMMONPASS

В Лондоне начался эксперимент с коронавирусным сертификатом пассажира. Это приложение, которое путешественник устанавливает на свой смартфон и загружает туда результаты теста на COVID-19 и данные о пройденной вакцинации. Создатели проекта CommonPass объясняют, что сейчас путешественники предъявляют на границе справки, выданные на другом языке, и для надзорных органов они не имеют никакой силы, а новое приложение поможет привести все документы в единый вид.

Поможет ли это ускорить открытие границ? И станет ли Россия участницей эксперимента? Пока оформить такие цифровые пропуска своим клиентам предлагают

только авиакомпании United Airlines и Cathay Pacific. Но российским перевозчикам это тоже будет интересно, рассказал “Ъ FM” член **Общественного совета при Росавиации Сергей Демиденко**: «Шикарная инициатива, думаю, что приживется, несмотря на то, что у нас, если говорить об инициативах гражданского общества и **Минтранса**, естественно, вторая преобладает. Одной авиакомпании не хватит, она должна действовать в совокупности с государственными органами, отвечающими за медицину. Единый банк данных, что это, технически понятно. Я позвоню председателю нашего совета, обязательно ему это передам и скажу, чтобы это было поддержано».

Авиационная отрасль находится в плачевном состоянии, и любая инициатива, которая ускорит открытие границ, поможет перевозчикам, заключает главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Федор Борисов: «В нынешних условиях отрасль стоит на пороге краха, очень большого, системного, и как мы будем разгребать последствия даже того, что уже сейчас произошло, пока не очень ясно. Ситуация вообще не улучшается».

При этом, если говорить о возможностях авиакомпаний пережить этот кризис, я бы сказал, что они на пороге исчерпания, потому что, опять-таки, очень многое зависит от банков. Мы увидим банкротство в любом случае, даже после первой волны. Последствия сейчас несколько растянуты во времени, но мы уже видим объявление по миру о банкротствах. И мы увидим еще немало жертв пандемии. Ситуация пока разрешения не имеет, она остается очень плохой. Поэтому все, что поможет сейчас восстановить сообщение, вернуть пассажира на линии, дать возможность спокойно перемещаться, самое главное – снять регуляторное ограничение, открыть границы к текущему времени – это благо».

Авторы инициативы уверяют, что данные пользователей в безопасности: они хранятся только в лаборатории, где пассажир сдал тест, и на смартфоне пациента.

<https://www.kommersant.ru/doc/4521843>

ВЕСТИ; ФУЛТОН ВАЛАРЕСО; 2020.08.10; В ЯКУТИИ ЗАВЕРШАЮТ 30-ЛЕТНЕЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ВАЖНЕЙШЕЙ ДОРОГИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Строительство новой дороги завершается в Якутии. Она свяжет Кобяйский район с центральной частью республики и обеспечит круглогодичный выезд на федеральную трассу «Вилуй». Дорогу в вечной мерзлоте начали прокладывать еще 30 лет назад, а завершить ее удалось только благодаря программе национальных проектов.

<https://www.vesti.ru/video/2229571>

ВЕСТИ САМАРА; 2020.08.10; В САМАРЕ СТАРТОВАЛ ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНКУРС ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА «ЛУЧШИЙ ВОДИТЕЛЬ ТРОЛЛЕЙБУСА»

В Самаре стартовал Всероссийский конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель троллейбуса». В этом году он организован **Министерством транспорта России**, НИИ автомобильного транспорта, Правительством Самарской области и Администрацией города. В региональной столице собрались более 36 водителей из 32 городов, чтобы побороться за призовой фонд в полмиллиона рублей и доказать свое мастерство.

На самарской площадке финал Всероссийского конкурса «Лучший водитель троллейбуса» проходит впервые. Участники соревнуются на базе муниципального предприятия «Трамвайно-троллейбусное управление» – в троллейбусном депо на ул. Фадеева.

Чести поднять российский флаг на соревнованиях удостоился серебряный призер Всероссийского конкурса 2018 года Сергей Пермитин из Ижевска. Самара впервые стала организатором Всероссийского конкурса «Лучший водитель троллейбуса». В этом году конкурс состоит из 6 этапов. В числе прочего участникам предстоит езда по трассе с

препятствиями на время, а также задание, которое водители в шутку называют с оригинальным названием «Не урони бабушку» – нужно провезти установленный в салоне троллейбуса на пол стакан с водой, не разлив содержимое. Сегодня – тренировочные заезды, а уже в четверг оценку даст жюри.

Также конкурсанты демонстрируют приемку троллейбуса перед выходом на линию и знание устройства рабочих машин, правил движения, технической эксплуатации. Кроме того, отдельный этап – культура обслуживания. К конкурсу допущены только те водители, у которых в повседневной трудовой практике не имеется нареканий от пассажиров.

«Фактически это профессиональный конкурс и понятно, что каждый человек своей профессии хочет достичь каких-то лучших результатов, стать лучшим. Поэтому для водителей, которые участвуют в нем, это самое лучшее их достижение за все время их работы», – Михаил Ефремов, Директор МП г.о. Самара «ТТУ».

Среди 36 претендентов на победу – самарский водитель Сергей Василенко. На городском этапе конкурса в 2020 году ему удалось одержать победу, хотя еще 8 лет назад за руль троллейбуса он попал почти случайно.

«Мне всегда нравилось управлять большими машинами, крупногабаритными. Когда чисто случайно увидел объявление о наборе водителей, решил попробовать себя в этой профессии. Мне понравилось, и я остался», – Сергей Василенко, Победитель городского этапа конкурса «Лучший водитель троллейбуса г. о. Самара».

Конкуренцию Сергею Василенко составили лучшие водители из Абакана, Читы, Нижнего Новгорода, Стерлитамака, Екатеринбургa и других городов России.

«Мы активно совместно с Правительством Самарской области обновляем подвижной состав. В 2016 году было приобретено 22 единицы техники и в этом году, благодаря **национальному проекту «Безопасные и качественные дороги»** у нас одобрена еще заявка на 20 троллейбусов. Это позволит нам полностью обновить подвижной состав на самых востребованных маршрутах троллейбуса. Этот конкурс очень важен, такие конкурсы выявляют настоящих профессионалов своего дела и заставляют остальных водителей ориентироваться на победителей. От водителей зависит во первых безопасность, ритмичность, качество перевозки и в конечном итоге – это настроение всех наших горожан», – Максим Харитонов, Исполняющий обязанности Главы г. о. Самара.

Около 230 тысяч самарцев пользуются наземным электротранспортом троллейбусами ежедневно. До трети перевозок приходится на троллейбусы. Всего в городе 15 маршрутов. Это самый экологичный вид общественного транспорта, что для города-миллионника является немаловажным. И пока в ряде городов власти принимают решение о прекращении троллейбусных перевозок, в Самаре троллейбусному сообщению уделяется немалое внимание. Так, в этом году благодаря реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** одобрена заявка на приобретение 22 троллейбусов для парка МП «ТТУ».

А за водительским опытом – к профессионалам, виртуозно управляющим разными типами троллейбусов.

Уже в эту пятницу станет известно имя лучшего из лучших. Победитель, помимо почетного звания, получит главный денежный приз – 300 тысяч рублей. А общий призовой фонд конкурса – полмиллиона.

<https://tvsamara.ru/news/v-samare-startoval-vserossiiskii-konkurs-professionalnogo-masterstva-luchshii-voditel/>

ВЕСТИ Н.НОВГОРОД; 2020.08.10; ЖИТЕЛИ ВОЛОДАРСКОГО РАЙОНА ПРОСЯТ СОХРАНИТЬ «КУКУШКУ»

Заменить пригородные поезда на автобусы. Эта новость взбудоражила поселки Володарского района – Центральный и Фролищи. На «Кукушке», как ласково называют

электропоезд местные жители, они добираются до работы, больницы, и в учебные заведения – в Нижний Новгород, Дзержинск и Володарск. Сколько жить осталось «кукушке»?

«Кукушка» стала залетать на станцию Великое Озеро в поселке Центральный в 2009-ом. Она позволила быстро добираться как в областной, так и в районный центр – Володарск. Сообщение о том, что автобус рельсовый заменят на обычный вызвало у жителей однозначную реакцию.

Жительница п.Центральный – Надежда Федина: Мы без нее как без рук! Даже вот детей одеть в школу или в садик! В Дзержинск вот уехать и до 7 часов вечера я в Дзержинске нахожусь!

Сейчас уехать из Фролищ на рельсовом автобусе можно только утром и вечером – 4 раза в неделю до Нижнего и каждый день до Ильино и обратно. (При этом есть еще два автобуса – до Дзержинска и Володарска.

Вот такую статистику нам предоставили в пассажирской компании – по всем поездкам, которые курсируют во Фролищи и обратно. Данные за 2 октября. За весь день услугами железнодорожного транспорта воспользовались 66 человек. А вечером по направлению в Ильино ехал только один пассажир.

Леонид Тихонов – Начальник пассажирской службы компании-перевозчика: Более 100 человек в сутки, даже в летнее время, в самое пиковое мы там не наблюдали. Если говорить о количестве человек, которое перевозится в электропоездах, то понятно, что это несоизмеримо выше, в том числе и на вагон. Мы понимаем, что, например направление Нижний Новгород-Рекшино-популярное направление, там 8 вагонов и там в каждом вагоне 80-90 человек.

В Администрации Володарского района добавляют – автобусный перевозчик тоже несет убытки! Пользуются транспортом в основном, льготники. При этом в районной администрации предупредили **Минтранс** о «социальном взрыве» в случае отмены кукушки. Поэтому, пока она будет летать по прежнему расписанию.

<https://vestinn.ru/news/society/160708/>

ТАСС; 2020.08.10; ИСПОЛНЕНИЕ РАСХОДОВ БЮДЖЕТА НА НАЦПРОЕКТЫ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ СОСТАВИЛО 55%

Расходы федерального бюджета РФ на реализацию национальных проектов и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в январе-сентябре 2020 года исполнены на 55%, что составляет 1,2 трлн рублей из установленных уточненной бюджетной росписью ассигнований в размере 2,19 трлн рублей. Об этом свидетельствуют оперативные данные Счетной палаты РФ, имеющиеся в распоряжении портала «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого выступает ТАСС.

По предварительным данным, исполнение расходов на 1 октября по девяти **нацпроектам** превысило 50%. Лидерами являются **нацпроекты** «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» и «Здравоохранение» – расходы по этим направлениям составляют 69,2% и 68,8% соответственно. В пятерку самих эффективных по исполнению расходов также входят **нацпроекты** «Жилье и городская среда» (65,3%), «Культура» (58,9%) и «Наука» (57,9%).

Самые низкие показатели – у **нацпроектов** «Цифровая экономика» (20,6%), «Экология» (42,2%), «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (45,5%) и «**Международная кооперация и экспорт**» (49,6%). В проекте «Цифровая экономика», в целом, исполнение низкое у всех направлений – не более 23%.

В национальном проекте «Малое и среднее предпринимательство» самым исполняемым стал федеральный проект «Популяризация предпринимательства» (84,7%), в

«Здравоохранении» – проект по развитию эксперта медицинских услуг (100%). В **нацпроекте** «Жилье и городская среда» наилучшее исполнение по федеральному проекту «Обеспечение устойчивого сокращения непригодного для проживания жилищного фонда» (100%). В «Культуре» самый исполняемый проект по созданию условий для реализации творческого потенциала нации (70,9%), в «Науке» – по развитию научной и научно-производственной кооперации (78,2%).

В **нацпроекте** «Демография» наилучшие показатели у проекта по формированию системы мотивации граждан к здоровому образу жизни (исполнение – 95,1%). В **нацпроекте** «Образование» самые хорошие показатели у федерального проекта «Поддержка семей, имеющих детей» (94,6%) и «Молодые профессионалы» (89,9%), самые плохие – у проектов «Новые возможности для каждого» (0,8%) и «Социальные лифты для каждого» (19%). В комплексном плане – у проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» (65,1%), наихудшие – у проектов «Европа – Западный Китай» (5,6%) и «Железнодорожный транспорт и транзит» (14,9%). В **нацпроекте** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» самое высокое исполнение у «Автомобильных дорог Минобороны» (75%), самое низкое – у «Общесистемных мер развития дорожного хозяйства» (23,2%).

В **нацпроекте** «Экология» самое высокое исполнение бюджета у федерального проекта по сохранению лесов (89%), самое низкое – по комплексной системе обращения с твердыми коммунальными отходами (22,1%). В проекте «Производительность труда и поддержка занятости» – наилучшие показатели у мер адресной поддержки повышения производительности труда на предприятиях (60,4%). В национальном проекте «**Международная кооперация и экспорт**» наилучшее значение у проекта «Экспорт продукции АПК» (62,1%), наихудшее – у «Системных мер развития международной кооперации и экспорта» (14,2%).

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9661795>

ТАСС; 2020.08.10; ТРАНЗИТОМ ПО РОССИИ В УХАНЬ ОТПРАВЛЕНА КРУПНЕЙШАЯ ПАРТИЯ САНКЦИОННОГО ГРУЗА

Первый полносоставный поезд с санкционным грузом из Европы в Китай пройдет по территории России с использованием внедренных в этом году электронных навигационных пломб. Об этом говорится в сообщении «Российских железных дорог» (РЖД).

«Поезд, груженный 50 сорокафутовыми контейнерами с молочной продукцией, отправился со станции Малашевиче (Польша) в Ухань (Китай) через погранпереход в Бресте и пройдет транзитом через территорию России. Расчетное время в пути составит 14 дней», – отмечается в сообщении РЖД. Отправку первого полносоставного поезда с санкционным грузом из Европы в Китай осуществили «РЖД Логистика» (дочернее общество РЖД) и ОТЛК ЕРА (совместное предприятие железных дорог Белоруссии, Казахстана и РФ). Ранее отправлялись лишь отдельные контейнеры с таким грузом в составе поезда.

«Отправка первого полносоставного поезда с санкционным грузом – это результат серьезной работы специалистов «РЖД Логистики», свидетельствующий о росте спроса на транзит санкционных товаров», – отметил в сообщении гендиректор АО «РЖД Логистика» Дмитрий Мурев.

Транзитные перевозки через территорию России санкционных товаров с использованием электронных навигационных пломб на основе ГЛОНАСС разрешены с 15 июля 2020 года, но ранее осуществлялись тестовые и пилотные проекты. Развитие транзитных грузовых перевозок через Россию одна из задач Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/tranzitom-po-rossii-v-uhan-otpravlena-krupnejsaa-partia-sankcionnogo-gruza>

ТАСС; 2020.08.10; НА СЕВЕРЕ БУРЯТИИ ЗАВЕРШЕН СЛОЖНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГИ, ДЛИВШИЙСЯ ТРИ ГОДА

Участок автодороги Романовка – Багдарин на севере Бурятии открыт после капитального ремонта, длившегося три года. Завершить работы удалось благодаря **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили журналистам в четверг в **пресс-службе** республиканского **Минтранспорта**.

«Сегодня состоялось открытие автомобильной дороги Романовка – Багдарин (км 164 + 300 – км 173 + 300) в Баунтовском эвенкийском районе на севере Бурятии. Участок региональной автодороги протяженностью более 9 км был отремонтирован за три года на общую сумму около 315,5 млн рублей», – сказали в министерстве.

Региональная трасса Романовка – Багдарин служит основной артерией между населенными пунктами на севере республики. До ремонта аварийный участок постоянно размывало осадками, местные жители испытывали трудности при передвижении между поселками.

Ремонт был начат в 2017 году и закончен в срок благодаря реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. «Регионы имеют колоссальную финансовую поддержку со стороны государства в виде **нацпроекта**. В Бурятии в этом году в рамках национального проекта ремонтируются 46 объектов и [ведется] ликвидация 15 мест концентрации ДТП», – привели в **пресс-службе** слова министра по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии Александра Аюшеева.

В этом году в Бурятии по **нацпроекту** проводится ремонт дорог общей протяженностью более 118 км. Кроме того, начат масштабный проект по строительству в Улан-Уде третьего моста через реку Уду. Стоимость работ – свыше 3 млрд рублей, большая часть из них – средства из федерального бюджета.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/na-severe-buratii-zaversen-sloznyj-remont-dorogi-dlivsijsa-tri-goda>

ТАСС; 2020.08.10; НОВГОРОДСКИЕ ВЛАСТИ ДО 2021 ГОДА УСТАНОВЯТ НА ДОРОГАХ ДВА ПУНКТА ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ

Власти Новгородской области намерены установить до конца 2021 года на территории региона два первых автоматических пункта весового и габаритного контроля. Это позволит снизить нагрузку от тяжеловесного транспорта на региональную сеть дорог, и тем самым продлить их срок службы, сообщила в четверг **пресс-служба** регионального правительства.

«В рамках реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** до конца 2021 года в Новгородской области будут установлены два автоматических пункта весового и габаритного контроля», – отмечается в сообщении.

По данным **пресс-службы**, автоматические пункты весового и габаритного контроля помогут властям Новгородской области сохранить от разрушения дороги регионального и межмуниципального значения. Этому удастся достичь за счет того, что специалисты будут контролировать вес крупногабаритных и тяжеловесных автомобилей, не допуская их проезда по таким трассам.

«Строить и ремонтировать куда проще, чем сохранить и максимально продлить срок службы дороги. Есть факторы, которые зависят не от нас – это большегрузы. Сейчас, благодаря **нацпроекту** у нас есть возможность перейти к решительным действиям. С этой целью мы совместно с **министерством транспорта** и дорожного хозяйства, по

многочисленным отзывам жителей области, составляем карту основных маршрутов тяжеловесных транспортных средств. По итогам рассмотрения будут выбраны места установки автоматических пунктов весового и габаритного контроля», – цитирует **пресс-служба** слова начальника государственного учреждения «Новгородавтодор» Константина Куранова.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novgorodskie-vlasti-do-2021-goda-ustanovat-na-dorogah-dva-punkta-vesogabaritnogo-kontrolya>

ТАСС; 2020.08.10; УЧАСТОК ДОРОГИ НА ПОДЪЕЗДЕ К ЧЕРКЕССКУ РАСШИРИЛИ ДО ЧЕТЫРЕХ ПОЛОС И ЗАЩИТИЛИ ОТ ОПОЛЗНЕЙ

Дорожники завершили работы по расширению шестикилометрового участка подъезда к Черкесску до четырех полос и по его защите от оползней. Об этом сообщили журналистам в четверг в **пресс-службе** ФКУ Упрдор «Кавказ».

«Речь идет о 6-километровом отрезке (I этап) трассы А-165 Лермонтов – Черкесск, где сейчас завершаются работы по капитальному ремонту. Еще 5 км (II этап) планируется ввести в строй в следующем году», – рассказали в **пресс-службе**.

Работы по заказу подведомственного **Росавтодору** ФКУ Упрдор «Кавказ» начались на участке в границах Черкесска (ул. Шоссейная) в апреле 2020 года. Как отмечается, за сезон дорожники переустроили инженерные коммуникации, полностью заменили земляное полотно, устроили два слоя крупнозернистого асфальтобетона. Верхний слой покрытия выполнен из щебеночно-мастичного асфальтобетона. Ширина проезжей части составила 14 м, а каждой из четырех полос – 3,5 м.

Кроме того, для обеспечения безопасности движения специалисты устроили сплошное электроосвещение, установив для этого 10-метровые оцинкованные опоры с энергосберегающими светильниками, а также нанесли термопластиковую разметку. На оползнеопасном участке дорожники возвели железобетонную подпорную стену длиной 325 м. Специалисты также устроили 560 буронабивных свай и для дополнительной устойчивости всей конструкции укрепили стену ростверками.

«Сейчас на объекте устраивают дорожную одежду на круговой развязке, что на въезде в Черкесск, а также на съездах и примыканиях. Кроме того, переустраивают две водопропускные трубы, устанавливают металлическое барьерное ограждение, бортовые камни и водоотводные кюветы. В ближайшее время здесь установят светофорные объекты, устроят тротуары, автобусную остановку с заездным карманом и автопавильоном», – рассказали в ФКУ Упрдор «Кавказ».

Автомобильная дорога А-165 Лермонтов – Черкесск общей протяженностью 88,8 км проходит по территории Ставропольского края (41 км) и Карачаево-Черкесской республики (47,8 км). Ежедневно по ней проезжает порядка 10 тыс. автомобилей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ucastok-dorogi-na-podezde-k-cerkessku-rassirili-do-cetyreh-polos-i-zasitili-ot-opolznei>

ТАСС; 2020.08.10; БОЛЕЕ 220 КМ ДОРОГ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В ЯКУТИИ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2021 ГОДУ

Свыше 220 км автомобильных дорог планируют ввести в 2021 году в Якутии благодаря национальному проекту «**Безопасные и качественные автодороги**», сообщили журналистам в четверг в **пресс-службе** главы и правительства республики.

«В 2021 году в рамках реализации **нацпроекта** запланирован ввод 224 км автодорог, из них 199 км – это региональные дороги, 25 км – городская агломерация город Якутск. Учитывая проведение большого объема дорожно-строительных работ в следующем году, работы по контрактации объектов необходимо усилить и начать проводить уже в ближайшее время», – приводит **пресс-служба** слова главы региона Айсена Николаева.

Как сообщил Николаев, в 2020 году на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** республике выделено 4,8 млрд рублей. По итогам текущего года в нормативное состояние будут приведены 211 км региональных автодорог и 23,5 км улично-дорожной сети городской агломерации Якутска.

Кроме того, на 1 октября 2020 года на строительство, капитальный ремонт и ремонт участков федеральных автодорог «Вилуй», «Колыма» и «Лена» из федерального бюджета предусмотрено почти 11 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bolee-220-km-dorog-postroat-v-akutii-po-nacproektu-v-2021-godu-vlasti>

ТАСС; 2020.08.10; ГИБДД: РАДИОСТАНЦИИ ПО ВСЕЙ РОССИИ ЗАПУСТЯТ ПРОГРАММЫ О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Региональные радиостанции по всей России запустят выпуск тематических программ для взрослых и детей, где будут обсуждаться вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, в некоторых субъектах страны они уже выходят в эфир. Об этом ТАСС в четверг сообщили в Госавтоинспекции РФ.

«Радиослушатели по всей стране смогут узнать самую важную и актуальную информацию в области безопасности дорожного движения из тематических программ на местных радиостанциях. – сказал собеседник агентства. – Создаваемые радиoprogramмы ориентированы на самую широкую аудиторию и будут интересны и полезны всем участникам дорожного движения – водителям, пешеходам, пассажирам».

По его словам, радиослушатели получают всестороннюю информацию в сфере безопасности дорожного движения, в том числе об изменениях в законодательстве, состоянии аварийности на территории своего региона, профилактических мероприятиях и акциях. «Спикерами выступают не только сотрудники Госавтоинспекции, но и представители общественности, экспертных сообществ и ведомств, чья деятельность связана с обеспечением безопасности дорожного движения», – отметили в ГИБДД, подчеркнув, что в каждом регионе будет создаваться свой цикл оригинальных радиoprogramм, которые выйдут в эфир местных радиостанций.

В настоящее время выпуск таких радиoprogramм уже стартовал в некоторых регионах. В частности, вышли программы в Кировской, Архангельской и Тамбовской областях, Карелии, Забайкальском крае. В ближайшее время подобные программы будут запущены в эфир во всех остальных российских регионах. «Информацию о времени выхода тематической передачи, ее периодичности и радиостанции, ведущей трансляцию, можно узнать на региональных страницах интернет-сайта Госавтоинспекции (гибдд.рф), а также в официальных аккаунтах региональных подразделений ГИБДД в социальных сетях», – подчеркнули в ведомстве.

В Госавтоинспекции добавили, что в ряде регионов РФ, помимо радиопередач для взрослых слушателей, также выйдут в эфир специальные программы для детской аудитории.

Данная масштабная информационная кампания реализуется российской Госавтоинспекцией в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, продлится она до конца года. Периодичность выхода программ будет варьироваться от еженедельного до ежедневного.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/radiostancii-po-vsej-rossii-zapustat-programmy-o-bezopasnosti-doroznogo-dvizenia-gibdd>

ТАСС; 2020.08.10; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА ТОКАРЕВ И ГЕНДИРЕКТОР ГТЛК ВОШЛИ В ПРАВКОМИССИЮ ПО ТРАНСПОРТУ

Замминистра транспорта Владимир Токарев и гендиректор Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) Михаил Полубояринов вошли в состав правительственной комиссии по транспорту. Соответствующее распоряжение опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

Также в список вошли замдиректора департамента промышленности, энергетики и транспорта правительства РФ Алексей Кайманов, замминистра финансов Ирина Окладникова и замглавы Минэкономразвития Илья Торосов.

При этом из ее состава вышли директор департамента промышленности, энергетики и транспорта правительства Кирилл Лысогорский, экс-гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин, экс-глава Росжелдора Владимир Чепец и бывший замглавы Минэкономразвития Михаил Расстригин.

Как сообщалось ранее, правительственную комиссию по транспорту возглавил первый вице-премьер Андрей Белоусов. Заместителями председателя комиссии назначены глава Минтранса РФ Евгений Дитрих и вице-премьер Марат Хуснуллин.

ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; СУД ДОСРОЧНО ОТМЕНИЛ АДМИНИСТРАТИВНУЮ ПРИОСТАНОВКУ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В КАЗАНИ

Арбитражный суд Татарстана удовлетворил ходатайство АО «Казметрострой» о возобновлении строительства первого участка второй линии метро в Казани, говорится в материалах картотеки арбитражных дел.

Суд 1 октября решил, что «Казметрострой» устранил нарушения, за которые 21 сентября был по решению того же суда после обращения Ростехнадзора наказан приостановкой строительства на два месяца.

Поводом для обращения Ростехнадзора в суд стали нарушения при строительстве метро компанией «Казметрострой», выявленные в июне-июле текущего года.

«В ходе проверки выявлено, что на объекте продолжают строительно-монтажные работы в отсутствие разрешения на строительство и оценки соответствия проектной документации требованиям технических регламентов, а также утвержденной техническим заказчиком ГКУ «ГИСУ» проектной документации, получившей положительное заключение государственной экспертизы», – сообщало тогда надзорное ведомство.

Строительство первой линии казанского метро с 11 станциями завершилось в августе 2018 года. Метростроители сообщали тогда, что уже приступили к строительству второй линии.

Вторая линия должна включать в себя 12 станций. Строительная длина первого участка второй линии метрополитена Казани от станции «Фучика» до станции «Сахарова» составит 5,37 км и будет включать в себя четыре станции: «Фучика», «10-й микрорайон», «100-летие ТАССР» и «Сахарова».

В постановлении правительства Татарстана в сентябре 2019 года вложения бюджетных средств в строительство метро в Казани в 2019-2024 годах оценивалось в 6 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; МЕЖДУГОРОДНИМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ В ПРИАМУРЬЕ КОМПЕНСИРУЮТ ЧАСТЬ ПОТЕРЬ, ПОНЕСЕННЫХ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА

Более 8,6 млн рублей в качестве компенсации финансовых потерь из-за снижения пассажиропотока в период карантина по коронавирусу будет направлено организациям, обслуживающим межмуниципальные автобусные маршруты в Амурской области, сообщает региональный Минтранс.

«Субсидия в объеме 8 млн 624 тыс. рублей будет распределена между 26 перевозчиками, обслуживающих 50 межмуниципальных маршрутов, которые обеспечивали транспортное

сообщение с 23 муниципальными образованиями», – приводятся в сообщении слова заместителя главы министерства Светланы Поповой.

Поддержка предоставляется на возмещение затрат на моторное топливо с 30 марта по 31 мая 2020 года. Отмечается, что перевозчики не приостанавливали работу на период ограничений из-за COVID-19, несмотря на значительное снижение пассажиропотока.

«Речь идет о сложном периоде для перевозчиков, когда более чем на 50% сократился пассажиропоток», – пояснила Попова.

Соглашения заключены со всеми перевозчиками, которые направили заявки на поддержку. Выплаты будут проведены до конца октября.

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/mezhdugorodnim-perevozhikam-v-priamure-kompensiruyut-chast-poter-ponesennyh-iz-za-koronavirusa>

<https://gtrkamur.ru/news/2020/10/08/119797>

ПРАЙМ; 2020.08.10; Ж/Д ОПЕРАТОРЫ РОССИИ ПРОТИВ ЗАПРЕТА НА ИМПОРТ УКРАИНСКИХ КОЛЕС ДЛЯ ВАГОНОВ

Российские ж/д операторы не поддерживают идею запретить импорт украинских железнодорожных цельнокатаных колес (ЦКК), – это может привести к дисбалансу рынка, удорожанию услуг и ухудшению их качества, говорят опрошенные РИА Новости представители отрасли.

На этой неделе появилась информация, что **Минтранс РФ** предлагает ввести запрет на импорт железнодорожных колес из Украины. Сейчас на цельнокатанные колеса производства украинской компании «Интерпайп» действует антидемпинговая пошлина в 34,22%.

Минтранс РФ пока отказывается комментировать тему.

Исполнительный директор Союза операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Алексей Дружинин полагает, что новые ограничения приведут к деформации формирующегося баланса на рынке. «Позиция союза по административным ограничениям конкуренции на рынке стальных цельнокатаных колес однозначна: они ведут к деформации формирующегося баланса», – сказал он.

Источник в одном из крупнейших железнодорожных операторов РФ предположил, что от запрета украинских колес выиграют поставщики китайского цельноката, что не отвечает интересам отечественного транспорта и не поможет оптимизации затрат российских перевозчиков.

«Здесь стоят интересы бенефициаров сбыта китайской продукции и отечественных металлургов, нацеленных и дальше сохранять завышенные цены на колеса», – считает он.

Еще один источник на железнодорожном операторском рынке подчеркнул, что отсутствие рыночной конкуренции всегда приводит к удорожанию товаров и услуг, а иногда к ухудшению их качества.

«Мы крайне негативно относимся к идее полного запрета на поставку цельнокатанных колес украинского производства на рынок РФ», – заявил он.

«В настоящее время производители ЦКК действительно ощутили снижение спроса на продукцию. Но это, на наш взгляд, связано не с демпингом со стороны иностранных поставщиков, а со снижением деловой активности в стране, сокращением уровня производства и потребления, падением объемов перевозок на железнодорожном транспорте и в целом изменением цикличности рынка вагоностроения», – добавил источник.

<https://1prime.ru/transport/20201008/832133610.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; РАСШИРЕНИЕ БАМА И ТРАНССИБА ПОТРЕБУЕТ БОЛЕЕ 4 ГВТ ЭНЕРГОМОЩНОСТЕЙ – ГРАБЧАК

Объем необходимых энерго мощностей для расширения БАМа и Транссиба составит более 4 ГВт, сообщил **замминистра** энергетики Евгений Грабчак на «круглом столе» в Совете Федерации.

«По Иркутской энергосистеме предполагается большая, в течение пяти лет, работа в том числе в рамках Восточного полигона, увеличения мощностей БАМа и Транссиба. Планируется дополнительно более 4 ГВт мощностей модернизировать и построить генерации, плюс достаточно большой объем сетевых мощностей», – заявил чиновник.

В Минэнерго в комментарии «Интерфаксу» позже добавили, что речь идет также о покрытии потребностей Чаун-Билибинского узла, ДФО, Удоканского ГОКа.

Минэнерго прорабатывает комбинацию двух вариантов решения задачи по расширению пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в рамках второго этапа развития Восточного полигона железных дорог ОАО «РЖД», сообщали ранее «Интерфаксу» в **пресс-службе** ведомства.

Первый предусматривает определение типа генерации для энергоснабжения потребителей Бодайбинского энергорайона в Иркутской области (тепловая электростанция в районе ПС 220 кВ Пеледуй на газе или гидроэлектростанция). Второй вариант – это принятие или не принятие решения о продлении срока эксплуатации существующей Артемовской ТЭЦ до 2030 г. с ускорением ввода в эксплуатацию Артемовской ТЭЦ-2 не позднее ноября 2025 г.

Ранее в Минэнерго сообщили о возможности строительства в рамках второго этапа развития Восточного полигона железных дорог новой крупной ГЭС, которая не только обеспечит покрытие существующих потребностей РЖД и других крупных энерго емких потребителей, но и создаст задел на будущее для технологического присоединения новых потребителей в Бодайбинском энергорайоне Иркутской области.

ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕНАПРАВИТЬ ЧАСТЬ УГЛЯ ИЗ КУЗБАССА С Д.ВОСТОКА НА ЮГ И СЕВЕРО-ЗАПАД – ИСТОЧНИК

ОАО «РЖД» прорабатывает с угольными компаниями Кузбасса договоренность о том, чтобы в 2020 году сократить на 11 млн тонн поставки угля в порты Дальнего Востока и перенаправить этот объем по Южному и Северо-Западному направлению, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с ситуацией.

Как сообщалось, в марте РЖД и власти Кемеровской области договорились о перевозках из Кузбасса в восточном направлении 2020 году не менее 53 млн тонн каменного угля на экспорт.

По словам собеседника агентства, высвободившиеся резервы пропускных способностей БАМа и Транссиба предлагается использовать для вывоза на Восток 11 млн тонн более высокодоходных грузов, например, черных металлов и удобрений, пропуска контейнерного транзита, либо каменного угля коксующихся марок с восточных месторождений РФ. Такие меры позволят суммарно обеспечить дополнительный денежный поток для РЖД в размере не менее 11 млрд рублей, что в свою очередь, будет способствовать «аккумуляции инвестиционных ресурсов для развития инфраструктуры «восточного полигона», отметил источник.

Кроме того, в случае сохранения квоты по вывозу угля из Кузбасса на Восток в 2021 году на уровне 53 млн тонн, РЖД, по словам источника, предлагает «проработать вопрос увеличения поставок коксующегося угля в этом объеме не менее чем на 20%». Так, энергетический уголь, по мнению монополии, в настоящее время имеет самые масштабные тарифные преференции, особенно при перевозках на протяженных маршрутах и является наименее доходным грузом на сети железных дорог. «В результате перевозки энергетического угля в восточном направлении не позволяют обеспечить маржинальную безубыточность (более 22% объемов перевозок энергетического угля в

данном направлении не возмещают даже переменные расходы от их организации). В свою очередь, перевозки коксующегося угля на Восток обеспечивают полную компенсацию переменных затрат», – привел собеседник агентства позицию РЖД.

Как сообщалось, в августе первый замглавы РЖД Вадим Михайлов в интервью газете «Коммерсант» заявил об убыточности «дальних» перевозок угля, имея в виду преимущественно восточную часть сети железных дорог в России и предложил уйти от 60%-ной скидки на «дальние» перевозки в этом направлении.

«Нас, прежде всего, волнует «восточный полигон». Из 54,7 млрд рублей убытка от перевозки угля он генерирует более 52 млрд рублей», – заявил Михайлов.

«Как появился (этот понижающий – ИФ) коэффициент 0,4. Он был принят, когда весь уголь ехал на запад, и никто не хотел ехать на восток. И были приняты исключительные тарифы, чтобы загрузить порты Дальнего Востока. После отмены исключительных тарифов как понятия их интегрировали в прейскуртант (регулируемых услуг РЖД – ИФ). Теперь на запад стали ехать меньше, а на восток – больше. Поэтому предлагается повысить коэффициент», – пояснил топ-менеджер.

В свою очередь, губернатор Кемеровской области Сергей Цивилёв в конце августа в ходе «прямой линии» с населением заявил, что регион рассчитывает на увеличение вывоза угля по железной дороге в 2021 году в сторону Азиатско-Тихоокеанского региона.

ТАСС; 2020.08.10; РОСАТОМ В 2023 ГОДУ РАССЧИТЫВАЕТ ЗАПУСТИТЬ ВОДОРОДНЫЕ ПОЕЗДА НА САХАЛИНЕ

«Русатом Оверсиз» (входит в госкорпорацию «Росатом») надеется в 2023 году запустить на Сахалине поезда на водородных элементах в рамках реализации пилотного проекта по запуску водородного транспорта. Это следует из материалов вице-президента по маркетингу и развитию бизнеса «Русатом Оверсиз» Антона Москвина к выступлению в рамках бизнес-вебинара о развитии рынка водородной энергетики.

«Развитие водородного направления должно тесно связывать и технологии, и реализацию пилотных проектов. Нужно себя пробовать в этом направлении, отрабатывать основные модели кооперации с партнерами, модели бизнеса и технологии непосредственно, получать первый опыт, поэтому то, с чего мы начали, – проект водородного поезда на Сахалине. Имеется в виду организация полноценного в пилотном масштабе железнодорожного сообщения с использованием поездов на водородных топливных элементах. Мы предполагаем запуск порядка семи поездов», – сказал Москвин.

РЖД, Росатом, «Трансмашхолдинг» и власти Сахалинской области подписали на Восточном экономическом форуме в сентябре 2019 года соглашение о сотрудничестве и взаимодействии по проекту организации железнодорожного сообщения с применением поездов на водородных топливных элементах.

«Росатом отвечает за производство и поставку водородного топлива, организывает и эксплуатирует заправочную инфраструктуру. Российские железные дороги традиционно планируют выступить заказчиком на эти водородные поезда и дальше эксплуатирующей организации. «Трансмашхолдинг» отвечает за разработку и изготовление водородного поезда и правительство Сахалинской области оказывает максимальную поддержку текущей нашей совместной проработку», – добавил Москвин.

В настоящее время ведется разработка ТЭО проекта. Москвин отметил, что на данный момент есть понимание по технической составляющей, но остаются вопросы по экономике проекта. «Вы знаете, что ни один пилотный проект в мире в области водородной энергетики без мер государственной поддержки не запускается, поэтому мы в том числе работаем и по этому направлению», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/9665713>

ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПЕРЕСМОТРИТ ТРЕБОВАНИЯ К ХРАНЕНИЮ АГРОХИМИКАТОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ

Правительство РФ пересмотрит требования к хранению агрохимикатов в морских портах. Как сообщает **пресс-служба вице-преьера** Виктории Абрамченко, соответствующие изменения отражены в поправках правительства к проекту закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которые были одобрены на заседании правительства в четверг. Они будут направлены в Госдуму для рассмотрения во втором чтении.

Как заявила Абрамченко, слова которой приведены в пресс-релизе, новые условия хранения агрохимикатов на территориях морских портов должны касаться специализированных хранилищ как за пределами границ прибрежных защитных полос, так и в их границах. Регулирование эксплуатации таких хранилищ должно отвечать всем требованиям экологической безопасности и одновременно расширять возможности перевалки агрохимикатов в целях развития экспорта, сказала она.

Поправки вносят изменение в статью 65 Водного кодекса, предусматривающее возможность хранения агрохимикатов на территориях морских портов с обязательным введением систем и сооружений, предотвращающих загрязнение водных объектов. При этом хранение пестицидов и агрохимикатов вне специализированных хранилищ на территориях морских портов будет запрещено. «Перевалка и хранение любых грузов в морских портах должны быть безопасны с экологической точки зрения. Это касается, в первую очередь продукции химпрома. Мы будем наращивать экспорт агрохимикатов при одновременном соблюдении экологических требований в местах хранения и перевалки», – подчеркнула **вице-премьер**.

По ее словам, поправки будут способствовать обеспечению экологической безопасности при развитии портовой инфраструктуры, строительстве новых терминалов по хранению агрохимикатов и переориентации грузопотоков из морских портов сопредельных государств, наращиванию экспорта.

Кроме того, предлагаются изменения в закон «О введении в действие Водного кодекса Российской Федерации». Будет допускаться хранение агрохимикатов в границах прибрежных защитных полос в хранилищах, введенных в эксплуатацию до 1 января 2013 года и расположенных на территориях морских портов, при условии их соответствия экологическим требованиям. Это, по мнению **вице-преьера**, позволит использовать ранее построенные и действующие в настоящее время терминалы, которые, если они еще не модернизированы, должны быть оборудованы сооружениями и системами, предотвращающими загрязнение водных объектов.

В этом случае запасы агрохимикатов накапливаются в специально оборудованных складах большой емкости (до 60-75 тыс. тонн). После подхода судна к терминалу они перегружаются в трюм судна с использованием закрытых конвейерных лент и специальной погрузочной машины, что обеспечивает быструю и безопасную погрузку, а также безопасное хранение необходимых объемов продукции.

Как подчеркнула Абрамченко, для исключения отрицательного воздействия на качество водных ресурсов в перечень объектов государственной экологической экспертизы федерального уровня будет включена проектная документация специализированных хранилищ, планируемых к строительству и реконструкции в границах водоохраных зон на территориях морских портов. Такие изменения с принятием закона будут внесены в федеральный закон «Об экологической экспертизе» и в Градостроительный кодекс.

По данным **Росморречфлота**, в РФ насчитывается 67 морских портов мощностью около 1003,6 млн тонн в год с протяженностью причального фронта порядка 148 тыс. погонных метров. Объем перевалки грузов в морских портах России за 2019 год увеличился на 3% по сравнению с 2018 годом и составил 865,5 млн тонн.

ИНТЕРФАКС; 2020.07.10; СУД ПРИЗНАЛ БАНКРОТОМ МУРМАНСКОЕ ПАРОХОДСТВО

Арбитражный суд Мурманской области признал АО «Мурманское морское пароходство» (МОЕХ: MUSH) (ММП) банкротом, сообщила «Интерфаксу» пресс-секретарь суда Марина Гудова.

«В резолютивной части решения суда от 6 октября говорится: «Завершить процедуру наблюдения в отношении АО «Мурманское пароходство», признать банкротом, открыть в отношении него конкурсное производство сроком шесть месяцев», – сказала Гудова.

Конкурсным управляющим назначен Владимир Рябченков (ассоциация арбитражных управляющих саморегулируемая организация «Центральное агентство арбитражных управляющих»), который ранее был временным управляющим ММП.

Из карточки дела следует, что следующее заседание по делу о банкротстве ММП назначено на 15 октября.

В марте 2020 года Арбитражный суд Мурманской области ввел в отношении ММП процедуру наблюдения. Заявление первоначально подавало ООО «Белокаменка», основанием послужила задолженность в размере 1,242 млн рублей, затем его процессуальным правопреемником стало ООО «Урал логистика». В числе заявителей в деле о банкротстве пароходства более 80 юридических лиц.

ММП испытывает трудности с финансированием с тех пор, как в 2018 году в портах разных стран были арестованы несколько его судов. У компании были проблемы с выплатой заработной платы. В 2019 году ММП четыре раза сменило гендиректора. В настоящее время СКР расследует уголовные дела по ч.2 ст.201 УК РФ (злоупотребление полномочиями, повлекшее тяжкие последствия) и ч.4 ст.159 УК РФ (мошенничество, совершенное в особо крупном размере) в отношении учредителя ММП Николая Куликова. В ходе обысков в сентябре 2019 года у него были изъяты документы, связанные с деятельностью офшорных компаний, а также дорогостоящие предметы искусства, включая 11 картин Николая Рериха и картину Ивана Айвазовского. Из материалов Мурманского областного суда следует, что сумма ущерба по четырем вменяемым эпизодам составляет около 1,27 млрд рублей.

Кроме того, в Октябрьский районный суд Мурманска поступило уголовное дело о невыплате зарплаты и уклонении от налогов в отношении одного из бывших директоров ММП Алексея Глазунова. По версии следствия, с февраля по апрель 2019 года он не выплатил сотрудникам более 22 млн рублей зарплаты, а также скрыл в крупном размере деньги от взыскания недоимки по налогам, сборам и страховым взносам.

Еще раньше суд оштрафовал на 200 тыс. рублей бывшего (с октября 2017 года по февраль 2019 года) генерального директора ММП Александра Брынцева по уголовному делу о невыплате почти 2,9 млн рублей заработной платы.

По данным следствия, суммарный объем долгов по зарплате сотрудникам ММП превышал 150 млн рублей. Благодаря принятым мерам долги погашены в полном объеме.

По итогам второго квартала 2020 года ММП получило 931,8 млн рублей чистого убытка по РСБУ, что в 1,9 раза больше, чем по итогам второго квартала 2019 года. Выручка пароходства снизилась в 6 раз, до 61 млн рублей.

29 сентября 2020 года на общем собрании акционеров был избран полностью новый состав совета директоров ММП в составе семи человек.

ММП обеспечивает основную долю грузоперевозок под российским флагом в российском секторе Арктики. Согласно списку аффилированных лиц компании, 29,99% акций владеет Куликов, 57,66% – принадлежащее ему ООО «Арктические технологии» (Москва). Пакет в 2,12% находится у принадлежащего также Куликову ООО «Финансирование и развитие морского судоходства».

На ту же тему:

<https://regnum.ru/news/3084467.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; ФИНАНСОВАЯ КОМПАНИЯ НАМЕРЕНА БАНКОТИТЬ «ПОРТ ВАНИНО»

ООО «Про Фактор» (Москва) намерено обратиться в арбитражный суд с заявлением о банкротстве АО «Ванинский морской торговый порт» («Порт Ванино» (МОЕХ: МТРV), крупнейший стивидор в одноименном порту Хабаровского края) из-за непогашенной задолженности.

Соответствующее уведомление московская фирма разместила на «Федресурсе».

Суть претензий к стивидору пока не раскрывается.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», компания «Про Фактор» зарегистрирована в октябре 2016 года, она занимается предоставлением финансовых услуг. В сентябре налоговая служба приостановила операции по счетам ООО в 7 банках. Единственным владельцем фирмы является Алексей Киреев, которому также принадлежит московская «Финансовая компания «Содружество».

Ранее судебных разбирательств между «Портом Ванино» и «Про Фактором» не было, следует из картотеки арбитражных дел.

Ранее требование о банкротстве «Порта Ванино» поступало в арбитражный суд единожды – в 2019 году от ООО «Авто Центр Самарагд» (Благовещенск), которое само же его и отозвало до принятия заявления к производству.

Инфраструктуру порта Ванино образуют 16 причалов, открытые и закрытые склады. С Сахалином его связывает железнодорожная паромная линия Ванино-Холмск. Глубины у причалов и технические средства позволяют принимать и обрабатывать суда дедвейтом до 45 тыс. тонн. В состав компании, наряду с универсальными причалами, входят специализированные терминалы – паромный, контейнерный и глиноземный, а также портовый флот, выполняющий швартовые операции, перевозку пассажиров и снабжение судов водой.

Согласно отчету АО за второй квартал 2020 года, структура акционеров выглядит следующим образом: ООО «Порт Ванино-финанс» (на 100% принадлежит самому стивидору) владеет 1,98% уставного капитала, «Оперн Трейд Лтд» (Кипр) – 17,76%, Statula Holdings Ltd (Кипр) – 16,23%, Sedmino Investments Ltd (Кипр) – 14,98%, «Травине Трейдинг Лимитед» (Кипр) – 14,67%.

ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; КОНФЛИКТ ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ С ХОЛМСКИМ МОРПОРТОМ ПРИВЕЛ К УГОЛОВНОМУ ДЕЛУ ЗА САМОУПРАВСТВО ПОРТОВЫХ ВЛАСТЕЙ

Транспортная полиция возбудила уголовное дело в отношении руководства Холмского морского торгового порта (ПАО «ХМТП») за самоуправство, сообщила **пресс-служба** Дальневосточной транспортной полиции.

«По материалам проверки Сахалинской транспортной прокуратуры возбуждено уголовное дело по ч. 1 ст. 330 УК РФ в связи с самоуправными действиями руководства ХМТП», – говорится в сообщении.

Прокуратура провела проверку в связи с поступившими обращениями от предпринимателей и публикациями СМИ «о воспрепятствовании доступа к объектам инфраструктуры морского порта».

«В ходе проверки установлено, что ПАО «ХМТП» часть территории морского терминала с автомобильной дорогой к причалу сдало в аренду двум аффилированным фирмам. Впоследствии данные компании, пользуясь монопольным положением, выдавали пропуски для въезда на территорию морского порта лишь хозяйствующим субъектам, заключившим с ними договоры на возмездное оказание услуг, в которых они не нуждались», – сообщает **пресс-служба** транспортной полиции.

«В результате данных неправомерных действий предпринимателям причинен существенный имущественный вред», – отмечает она.

Пресс-служба напомнила, что в мае 2020 года генеральный директор ХМТП решением суда был дисквалифицирован на полгода за невыполнение требований прокуратуры об устранении незаконных изменений пропускного режима на территории порта. Юридическое лицо тогда оштрафовали на 100 тыс. рублей.

Как сообщалось, в среду работа паромной переправы в Холмском порту оказалась блокирована почти на сутки из-за конфликта дальнобойщиков с администрацией порта по тарифной политике. По данным местных СМИ, в день конфликта с водителями большегрузов, доставленных в порт на пароме, в Холмском порту потребовали оплачивать наличными более 40 тыс. рублей: 16 тыс. рублей за проезд автомобиля по территории порта и еще 25 тыс. рублей за досмотр груза автофуры. При этом после того, как водители сошли с парома на берег, чтобы оплатить сбор, с них также потребовали предоставить товарно-накладные документы, которые оставались в машинах на пароме, но водителей туда уже не пускали портовые власти.

Разрешить ситуацию удалось после вмешательства правительства региона: временно, до 12 октября, введен бесплатный проезд автотранспорта по территории порта. В ближайший понедельник правительство региона собирается провести совещание с руководством и акционерами ПАО «ХМТП», на котором будут детально обсуждаться вопросы формирования тарифов.

Депутаты облдумы направили обращение по ситуации в порту в Генеральную прокуратуру.

«Сахалинское морское пароходство» (МОЕХ: SHLS), обслуживающее паромную переправу, собирается подать в суд на стивидора за понесенные издержки.

Как сообщалось, Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России вернула Сахалинской области право регулировать тарифы в портах Холмска и Корсакова. Региональная энергетическая комиссия (РЭК) сейчас работает над «экономически обоснованными тарифами», которые сможет устанавливать стивидор.

ТАСС; 2020.08.10; ЭКИПАЖ СТОЯЩЕГО В УКРАИНСКОМ ПОРТУ «МЕХАНИКА ПОГОДИНА» ПЛАНИРУЮТ СМЕНИТЬ В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ

Судовладелец планирует в конце октября сменить экипаж российского танкера «Механик Погодина», который более двух лет удерживается на территории порта Херсон на Украине, сообщили ТАСС в четверг в компании «Волжское пароходство», которой принадлежит судно.

«Все члены экипажа чувствуют себя хорошо. Команда, состоящая из девяти человек, полностью обеспечена продуктами питания и необходимыми медикаментами. Проблем с пополнением судовых припасов нет. Смена экипажа проводится в плановом режиме, очередная смена запланирована на конец октября этого года», – сказали в компании.

В компании добавили, что «ситуация остается неразрешенной на протяжении уже более двух лет». «Все это время судно удерживается на территории морского порта Херсон, а многократные обращения судовладельца с просьбой о выдаче разрешения на выход остались без ответа. Мы продолжаем предпринимать все необходимые меры для обеспечения сохранности и безопасной стоянки танкера собственными силами, неся расходы на содержание судна и экипажа. Однако в правовом поле за истекшие два года никаких позитивных изменений не произошло», – добавили в компании.

Ранее в компании сообщали, что судовладелец подал два ходатайства в суд Украины о назначении даты рассмотрения жалобы на отказ разрешить выход судна из порта, они не рассмотрены из-за высокой загрузки суда и ограничений в его работе из-за коронавируса. «Кассационная жалоба судовладельцем была подана в соответствии с установленным порядком еще в начале 2019 года. Определение Верховного суда Украины об открытии производства было вынесено также больше года назад, однако дата рассмотрения дела до

сих пор не назначена. Обращения судовладельца с ходатайством ожидаемого результата, к сожалению, не принесли», – уточнили в компании.

Также ранее судовладелец обратился к президенту Украины Владимиру Зеленскому с просьбой содействовать в освобождении судна. Как уточнили в компании, «ответ не получен».

«Механик Погодин» с 12 членами экипажа на борту был заблокирован украинской стороной в порту Херсона 10 августа 2018 года. Киев утверждает, что танкер принадлежит российской компании, против которой введены санкции. Между тем оператор судна, который не входит в санкционные списки Украины, сообщал ранее, что закрыл обязательства перед компанией и единолично владеет танкером. В связи с этим, считает оператор, оснований для удержания судна нет.

РИА НОВОСТИ; 2020.08.10; РОССИЯНЕ СТАЛИ ЛЕТАТЬ ЧАЩЕ, ЧЕМ ГОД НАЗАД, НЕСМОТРЯ НА ПАНДЕМИЮ

Спрос на авиабилеты по России восстановился на 88 процентов от уровня прошлого года (по данным продаж с 1 января по 31 декабря), сообщает Туту.ру.

При этом последние несколько месяцев россияне летают чаще, чем в прошлом году. Так, по статистике продаж Туту.ру, авиабилеты в августе и сентябре покупают чаще на 23–26 процентов по сравнению с теми же месяцами 2019 года. Спрос на октябрь к текущему моменту пока выше примерно на 10 процентов, несмотря на ухудшающуюся ситуацию с распространением коронавируса. В целом интерес к авиабилетам на все осенние месяцы сейчас выше на 18 процентов, чем в прошлом году.

По данным аналитического центра сервиса поездок и путешествий, самыми популярными авианаправлениями на осень (вылеты с 1 сентября по 30 ноября) являются рейсы из Москвы в Симферополь, Сочи и Санкт-Петербург, также в пятерку входят Анапа и Краснодар. С отправлением из Санкт-Петербурга в рейтинг попали маршруты в Симферополь, Сочи, Краснодар и Калининград.

Средние чеки по востребованным внутренним направлениям заметно снизились по сравнению с прошлым годом. Наиболее существенно подешевели билеты из Москвы в Новосибирск (-36 процентов), в Санкт-Петербург (-35 процентов), Екатеринбург (-34 процентов). На 30 процентов в среднем дешевле обходятся билеты из Москвы в Краснодар, в Геленджик и в Мурманск.

Также россияне воспользовались возможностью отправиться в страны, с которыми открыто авиасообщение. Так, спрос на проездные документы в Анталию осенью вырос на 15 процентов, по данным продаж Туту.ру, даже у самостоятельных путешественников, хотя традиционно на турецкие курорты летают турами.

«Пример Турции показал, что поездки за границу востребованы, доля бронирований у самостоятельных путешественников летом выросла в 11 раз, если мы говорим об Анталии и Стамбуле. На осень этот показатель выше в восемь раз, чем в прошлом году, – комментирует руководитель направления «Авиабилеты» Ольга Епихина. По ее словам, как только «открывается» какая-то новая страна, поиски билетов в нее вырастают в разы моментально. Так было с Белоруссией, Казахстаном, Киргизией.

Также россияне очень ждут возобновления рейсов в Грузию и Таиланд, на Кипр, в Израиль, Болгарию, Кубу, Венгрию, Хорватию, Доминиканскую Республику. По словам эксперта, если эти направления будут открываться, можно ожидать роста спроса по ним.

«Если повторных закрытий не будет, то можно ожидать восстановление отрасли в течение года или полутора лет после открытия границ. Однако если будут повторные закрытия, введение карантинных мер, то, скорее всего, туристическую отрасль ждет восстановление не раньше 2024 года», – резюмирует Ольга Епихина.

<https://ria.ru/20201008/aviareysy-1578808123.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА СИМФЕРОПОЛЯ В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ СНИЗИЛСЯ НА 12%

Аэропорт «Симферополь» (Крым) в январе-сентябре 2020 года обслужил 3,864 млн пассажиров, что на 546 тыс. человек меньше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщила **пресс-служба** авиаузла.

Таким образом, пассажиропоток в январе-сентябре этого года снизился на 12,4%.

Аэропорт связывает снижение показателей с падением авиаперевозок весной и в первой половине лета из-за распространения нового типа коронавируса.

«В первом полугодии аэропорт «Симферополь», как и вся сфера авиаперевозок, пережил тяжелейший период, связанный с эпидемией COVID-19. Падение авиатрафика было настолько серьезным, что его не смогли в полной мере компенсировать успехи второй половины лета и сентября», – сказал гендиректор ООО «Международный аэропорт «Симферополь» Евгений Плаксин, чьи слова приведены в пресс-релизе.

При этом отмечается, что предприятие сохранило коллектив и выполнило все финансовые обязательства, в том числе по инвестсоглашениям.

Симферопольский аэропорт основан в 1936 году, в апреле 2018 года начал работу новый терминал, инвестиции в который составили 32 млрд рублей.

Международные рейсы в Крым не осуществляются с 2014 года из-за санкций, введенных после вхождения полуострова в состав России. Аэропорт обслуживает сейчас рейсы только внутри РФ. Его пассажиропоток в 2019 году сохранился на уровне 2018 года – 5,14 млн человек.

ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; АЭРОПОРТ «ХРАБРОВО» НАДЕЕТСЯ ПРИВЛЕЧЬ НЕСКОЛЬКИХ ЗАРУБЕЖНЫХ ЛОУКОСТЕРОВ, ПОЛУЧИВ 7-Ю «СВОБОДУ ВОЗДУХА»

АО «Аэропорт «Храброво» после того, как получит седьмую степень «свободы воздуха», станет местом притяжения зарубежных лоукостеров, считает генеральный директор предприятия Александр Коротный.

«В период пандемии коронавируса, которая продолжается и сегодня, мы активно занимаемся вопросом дальнейшего развития аэропорта и ведем переговоры со многими авиаперевозчиками, в том числе и зарубежными лоукостерами – Ryanair, EasyJet и Wizz Air. Мы видим их интерес к «Храброво». Но придут они к нам только после того, как аэропорт получит режим «открытое небо» седьмой степени свободы», – сказал Коротный «Интерфаксу».

По его словам, сейчас «Храброво» имеет 5-ю степень «открытого неба». Однако она не позволила реализовать те амбициозные планы, которые были изначально. В настоящее время отчетливо ясно, что аэропорт Калининграда не должен быть тупиковым, он должен быть хабом, отметил Коротный.

«Я вижу его развитие в нескольких направлениях. Одним из них может стать комбинация из российских и зарубежных перевозчиков, которые могли бы базировать у нас свои самолеты. Инфраструктура и технические возможности «Храброво» позволяют ему стать низкобюджетным аэропортом, который сможет дешево и быстро обслуживать большое количество воздушных рейсов, как на Россию, так и за границу», – добавил гендиректор.

Седьмая степень свободы позволит зарубежным авиакомпаниям существенно расширить географию полетов из Калининграда независимо от страны, где зарегистрирован авиаперевозчик: они смогут летать в любое государство Европы через Калининград, пояснил Коротный.

По его словам, аэропорт активно занимается вопросом получения данного режима, поддержку в этом деле руководству аэропорта оказывает губернатор Антон Алиханов.

«Храброво» входит в двадцатку крупнейших по пассажиропотоку аэропортов РФ. Владельцем терминалов аэропорта является холдинг «Новпорт» предпринимателя Романа Троценко.

По итогам 2019 года «Храброво» увеличил пассажиропоток на 10,3% по сравнению с предыдущим годом, до 2,369 млн человек.

ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; АВИАКОМПАНИЯ АЛРОСА ПОСЛЕ МНОГОКРАТНОГО ПРОДЛЕНИЯ ТОРГОВ НЕ СМОГЛА НАЙТИ ЛИЗИНГОДАТЕЛЯ ПЕРВЫХ SSJ-100

Авиакомпания «АЛРОСА» признала несостоявшимся тендер на привлечение лизингодателя для поставки в шестилетний лизинг двух самолетов Sukhoi SuperJet 100 (SSJ-100).

Стартовая цена контракта составляла 1,5 млрд рублей. Из данных сайта госзакупок следует, что на участие в торгах не было подано ни одной заявки.

Сроки проведения тендера, который был объявлен в декабре 2019 года, более десятка раз продлевались. Изначально заявки принимались до 13 января 2020 года, итоги планировалось подвести 23 января. В последний раз даты были изменены на 30 сентября и 8 октября соответственно.

Согласно выписке из протокола закупочной комиссии «АЛРОСА», компания намерена провести повторную закупку «с объявлением новых условий, включая начальную максимальную цену».

Как сообщалось, «АЛРОСА» планировала взять в лизинг два SSJ-100 с опционом еще на одно судно. Сейчас у компании нет «суперджетов» – по данным **Росавиации**, ее парк состоит из самолетов Boeing-737, Ту-134/-154, Ан-2/-24/-26/-38, Ил-76, а также вертолетов Ми-8.

ИНТЕРФАКС; 2020.08.10; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВЗЯЛИ В ЛИЗИНГ А321, ДО КОНЦА ГОДА ПЛАНИРУЮТ ЕЩЕ ДВА

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) пополнила свой авиапарк самолетом А321, сообщила **пресс-служба** авиакомпании.

Воздушное судно имеет одноклассную компоновку на 220 кресел. Свой первый рейс лайнер выполнит 11 октября по маршруту Екатеринбург-Сочи.

«В рамках программы по обновлению парка до конца 2020 года «Уральские авиалинии» планируют приобрести еще два самолета Airbus A321neo», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** «Уральских авиалиний» «Интерфаксу» уточнили, что новый самолет, как и предыдущие, взят в операционный лизинг.

Новый А321 стал первым самолетом, который пополнил парк авиакомпании с начала пандемии. С его учетом в настоящее время «Уральские авиалинии» эксплуатируют 49 авиалайнеров.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок, базируются в московском «Домодедово», екатеринбургском «Кольцово» и петербургском «Пулково». Основной акционер компании – ее гендиректор Сергей Скуратов.

Как сообщалось, весной «Уральские авиалинии» в условиях сокращения объема перевозок поставили часть авиапарка «на прикол» в своем базовом аэропорту – «Кольцово». Так, в апреле в простое в «Кольцово» находились 16 самолетов из 48. Затем перевозчик заявил, что на период пандемии переоборудовал 12 воздушных судов под перевозки грузов. В конце июня «Уральские авиалинии» на фоне повышения спроса на полеты начали переоборудовать грузовые самолеты снова в пассажирские. В начале июля авиакомпания сообщила, что задействовала все свои самолеты.

[Вернуться в оглавление](#)