



## Ежедневный мониторинг СМИ

2 ДЕКАБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.01; ПУНКТЫ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСГРАНИЦУ ОТМЕТИЛИ НА ЯНДЕКС.КАРТАХ.....	3
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ОЛЬГА КАНТЕМИРОВА; 2020.12.01; ЭЛЕКТРИЧКИ ОСТАЛОСЬ ЖДАТЬ ПОЛГОДА; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ НАЗВАЛИ СРОКИ ЗАПУСКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ КУДРОВО С ПЕТЕРБУРГОМ.....	3
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.01; «АЭРОФЛОТ» СОКРАЩАЕТ УБЫТКИ; КОМПАНИЯ УЛУЧШИЛА РЕЗУЛЬТАТЫ В ТРЕТЬЕМ КВАРТАЛЕ .....	5
КОММЕРСАНТ FM; АННА НИКИТИНА; 2020.12.01; БИЗНЕС-ДЖЕТЫ РАСПРАВИЛИ КРЫЛЬЯ; КАКИМ ОБХОДНЫМИ ПУТЯМИ ПОЛЬЗУЮТСЯ РОССИЯНЕ ДЛЯ ПОЕЗДКИ ЗА ГРАНИЦУ .....	6
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.12.02; САМОЛЕТ ЗА БОРТОМ: ПРОЕКТ SSJ ИСПЫТЫВАЕТ ПЕРЕБОИ В ПОСТАВКАХ ЗАРУБЕЖНОЙ АВИАНИКИ; НЕХВАТКА КОМПЛЕКТУЮЩИХ ВЛИЯЕТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ГОТОВЫХ СУДОВ .....	7
ИЗВЕСТИЯ; СЮЕ ЦЗЯН; 2020.12.01; КИТАЙСКИЙ «КАНАЛ ЖИЗНИ»; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КНР И ЕВРОПОЙ СТАЛО ДЛЯ МНОГИХ СТРАН ДОРОГОЙ НАДЕЖДЫ В БОРЬБЕ С ПАНДЕМИЕЙ.....	9
ТЕЛЕКАНАЛ RTVI, 01.12.2020 23:56; В РОССИИ С 3 ДЕКАБРЯ БУДЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ НОВАЯ СХЕМА ПОЛЕТОВ, НО НЕ ВСЕ АЭРОПОРТЫ УСПЕЛИ В НЕЕ ВНЕСТИ. КАК ТЕПЕРЬ БУДУТ РАБОТАТЬ ПИЛОТЫ? .....	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.12.01; ДОРОГИ, КОТОРЫЕ НАС ЗАЩИЩАЮТ; САМОЙ ЭФФЕКТИВНОЙ МЕРОЙ ПО СОХРАНЕНИЮ ЖИЗНЕЙ НА ДОРОГАХ ОКАЗАЛАСЬ САМАЯ ПРОСТАЯ – МОДЕРНИЗАЦИЯ СВЕТОФОРОВ И ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ.....	10
ТАСС; 2020.12.01; В ИЖЕВСКЕ В 2021 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ ЗАКУПИТЬ 100 НОВЫХ АВТОБУСОВ НА 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ.....	13
ТАСС; 2020.12.01; В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ТРИ ДОРОГИ .....	14
ТАСС; 2020.12.01; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЛУЧИЛА ЕЩЕ 13 СЛУЖЕБНЫХ МАШИН ПО НАЦПРОЕКТУ .....	15
ТАСС; 2020.12.01; БОЛЕЕ 120 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ПО НАЦПРОЕКТУ .....	15
ТАСС; 2020.12.01; В ГИБДД ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕКОТОРЫЕ ВОДИТЕЛИ УТРАТИЛИ ЧУВСТВО ОПАСНОСТИ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ ЛОКДАУНА .....	16
РИА НОВОСТИ; 2020.12.01; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ОСВОБОДИТЬ РЕГИОНЫ ОТ ШТРАФОВ ЗА НЕДОСТРОЕННЫЕ ДОРОГИ .....	17
BUSINESS FM; 2020.11.30; «ВЕДОМОСТИ»: ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРЕДЛАГАЮТ ЗАЩИТИТЬ ДАННЫЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ В КАРШЕРИНГЕ .....	17
РБК; ТАТЬЯНА РЕНКОВА; 2020.11.30; В КАЗАНСКОМ МЕТРО В 2022 ГОДУ ХОТЯТ ИСПЫТАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ ПОЕЗДА .....	19
ГУДОК; КОЧУХОВА НАДЕЖДА; 2020.12.01; ВЫСОЧАЙШАЯ СТЕПЕНЬ ГОТОВНОСТИ .....	20

---

ПРАЙМ; 2020.12.01; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ ЗАКРЕПИТЬ СРОК ДОГОВОРА НА Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ В ПРИГОРОДЕ ОТ ТРЕХ ЛЕТ .....	21
ПРАЙМ; 2020.12.01; ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ НА ДАЛЬНИЕ РАССТОЯНИЯ В РОССИИ СОКРАТИЛИСЬ ВДВОЕ .....	22
ПРАЙМ; 2020.12.01; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В НОЯБРЕ СНИЗИЛАСЬ НА 0,7% ПОСЛЕ РОСТА В ОКТЯБРЕ .....	23
ПРАЙМ; 2020.12.01; МЕЖДУНАРОДНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ТМХ ЗАЙМЕТСЯ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕМ ПОЕЗДОВ В БАВАРИИ .....	23
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2020.12.01; ПОПРАВКИ К ЗАКОНУ «О МОРСКИХ ПОРТАХ» НАХОДЯТСЯ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИИ УЖЕ БОЛЬШЕ 8 МЕСЯЦЕВ.....	24
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.12.01; ЗАВЕРШЕНА ПОДГОТОВКА К СТАРТУ ЭКСПЕДИЦИИ «МАРШРУТАМИ РУССКИХ МОРЕПЛАВАТЕЛЕЙ ЧЕРЕЗ ДВА ОКЕАНА» .....	25
ПРАЙМ; 2020.12.01; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПРЕДЛОЖИЛ ПЕРЕНЕСТИ СДАЧУ ПАРОМА ДЛЯ ПЕРЕПРАВЫ УСТЬ-ЛУГА-БАЛТИЙСК НА 2022 Г .....	26
ИНТЕРФАКС; 2020.11.30; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПРЕДЛАГАЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЭСКИЗНЫЕ ПРОЕКТЫ ПРИ ЗАКУПКАХ В СУДОСТРОЕНИИ.....	26
РИА НОВОСТИ; 2020.12.01; «АЭРОФЛОТ» НАДЕЕТСЯ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С АПРЕЛЯ.....	27
ТАСС; 2020.12.01; МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МОЖЕТ ВОССТАНОВИТЬСЯ ЗА 2-3 ГОДА – ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОФЛОТА».....	28
ПРАЙМ; 2020.12.01; «АЭРОФЛОТ» ОБЕСПЕЧИЛ СЕБЯ ФИНАНСОВЫМИ РЕСУРСАМИ, ГОТОВ ИСПРАВНО ИСПОЛНЯТЬ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА.....	28
ТАСС; 2020.12.01; ЧИСТЫЙ УБЫТОК «АЭРОФЛОТА» ПО МСФО ЗА 9 МЕСЯЦЕВ СОСТАВИЛ 79,4 МЛРД РУБ.....	29
ТАСС; 2020.12.01; «ПОБЕДА» МОЖЕТ ВОЙТИ В ТОП-10 ЛОУКОСТЕРОВ МИРА ДО 2028 ГОДА.....	29
ТАСС; 2020.12.01; «ПОБЕДА» НЕ ПОЛУЧАЛА ОТ РОСАВИАЦИИ ИТОГОВ РАССЛЕДОВАНИЯ АКЦИИ В ПОДДЕРЖКУ ДЗЮБЫ .....	29
ВЕСТИ; 2020.12.02; ХУЛИГАНСТВО «ПОБЕДЫ»: ЗАЧЕМ ЛЕТЧИКИ НАРИСОВАЛИ В НЕБЕ НЕПРИЛИЧНУЮ КАРТИНКУ .....	30
ТАСС; 2020.12.01; ПОСОЛЬСТВО РФ НА КИПРЕ ПРЕДПРИНИМАЕТ ШАГИ ДЛЯ РАЗРЕШЕНИЯ СИТУАЦИИ ВОКРУГ CYPRUS AIRWAYS .....	31
ПРАЙМ; 2020.12.01; САРАТОВСКИЙ АЭРОПОРТ «ГАГАРИН» СТАНОВИТСЯ ВСЕПОГОДНЫМ – ВОЛОДИН .....	33
ТАСС; 2020.12.02; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ АВИАРЕЙС ЗАПУСТЯТ ИЗ НАЛЬЧИКА В МОСКВУ С 24 ДЕКАБРЯ.....	33
РИА НОВОСТИ; 2020.12.01; СУД ОТКАЗАЛ В ИСКЕ К «АЭРОФЛОТУ» ЗА ОТМЕНУ РЕЙСА В ПАНДЕМИЮ .....	34

## ПУБЛИКАЦИИ

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.01; ПУНКТЫ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСГРАНИЦУ ОТМЕТИЛИ НА ЯНДЕКС.КАРТАХ**

На одном из картографических сервисов Яндекс.Карты появилась систематизированная актуальная информация о функционирующих **пунктах пропуска** через госграницу России, сообщили в **Минтрансе**.

«ФГКУ Росгранстрой совместно с компанией Яндекс реализовало проект размещения актуальной информации о **пунктах пропуска** через государственную границу РФ», – отметили в министерстве.

Нанесенные на карту объекты имеют единый формат. Указан вид **пункта пропуска**: автомобильный, морской, железнодорожный, воздушный или смешанный. Также размещены фотографии пунктов. Точный адрес и часы работы можно узнать при переходе в карточку **пункта пропуска**. Кроме того, к карточке каждого **пункта пропуска** привязаны ссылки, которые ведут на официальный сайт ФГКУ Росгранстрой.

В карточках автомобильных и смешанных **пунктов пропуска** в разделе «Новости» размещена графическая информация о периодах времени с наиболее интенсивным трафиком. Это позволит гражданам, планирующим пересечение границы на автомобиле, составить удобный маршрут движения, рассчитать время в пути и лучше подготовиться к поездке, отметили в **Минтрансе**.

Кроме того, пользователи смогут оценить **пункт пропуска** по 5-бальной шкале и оставить отзыв.

<https://rg.ru/2020/12/01/punkty-propuska-cherez-gosgranicu-otmetili-na-iandekskartah.html>

### **КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ОЛЬГА КАНТЕМИРОВА; 2020.12.01; ЭЛЕКТРИЧКИ ОСТАЛОСЬ ЖДАТЬ ПОЛГОДА; ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ НАЗВАЛИ СРОКИ ЗАПУСКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ КУДРОВО С ПЕТЕРБУРГОМ**

Электричку из Кудрово до Петербурга планируется запустить к середине 2021 года. С начала обсуждения проекта, помимо «Ладожской», в маршруте появилась и станция метро «Волковская». На первом этапе электричка будет перевозить 5 тыс. пассажиров в сутки, но при высоком спросе станет ездить чаще. Перевозчик обещает, что стоимость билета будет сопоставима с автобусом. Эксперты считают, что более перспективным вариантом для Кудрово является появление станции метро и трамвая.

Подробности запуска электрички с Кудрово до Петербурга обсудили вчера представители областного комитета по транспорту, Октябрьской железной дороги и муниципальные власти. Речь идет о маршруте Кудрово – «Ладожская» – «Волковская» и обратно. На начальном этапе планируется обслуживать 5 тыс. пассажиров в сутки, сообщил «Ъ» директор Северо-Западной пригородной пассажирской компании (СЗППК) Виталий Григорьев. Пока рассматривается вариант пуска девяти пар поездов. Если маршрут покажет свою эффективность, то их количество увеличат. Начало движения будет ориентировочно с 6:30, окончание – в 22:00. Стоимость билета будет сопоставима с билетом на автобус, а время в пути займет около 20 минут. Запустить движение планируется до середины 2021 года.

Для перевозки пассажиров в Кудрово приобретаются два дизель-поезда, выпущенные на Торжокском вагоностроительном заводе. «К 20 декабря машины должны прийти. Они сегодня ездят с Балтийского вокзала в Сланцы, с Витебского – в Великий Новгород, из

Пскова в Лугу и хорошо зарекомендовали себя», – продолжает господин Григорьев. Он добавил, что для этого вида подвижного состава не потребуется электрификация всей протяженности маршрута. Стоимость двух поездов составила 300 млн рублей.

Дизель-поезда станут курсировать по действующим железнодорожным путям, которые сейчас используются для передвижения грузовых вагонов. Для перевозки пассажиров в Кудрово построят три платформы. «Определяются места с учетом минимального закрытия переездов для движения общественного транспорта и максимально комфортной посадки и высадки граждан», – добавил Виталий Григорьев.

Глава комитета по транспорту Ленобласти Михаил Присяжнюк пояснил “Ъ”, что переезд предполагается закрывать на 1,5–3 минуты. Он считает, что маршрут будет востребован жителями не только Кудрово, но и Невского района города. «К тому же он может быть интересен и автомобилистам, которым не придется бросать свою машину у метро: прямо из Кудрово они смогут доехать в Петербург», – прокомментировал он.

Вопрос транспортной обеспеченности Кудрово стоит остро уже несколько лет. Населенный пункт девелоперы начали застраивать жильем в 2006 году, после чего число его жителей стало прирастать на несколько тысяч человек в год. Как сообщал “Ъ” заместитель генерального директора по развитию СЗППК Сергей Максимов, в соответствии с проектной документацией застройщиков к концу 2020 года численность населения города составит более 107 тыс. жителей. При этом транспортная инфраструктура не успевала за жилищным строительством. Сейчас от новостроек до ближайшей станции метро «Улица Дыбенко» граждане добираются на личных автомобилях или автобусах. Из-за этого в час пик расстояние длиной в 2–3 км они могут преодолевать до часа.

В последние годы власти периодически обещают, что в Кудрово появятся новые виды транспорта. Одно из наиболее распространенных заявлений – долгожданная станция метро. Первоначально планировалось, что она появится еще в 2018 году, но по финансовым и организационным причинам строительство объекта откладывалось. В 2019 году Смольный сообщил, что объект введут в 2025 году. Тогда чиновники подчеркивали, что источниками финансирования строительства предположительно станут бюджеты Петербурга и Ленобласти, а также федеральные средства. Однако спустя несколько месяцев стало известно, что **Минтранс РФ** не предусматривает выделение федеральных средств на эти цели (см. “Ъ” от 12.09.2019). Областные власти сразу стали настойчиво опровергать информацию о том, что это решение министерства может сдвинуть сроки реализации проекта. Telegram-каналы, связанные с правительствами двух регионов, пытались убедить подписчиков в том, что сообщение об отсутствии финансирования – фейк. Какое-то время чиновники старались не поднимать эту тему. Однако летом 2020 года начальник управления по транспорту Павел Постовалов в деловой переписке с жителем Кудрово подтвердил, что софинансирование из федерального бюджета для строительства станции метро отсутствует. По данным источника “Ъ” в правительстве региона, это и стало причиной увольнения господина Постовалова. Планы же по вводу станции метро в Кудрово в 2025 году сохраняются.

Помимо метро, жителям города обещают канатную дорогу и трамвай. Об электричке в Кудрово чиновники заговорили в 2019 году, не уточняя тогда конкретных дат.

**Эксперт по общественному транспорту Ассоциации транспортных инженеров Владимир Валдин** видит в планах запуска электрички в Кудрово несколько подводных камней. Во-первых, заявленный сейчас интервал движения является слишком большим для городского трафика. По его мнению, поезда должны ходить чаще. Во-вторых, даже в этом случае переезды необходимо будет закрывать суммарно на час в сутки. Перекрытие автодорог в основном будет приходиться на час пик, что вызовет серьезное недовольство автомобилистов, объясняет господин Валдин. То, что маршрут стал включать станцию метро «Волковская», эксперт называет позитивным моментом. Она, в отличие от

«Ладужской», намного меньше загружена и находится относительно недалеко от центра Петербурга. «Но на пути маршрута есть сложности: скоростные ограничения и отсутствие прямого поворота из Кудрово в сторону Ладужского вокзала. Это смена направления, что приведет к стоянке поезда и не понравится пассажирам», – сказал Владимир Валдин. Он считает, что более перспективными вариантами для Кудрово являются метро и трамвай.

<https://www.kommersant.ru/doc/4594614>

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.01; «АЭРОФЛОТ» СОКРАЩАЕТ УБЫТКИ; КОМПАНИЯ УЛУЧШИЛА РЕЗУЛЬТАТЫ В ТРЕТЬЕМ КВАРТАЛЕ**

Группа «Аэрофлот» в третьем квартале вышла в чистый убыток в 21,1 млрд руб., что лучше результатов предыдущих месяцев. Именно на третий квартал пришлось активное восстановление внутреннего пассажиропотока, а также частичное открытие международных направлений. В «Аэрофлоте», как и на авиационном рынке в целом, выражают беспокойство в связи с низким сезоном в начале 2021 года. Однако, в отличие от многих других игроков, у компании есть запас ликвидности благодаря допэмиссии на 80 млрд руб. и кредитных линий с госгарантиями.

Чистый убыток группы «Аэрофлот» в третьем квартале составил 21,1 млрд руб. против прибыли в 29 млрд руб. годом ранее. Это лучше предыдущих результатов: в январе–марте группа получила 22,5 млрд руб. убытка, в апреле–июне – 35,8 млрд руб. EBITDA за третий квартал снизилась на 72,6%, до 20,1 млрд руб., но этот показатель также вырос по сравнению со вторым кварталом – на 22,1 млрд руб. Выручка «Аэрофлота» упала на 60%, до 84,9 млрд руб.

Постепенное восстановление объемов перевозок группы, прежде всего за счет внутреннего рынка, «с учетом всех операционных и экономических сложностей работы авиации в существующих реалиях можно считать финансово эффективным», отмечает **замгендиректора по коммерции и финансам Андрей Чиханчин**. Несмотря на ожидаемый чистый убыток по итогам третьего квартала вследствие беспрецедентного влияния пандемии на авиацию и ограниченного международного сообщения, его размер значительно сократился по сравнению со вторым кварталом, констатирует он.

В перевозчике отмечают вклад «Победы» в улучшение показателей группы: компания «стала первой и фактически единственной среди крупных компаний мира, показавшей рост пассажиропотока на 12% по итогам третьего квартала и достигшей высоких показателей занятости кресел в 95%».

При этом по итогам как третьего квартала, так и девяти месяцев «Победа» показала чистую прибыль, что «подтверждает силу и устойчивость бизнес-модели компании в существующих условиях», сообщают в «Аэрофлоте».

По итогам девяти месяцев группа «Аэрофлот» получила 79,4 млрд руб. убытка против прибыли 20,3 млрд руб. годом ранее, выручка снизилась на 55,3%, до 234,2 млрд руб., EBITDA – на 78%, до 31,2 млрд руб., рентабельность по EBITDA – на 13,7 п. п., до 13,3%. Отметим, что при снижении выручки от регулярных пассажирских перевозок на 58,4%, до 179,4 млрд руб., выручка от грузовых перевозок выросла на 25,9%, до 17,1 млрд руб.

В компании отмечают, что последнее связано с переориентированием части широкофюзеляжного флота на грузовые перевозки, включая перевозки грузов в салонах воздушных судов.

Общий долг компании с начала года увеличился на 36,1%, до 780,553 млрд руб. Рост долговой нагрузки связан в первую очередь с переоценкой лизинговых обязательств на отчетную дату в результате девальвации рубля на 28,7% (по отношению к доллару) с начала года, а также с привлечением новых кредитов для создания резерва ликвидности и для финансирования текущей деятельности на фоне значительного снижения фактических и ожидаемых доходов.

В «Аэрофлоте» указывают, что низкий сезон четвертого квартала 2020 года – первого квартала 2021 года «обещает оставаться крайне сложным для авиации, работающей в условиях ограничений и сезонного снижения спроса» (“Ъ” рассказывал об аналогичных опасениях рынка). При этом в группе отмечают, что «Аэрофлот» обеспечил себя необходимыми ресурсами ликвидности, включая средства от допэмиссии акций в размере 80 млрд руб., и кредитными линиями, обеспеченными госгарантиями на сумму 70 млрд руб., что позволит «исправно исполнять свои обязательства и быть готовой к полноценному возобновлению операционной деятельности».

<https://www.kommersant.ru/doc/4594182>

### **КОММЕРСАНТ FM; АННА НИКИТИНА; 2020.12.01; БИЗНЕС-ДЖЕТЫ РАСПРАВИЛИ КРЫЛЬЯ; КАКИМ ОБХОДНЫМИ ПУТЯМИ ПОЛЬЗУЮТСЯ РОССИЯНЕ ДЛЯ ПОЕЗДКИ ЗА ГРАНИЦУ**

В условиях закрытых границ с Европой россияне все активнее бронируют перелеты на бизнес-джетах. Поездки предлагают многие частные компании – можно выбрать самолет на 12 мест, получить на борту горячее питание, обслуживание и комфортные кресла. Судя по объявлениям в соцсетях, улететь из Москвы прямым рейсом, например, в испанскую Малагу можно за €3 тыс. – это цена за билет в одну сторону. Кроме того, летают бизнес-джеты и по другим направлениям – в Барселону, Лондон и Женеву.

“Ъ FM” связался с одной из таких компаний. Там указали, что туристам воспользоваться предложением нельзя – оно действует только для тех, у кого есть европейский паспорт или родственники за рубежом: «Для туристических целей мы никуда не вылетаем. Вы можете отправиться за границу, если у вас там проживают близкие родственники, если там кто-то болеет, если вы сами направляетесь на лечение, если у вас виза типа D или европейский паспорт. Виза типа C сейчас не действует, если только у вас нет специальной причины».

Сейчас улететь из России можно в несколько десятков стран, но во многих действуют ограничения. Например, по прилете в Лондон нужно будет пройти двухнедельный карантин, а приезжающие отдохнуть на Мальдивы должны предоставлять отрицательный тест на COVID-19. Тем не менее улететь в Европу даже по туристической визе сейчас можно, отмечает партнер юридической компании BMS Денис Фролов. Но только если она была оформлена до начала пандемии. «При наличии визы въехать в Испанию можно, но при этом необходимо соблюсти определенные санитарные требования – это либо карантин, либо отрицательный тест на коронавирус, либо положительный на антитела. То есть в каждой стране свое регулирование в отношении въезжающих. Просто сейчас невозможно получить туристическую визу, но если вы ее получили ранее, либо у вас есть вид на жительство, соответственно, технических препятствий въехать в страну не возникнет. Существует только транспортная сложность, которая преодолевается с помощью чартерных бизнес-джетов и перевозок», – говорит Фролов.

Сейчас россияне чаще всего покупают места на бизнес-джетах для перелетов на Мальдивы, в Дубай и Лондон, рассказал “Ъ FM” исполнительный директор компании Jet Partners Андрей Анисимов. Место на одном таком самолете может стоить до €150 тыс., поэтому в последнее время появился тренд – люди собираются в компании и оплачивают один самолет вместе, говорит Андрей Анисимов: «С нашей стороны нет никаких ограничений. Безусловно, мы выполняем рейсы в первую очередь в открытые страны, такие как Объединенные Арабские Эмираты, Мальдивы, снявшие ограничения страны СНГ, Лондон, Танзания, а также в некоторые закрытые государства. Иностранцам вылетать разрешено. Люди, имеющие двойное гражданство, либо вид на жительство любой страны, необязательно европейской, вылетать из России могут. С логической точки зрения ограничений сейчас для нас нет.

В принципе спроса резко вырос с конца марта-начала апреля на фоне того, что авиакомпании прекратили международные перелеты, и у людей просто не оставалось другого выхода, как привлекать частные самолеты для своих личных или деловых поездок. На этой основе появился тот самый продукт – Jet Sharing, то есть возможность разделения расходов на борт между несколькими людьми. Не все, конечно же, имеют финансовые возможности заплатить за борт целиком, все-таки эта услуга, мягко говоря, недешевая. Что касается популярности направлений, то на текущий момент это, безусловно, два направления – Дубай и Мальдивы, несмотря на то что «Аэрофлот» тоже полетел туда, спрос у нас от этого меньше не стал. Мы выполняем эти перелеты уже который месяц на регулярной основе.

С точки зрения Европы, безусловно, Лондон – основной из хабов для перемещений куда-то дальше.

Что касается наших цен, если речь о самом дальнем направлении – Мале, тут два варианта развития событий. Первый – если люди хотят по максимуму сэкономить и разделить расходы, кресло на одного пассажира стоит €12,5 тыс. туда и обратно. Второй вариант – это все-таки брать отдельный борт, в среднем цена перелета туда и обратно будет стоить от €150 до 200 тыс. Что касается Дубая, то мы делим цену пополам, в Лондон также можно привлекать не такие дорогостоящие самолеты. Если мы говорим о Jet Sharing, то это стоит €4,5 тыс., если мы говорим об отдельном самолете, то цена будет колебаться в районе €20-30 тыс. за перелет в одну сторону».

В «Аэрофлоте» тем временем надеются, что авиасообщение полностью восстановится в апреле. У других игроков рынка менее оптимистичные прогнозы. Например, в дочерней компании «Уральских авиалиний» – туроператоре «Европорт» – считают, что возобновления всех перелетов не стоит ждать раньше 2022 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4594469>

### **ИЗВЕСТИЯ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2020.12.02; САМОЛЕТ ЗА БОРТОМ: ПРОЕКТ SSJ ИСПЫТЫВАЕТ ПЕРЕБОИ В ПОСТАВКАХ ЗАРУБЕЖНОЙ АВИОНИКИ; НЕХВАТКА КОМПЛЕКТУЮЩИХ ВЛИЯЕТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ГОТОВЫХ СУДОВ**

Проект производства самолетов Superjet 100 (SSJ100) Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, входит в «Ростех») столкнулся со сбоями в поставках импортных комплектующих. Об этом «Известиям» рассказали четыре источника в разных авиакомпаниях, эксплуатирующих эти самолеты. Речь в первую очередь о бортовом радиоэлектронном оборудовании американской компании Honeywell. Затруднения с поставками наблюдаются с начала года. Сбои были связаны с реоформлением отдельных документов, и сегодня поставки продолжаются, говорит источник «Известий», близкий к ОАК.

#### **Обходной маневр**

С начала года ОАК испытывает проблемы с получением зарубежной авионики для самолетов SSJ100, утверждают источники «Известий» в четырех российских авиакомпаниях. Сбой поставок продукции американской компании Honeywell привел к увеличению сроков строительства новой техники, утверждают источники «Известий».

Собеседники издания считают, что проблемы спровоцировали действующие американские санкции, но какой именно их пакет привел к такой ситуации, сказать затруднились.

– Сегодня уже сложно разобраться, кто находится под санкциями, а кто нет и какие последствия грозят иностранной компании, осуществившей поставку. В этой ситуации иностранным партнерам легче приостановить поставки оборудования, – сказал один из источников.

Глава Минпромторга Денис Мантуров – о перспективах «Суперджетов», импортозамещении и значении ПМЭФ

Другой собеседник «Известий» в региональной российской авиакомпании говорит, что для решения проблемы перевозчик самостоятельно закупает оборудование у производителей, минуя ОАК. При этом поставлять запчасти производителю он не может из-за санкционных рисков.

В ОАК утверждают, что зарубежные поставщики программы SSJ100 не отказываются от сотрудничества. Сейчас самолеты SSJ100 есть в парке 16 российских и зарубежных эксплуатантов, отметили в компании.

– За 11 лет эксплуатации сформировался рынок провайдеров услуг послепродажной поддержки в области материально-технического обеспечения, послепродажного обслуживания и обучения персонала. Авиакомпании самостоятельно выбирают провайдеров услуг послепродажной поддержки. Это, как показывает практика лучших эксплуатантов, позволяет поддерживать исправность парка самолетов SSJ100, – сказали «Известиям» в ОАК.

В Минпромторге и «Ростехе» не ответили на запрос «Известий».

Задержки по документам

В течение года наблюдались «временные вопросы, связанные с переоформлением ряда документов», которые не отразились на поддержке эксплуатации самолетов, сказал источник, близкий к руководству ОАК. Он не уточнил, о каких документах идет речь и чем вызваны сложности с их переоформлением.

Собеседник «Известий» в одной из компаний-эксплуатантов утверждает, что в ближайшие месяцы ОАК может вывести филиал «Корпорации «Иркут» «Региональные самолеты» в отдельное юридическое лицо для вывода из-под санкций. Но в ОАК заверили, что дезинтегрировать гражданские активы не планируют: стратегия, направленная на объединение производителей гражданской авиатехники, последовательно реализуется. В начале года специализирующиеся на производстве SSJ100 «Гражданские самолеты Сухого» вошли в состав ПАО «Корпорация «Иркут», после чего были переименованы в филиал «Региональные самолеты».

У Red Wings нет проблем с техническим обслуживанием SSJ100: все три самолета этого типа в парке перевозчика исправны и летают, сказал «Известиям» представитель компании. Там планируют расширять свой флот SSJ100, добавил он.

В других авиакомпаниях на запросы «Известиям» не ответили.

В Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) не отрицают затруднений с поставками и утверждают, что авиакомпании не отказываются от эксплуатации воздушных судов SSJ100 из-за проблем с поставками.

– Клиенты стараются решить вопросы поставки зарубежных комплектующих самостоятельно, в рабочем порядке, контактируя напрямую с их производителями. При необходимости ГТЛК оказывает всяческое содействие авиакомпаниям в данных вопросах, – рассказали «Известиям» в лизинговой компании.

Поиск альтернативы

Несколько лет назад в рамках программы импортозамещения Минпромторг запустил ряд конкурсов по разработке бортового радиоэлектронного оборудования и различных систем гражданских самолетов, напомнил **исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев**. Сегодня можно наблюдать некоторые результаты: созданы отечественные вспомогательные силовые установки, в 2020 году запущены летные испытания бортовой инерциальной системы для SSJ100, разработан и испытан ряд агрегатов электросистемы.

– Работы ведутся, но нельзя утверждать, что они будут завершены в ближайшее время и позволят устранить зависимость от импортного оборудования. Существуют риски, что

новый пакет санкций США, если он будет принят, ударит по серийному производству авиатехники, а возможно, и по эксплуатантам этих воздушных судов, – сказал эксперт.

По его словам, порой разработчик воздушного судна одобряет применение запчастей альтернативных производителей, а также восстановленных сторонними производителями. Это могло бы удешевить эксплуатацию и в ряде случаев обойти санкционные риски.

В условиях пандемии далеко не для всех компаний затруднения, связанные с ремонтом SSJ100, становятся проблемой, отметил Олег Пантелеев. Временное сокращение провозных емкостей играет на руку части авиакомпаний. Но это не касается Red Wings, которая объявила о создании хаба в аэропорту Екатеринбург, или «Азимута».

– Чтобы обеспечить стыковку рейсов, авиакомпании необходимо сформировать группировку из десятка самолетов. В противном случае в полной мере организовать работу пересадочного узла не удастся. Таким региональным авиакомпаниям, как «Ираэро» и «Якутия», эксплуатирующим SSJ100, дополнительные воздушные суда необходимы для обслуживания субсидируемых региональных направлений, – объяснил эксперт.

Проблему поставок комплектующих для SSJ100 можно решить двумя способами, считает гендиректор Infomost Борис Рыбак. Один из вариантов – закупать бортовое радиоэлектронное оборудование не напрямую у производителя, а у крупных международных компаний, специализирующихся на техобслуживании.

– На складах по всему миру такого оборудования достаточно, его вполне хватит для мелкосерийного производства самолетов SSJ100, – считает он.

Другой способ – закупка альтернативного оборудования у европейских производителей. Эксперт считает необходимым и проведение модернизации самолета по программе Super Jet New, которая предполагает замену части иностранных комплектующих российскими аналогами.

В общемировой практике авиастроения первая модернизация нового самолета проводится через три-четыре года после начала коммерческой эксплуатации, когда производитель накапливает достаточный объем знаний об изделии. Модернизация SSJ100, эксплуатация которого началась в 2011 году, сильно запоздала, отметил Борис Рыбак. <https://iz.ru/1094579/german-kostrinskii/samolet-za-bortom-proekt-ssj-istryvaet-pereboi-v-postavkakh-zarubezhnoi-avioniki>

### **ИЗВЕСТИЯ; СЮЕ ЦЗЯН; 2020.12.01; КИТАЙСКИЙ «КАНАЛ ЖИЗНИ»; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КНР И ЕВРОПОЙ СТАЛО ДЛЯ МНОГИХ СТРАН ДОРОГОЙ НАДЕЖДЫ В БОРЬБЕ С ПАНДЕМИЕЙ**

В 2020 году пандемия оказала огромное влияние на мир. После глобального распространения COVID-19 авиация и судоходство были вынуждены прекратить свою работу. Однако железнодорожное сообщение по линии Китай – Европа остановлено не было. Материалы для профилактики эпидемии доставлялись на другой конец евразийского континента. Таким образом железная дорога стала «каналом жизни» и путем борьбы с пандемией.

Глава компании «РЖД Терминал» Сергей Гришин добирается из своего офиса в Москве в логистический центр «Белый Раст», который находится в 30 км от города. Это первый проект сотрудничества в области логистической инфраструктуры между Китаем и Россией. В конце июля этого года сюда прибыл первый экспресс «Китай – Европа». В последние годы в рамках инициативы «Один пояс – один путь» поезда по маршруту Китай – Европа останавливались в Москве, что сделало ее крупным транзитным узлом. Задача логистического центра «Белый Раст» – соединять эти поезда и осуществлять сбор и распределение грузов, транзит, таможенное оформление и другие услуги.

«Белый Раст» – первый из целой линии логистических центров. Теперь через него будут поставляться материалы для предотвращения эпидемии, которые будут сразу

транспортироваться в соответствующие медицинские учреждения. Объем перевозок уже достиг 25 тыс. контейнеров.

Сейчас здесь готовится открытие склада для таможенного оформления, необходимого при получении товара на следующий день. Согласно плану, товарный поезд, отправляющийся из Суйфэньхэ, прибудет в логистический центр загруженным деталями, необходимыми китайской автомобильной компании для производства в России. Благодаря эффективной работе железнодорожного сообщения по линии Китай – Европа деловое сотрудничество между КНР и Россией не прекращается даже в условиях пандемии.

В ближайшие две-три недели Сергей Гришин планирует протестировать путь из Москвы в Европу через Калининград. Поезда, отправляющиеся из Калининграда, могут заезжать в Австрию, Словакию и другие европейские страны, образуя железнодорожный грузовой коридор по направлению Китай – Европа через логистический центр «Белый Раст».

Генеральный директор РЖД Олег Белозеров заявлял, что компания может достичь двух миллионов TEU в год и более при перевозке грузов между КНР и Европой. На фоне пандемии экспресс «Китай – Европа» стабильно работает как часть инициативы «Один пояс – один путь», вдохновляя своим примером производства в других странах. Это принесет не только пользу странам, расположенным вдоль железнодорожной линии, но и восстановлению и развитию всей мировой экономики.

<https://iz.ru/1093006/tczian-siue/kitaiskii-kanal-zhizni>

### **ТЕЛЕКАНАЛ RTVI, 01.12.2020 23:56; В РОССИИ С 3 ДЕКАБРЯ БУДЕТ ДЕЙСТВОВАТЬ НОВАЯ СХЕМА ПОЛЕТОВ, НО НЕ ВСЕ АЭРОПОРТЫ УСПЕЛИ В НЕЕ ВНЕСТИ. КАК ТЕПЕРЬ БУДУТ РАБОТАТЬ ПИЛОТЫ?**

В России активно обсуждают публикацию РБК о том, что авиакомпании оказались якобы не готовы к новой схеме воздушного движения, которая должна заработать с 3 декабря. Данные десятков аэропортов страны в эту схему внести не успели. До 30 декабря, по данным РБК, эти данные там не появятся, а пилотам придется полагаться на указания диспетчеров и бумажные карты при посадке. Тем временем в **Росавиации** утверждают, что беспокоиться не о чем.

Готовы ли в России к новой схеме воздушного движения и что изменится с 3 декабря, в эфире RTVI Гарри Княгницкий разбирался с командиром Airbus A320, отличником «Аэрофлота» Андреем Литвиновым и председателем профсоюзной организации авиадиспетчеров в Санкт-Петербурге Анатолием Зиновьевым.

<https://rtvi.com/broadcast/v-rossii-s-3-dekabrya-budet-deystvovat-novaya-skHEMA-poletov-no-ne-vse-aeroporTy-uspeli-v-nee-vnesti/>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.12.01; ДОРОГИ, КОТОРЫЕ НАС ЗАЩИЩАЮТ; САМОЙ ЭФФЕКТИВНОЙ МЕРОЙ ПО СОХРАНЕНИЮ ЖИЗНЕЙ НА ДОРОГАХ ОКАЗАЛАСЬ САМАЯ ПРОСТАЯ – МОДЕРНИЗАЦИЯ СВЕТОФОРОВ И ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ**

Очередной этап реализации Федеральной целевой программы (ФЦП) «Безопасность дорожного движения» показал, что наиболее эффективными для снижения смертности на дорогах остаются самые простые и давно опробованные меры: установка светофоров и отделение потоков машин от пешеходов. В этом году заканчивается действие программы, и уже можно подвести предварительные итоги. Надо сказать, что в этом году заканчивается и десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, объявленное ООН.

В рамках этого десятилетия планировалось снизить смертность от ДТП на 50 процентов. Увы, уже можно говорить, что европейским странам не удалось этого добиться. Как заявил недавно на конференции в Москве исполнительный директор Европейского совета по транспортной безопасности Антонио Авенозо, в Европе удалось сократить смертность от ДТП на 25 процентов. Пока еще не подведены итоги 2020 года, но по результатам 2019 года России удалось сократить смертность в ДТП почти на 40 процентов. Если в 2009 году в России в результате ДТП погибли 27 659 человек, то по итогам 2019 года – 16 981 человек. Число аварий снизилось на 20 процентов – с 203 618 до 164 358 ДТП. При этом за десять лет количество транспорта в стране выросло на 46 процентов – с 42,06 миллиона до 61,7 миллиона машин.

Во многом это заслуга тех программ по обеспечению безопасности дорожного движения, которые у нас приняты и действуют.

Как рассказал **генеральный директор ФЦП Андрей Погребняк**, когда принимался национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» – а это был 2017 год – целевые показатели ФЦП к 2020 году надо было скорректировать, потому что они были достигнуты уже тогда.

– Самое главное то, что мы заставили регионы по-другому относиться к безопасности дорожного движения, – говорит Андрей Погребняк. – Совместная работа с заинтересованными субъектами давала приличные показатели. Мы занимались не только пропагандой и созданием обучающих программ и фильмов. Мы обращали внимание на существующую дорожную инфраструктуру в муниципальных округах. Реконструировали светофоры, делали пешеходные ограждения. Организовывали безопасное движение около учебных заведений.

Всего в рамках ФЦП установлено 905 км пешеходных ограждений, реконструировано более 2,5 тысячи светофорных объектов, организовано близ учебных заведений 3 тысячи пешеходных переходов. Напомним, что программа действовала на условиях софинансирования. Деньги выделяются, если регионы выделяют такие же средства из своих бюджетов. Таким образом, все, что реализовано на деньги ФЦП можно умножать на два. Точно такой же объем работ произведен на деньги региональных бюджетов. Таким образом, нам удалось добиться снижения смертности в тех регионах, которые принимали участие в программе.

К сожалению, не все регионы приняли в ней участие. Условие о софинансировании оказалось для многих из них невыполнимым. Согласились на ответственное софинансирование только 20 регионов.

– В тех регионах, которые активно участвуют в программе, заметно снижаются показатели и количества ДТП, и количества в них погибших, снижается социальный и транспортные риски, – поясняет Андрей Погребняк. – Яркие тому примеры – Красноярск, Рыбинск, Ярославль... У нас так была организована работа, что мы плотно работали с владельцами дорог, сподвигали их шире посмотреть на свою проблематику. Найти те места, где установка наших технических решений снизит аварийность. Чиновники решают проблему не в креслах, а выходят на дорогу и изучают проблему на месте. По итогам принимают решение, что надо сделать, согласуют его с Госавтоинспекцией. Это взаимодействие всех структур власти, контролирующих органов, дорожников. Когда работает такая связка, то и проблема решается.

Напомним, что и фотовидеофиксация стартовала именно за счет федеральной целевой программы. Еще в 2006 году были разработаны подходы и требования к размещению комплексов автоматической фотовидеофиксации. С 2014 по 2016 года было установлено около 400 таких комплексов. По концессионным соглашениям фотовидеофиксация стала развиваться только с 2014 года. А до этого все устанавливалось за счет бюджетов.

– В условиях сокращения инспекторского состава необходимо обеспечить постоянный контроль за соблюдением требований Правил дорожного движения, – говорит Андрей

Погребняк. – Что способствует безопасному передвижению по дорогам. Я сравниваю Москву и Санкт-Петербург. В Северной столице фотовидеофиксация только развивается, а в Москве камеры на каждом шагу. И в Москве совершенно другое движение. Более адекватное. Люди должны знать о неотвратимости наказания.

Но программа заключалась не только в оборудовании пешеходных переходов у школ. Один из главных элементов – это пропаганда безопасности дорожного движения. С 2014 года было создано и вышло в эфир более 70 выпусков детских передач в игровой форме и более 140 серий цикла образовательно-развлекательного сериала «Семья Светофоровых». В 2018 году сериал «Семья Светофоровых» был удостоен «Серебряной кнопки» YouTube. Для детей и педагогов создан специализированный портал «Город дорог», на котором размещены фильмы, игры, тесты, методические рекомендации, различные пособия по обучению безопасному участию в дорожном движении.

– Мы сделали огромное количество контента видео, аудио, у нас даже есть международные призы, – говорит Андрей Погребняк. – Начинали с игровых передач для детей, а потом доросли до сериала. Сняли четыре сезона «Светофоровых». Под конец в нем уже больше о взаимоотношениях в семье, чем об организации движения. Сделан целый портал с играми разного уровня сложности – от самых простых, которые любой ребенок может скачать на свой смартфон, до тех, что будут интересны продвинутым геймерам. Мы же проводим всякие слеты юных инспекторов дорожного движения. Это очень важное направление. Ведь чем раньше ребята начнут погружаться в эту проблематику, тем выше вероятность того, что они вырастут грамотными и ответственными участниками дорожного движения – водителями, пешеходами.

Окончательные итоги по ФЦП будут подведены в апреле следующего года. А сейчас параллельно начинается работа по новой программе, уже в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». И в ней уже будут задействованы все регионы. Хотя способы спасения жизней останутся прежними.

– Федеральная целевая программа была не до конца дофинансирована, она была недостаточно мобильна, гибка, – делится Андрей Погребняк. – Но она – как автомат Калашникова – надежная и простая. И это давало результат. Мы все ездим по дорогам, и если она не освещена, если на ней отсутствуют знаки или разметка, то о безопасности говорить не приходится. В первую очередь надо привести в нормативное состояние то, что имеем. Денег может быть немного, но они должны быть направлены на решение четко поставленных задач. И тогда будет результат.

Напомним, что недавно цели национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» были скорректированы. Теперь показатель социального риска 4 погибших на 100 тысяч населения должен быть достигнут к 2030 году. А к 2024 году необходимо достичь показателя 8,4 погибшего на 100 тысяч населения. Это гораздо более реальная цель. И один из главных пунктов финансирования проекта – строительство и ремонт дорог. Но теперь появляются и новые вызовы безопасности дорожного движения.

– Как показывает практика, после того как дорога приведена в нормативное состояние, аварийность на ней поначалу даже увеличивается, – рассказывает Андрей Погребняк. – Связано это с тем, что на хорошей дороге водители прибавляют скорость и ослабляют контроль за дорожной ситуацией. Поэтому одной только реконструкцией дорог проблему аварийности не решить. Людей нужно учить ответственному поведению на этих дорогах, популяризировать идею безопасности, если угодно – сделать модным соблюдение Правил дорожного движения. И это дело пропаганды. Одновременно необходим контроль за движением – с помощью тех же комплексов фотовидеофиксации. Словом, работы много, есть к чему руки приложить.

Еще один новый вызов – активное развитие и использование средств индивидуальной мобильности, то есть электросамокатов, моноколес, гироскутеров, а также обычных самокатов и прочей техники, которая под определение велосипед не подходит.

– Сейчас это особенно актуально, – поясняет Андрей Погребняк. – Большой город – большой спрос на мобильность. И мобильность должна быть разной. Особенно сейчас в условиях пандемии. В общественном транспорте больше риск заразиться. Поэтому чем больше индивидуальной мобильности – тем безопаснее. Но как заставить тех, кто пользуется СИМ соблюдать Правила дорожного движения – вопрос открытый. Для начала нужно прописать правила для этих средств передвижения.

Напомним, что сейчас разработан проект поправок в Правила дорожного движения, которые, во-первых, закрепляют в правилах такое понятие, как «средства индивидуальной мобильности», во-вторых, прописывают правила их использования. Когда проект будет утвержден и вступит в силу, появится новая задача: следить за тем, как владельцы СИМ соблюдают правила. Ведь инспекторов на эту работу просто не хватит.

Как пояснял на одной из конференций начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции Михаил Черников, это вызов не только наш, российский. Во всем мире пока нет единого решения, как призвать к безопасному поведению владельцев таких гаджетов, чтобы они сами не попадали под колеса, и пешеходов не травмировали.

По-прежнему остро стоит проблема использования за рулем телефонов. Водители во время движения отвлекаются на разговоры, на написание сообщений, серфинг в соцсетях... Контроль за ситуацией на дороге теряется, что приводит к авариям, в том числе, с тяжелыми последствиями. Это общемировая проблема и ни в одной стране пока не нашли универсального способа ее решить. Но решить все-таки надо, причем как можно быстрее.

А на ближайшее время задачи определены и уже озвучены на заседании правительственной комиссии. Так заместитель председателя правительства Российской Федерации **Марат Хуснуллин** напомнил, что в сентябре утверждена «дорожная карта» по оснащению четырехполосных автомобильных дорог системами разделения встречных направлений движения. Это позволит сократить самые тяжелые ДТП, связанные с выездом на встречную полосу. Для поиска точки приложения сил необходимо четко понимать, не только где, но и по каким причинам происходят ДТП.

В общем, задач для программ по безопасности дорожного движения становится все больше, а круг их – все шире. Перспектива намечается непростая. Но перспектива – это всегда взгляд вперед, и с этой позиции – чем шире, тем лучше.

<https://rg.ru/2020/11/30/svetofory-i-perehody-pokazali-effektivnost-v-snizhenii-smertnosti-na-dorogah.html>

### **ТАСС; 2020.12.01; В ИЖЕВСКЕ В 2021 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ ЗАКУПИТЬ 100 НОВЫХ АВТОБУСОВ НА 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ**

Ижевский перевозчик АО «Ижевское производственное объединение пассажирского автотранспорта» (ИПОПАТ) в 2021 году планирует обновить парк автобусов 100 единицами техники, общая стоимость которых составляет около 1,2 млрд рублей. Также в муниципальный парк электротранспорта планируется поступление 19 новых троллейбусов по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил во вторник на пресс-конференции глава города Олег Бекметьев.

«Национальный проект – это еще и конкурс, в котором Ижевск победил, конкурс на замену и модернизацию общественного транспорта, 19 новых троллейбусов по **БКАДу**. В докладе в моем вы еще одну цифру с точки зрения общественного транспорта увидели – это 100 автобусов. Мы в стадии заключения контракта. Переговорный процесс [с ИПОПАТ] должен завершиться не позднее января следующего года. Машины сегодня современные, которые удовлетворяют требованиям комфорта, безопасности и практичности для нашего города, стоят в диапазоне 10-12 млн за единицу. Умножаем 100 машин на 12 млн – мы получаем 1,2 млрд», – сообщил глава города.

Он отметил, что замену транспорта планируют провести в течение 2021 года, закупку рассчитывают осуществить одним лотом, марка автобусов станет известна позднее. Сейчас в парке перевозчика 444 автобуса, некоторые из них уже не выходят на маршруты. «Бывают дни, когда на маршруты выходят две трети или три четверти из [290 необходимых на маршрутах автобусов]. В первую очередь, это ощущают горожане, поскольку автобусы ходят с большим интервалом, нарушают график. Мы рассматривали ЛиАЗ, МАЗ, НЕФАЗ, но марка автобуса, которая будет у инвестора, она будет зависеть еще и от того, кто из поставщиков в состоянии будет, если это разовая поставка, враз поставить 100 машин», – отметил Бекмеметьев.

Глава города сообщил, что возврат вложенных инвестиций перевозчиком планируется в том числе за счет субсидий из бюджета. «Есть составляющая в контракте на общественные перевозки, это субсидия со стороны республики по республиканским льготникам, это субсидия со стороны муниципалитета. О размере этих субсидий в том числе ведется речь. Именно за счет этого и будет реализован механизм возвратности вложенных инвестиций», – добавил глава города.

По данным перевозчика, АО «Ижевское производственное объединение пассажирского автотранспорта» создано в 1973 году, но свою историю ведет с 8 июня 1932 года, когда на улицы Ижевска вышел первый автобус. На сегодняшний день ИПОПАТ обслуживает более 90 маршрутов – городских, пригородных и междугородних. Общая протяженность городских автобусных маршрутов составляет 273,3 км. Ежедневно в среднем автобусами перевозится около 300 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/v-strane/10137507>

### **ТАСС; 2020.12.01; В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ДОПОЛНИТЕЛЬНО ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ТРИ ДОРОГИ**

Три дополнительные дороги отремонтировали в Кабардино-Балкарии (КБР) в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. К запланированным на 2020 год 95 км удалось добавить еще 8,5 км благодаря экономии средств дорожного фонда регионального бюджета, сообщили ТАСС в **пресс-службе Министерства транспорта** и дорожного хозяйства республики.

«В текущем году на территории КБР в рамках реализации национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** было запланировано обновить 95 км региональных трасс. Но за счет экономии средств дорожного фонда регионального бюджета в план дорожных работ удалось включить дополнительно еще три объекта общей протяженностью 8,5 км. Работы завершены с опережением графика», – сообщили в **пресс-службе**.

Работы по ремонту и восстановлению изношенных верхних слоев асфальтобетонного покрытия произведены на автомобильных дорогах Шалушка – Каменка, Нальчик – Нарткала и Кенже – Каменка. В **пресс-службе** подчеркнули, что на данный момент на участках дорог Нарткала – Нальчик и Кенже – Каменка устроено покрытие из щебеночно-мастичного асфальтобетона, здесь обустроили съезды и остановочные площадки, установили необходимые знаки. Также на дороге Шалушка – Каменка дорожники отремонтировали мост.

В **пресс-службе** подчеркнули, что на всех этапах представителями **Минтранса КБР** и строительного контроля заказчика на постоянной основе осуществлялся контроль качества используемых материалов и технологии производства работ.

Ранее в **Министерстве транспорта** и дорожного хозяйства КБР сообщали, что в республике планируют провести ремонт и восстановление дорог во всех муниципальных образованиях региона в 2021 году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Как отмечалось, объем работ будет сохранен на уровне

текущего года, возможно его увеличение. Перечень региональных объектов дорожных работ будет утвержден правительством Кабардино-Балкарии.

<https://tass.ru/ekonomika/10142353>

### **ТАСС; 2020.12.01; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЛУЧИЛА ЕЩЕ 13 СЛУЖЕБНЫХ МАШИН ПО НАЦПРОЕКТУ**

Госавтоинспекция Кировской области во вторник получила еще более 10 новых служебных машин по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, всего за год автопарк обновился почти на 100 машин. Об этом сообщили журналистам в **пресс-службе** правительства региона.

«В рамках дорожного **нацпроекта** Госавтоинспекция получила 13 новых служебных автомобилей. Руководители вручили личному составу подразделений ГИБДД Кировской области ключи от 13 патрульных автомобилей Skoda Octavia, которые отправятся нести службу в районы области (Омутнинский, Уржумский, Слободской, Кильмезский, Зуевский, Советский, Котельничский, Юрьянский, Мурашинский, Оричевский, Верхнекамский районы)», – говорится в сообщении.

Всего в этом году в рамках дорожного **нацпроекта** автопарк кировской Госавтоинспекции пополнился 94 автомобилями, оснащенными громкоговорящими устройствами, радиостанциями, видеорегистраторами. В каждом автомобиле есть медицинская укладка для оказания первой помощи пострадавшим в ДТП.

По данным правительства области, за пять последних лет в регионе число погибших в автомобильных авариях сократилось на 18%, а по итогам 10 месяцев 2020 года количество ДТП сократилось на 5,5%. Таких показателей удалось добиться за счет ремонта дорог, установки новых светофоров и ограждений, дополнительного освещения на пешеходных переходах, пропаганды ПДД в школах, повышения качества медобслуживания.

Всего в 2020 году по **нацпроекту** в регионе планировалось отремонтировать 185,3 км дорог, в 2019 году было отремонтировано 117 км автодорог.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10143595>

### **ТАСС; 2020.12.01; БОЛЕЕ 120 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ПО НАЦПРОЕКТУ**

Более 50 участков дорог отремонтируют в Свердловской области в 2021 году по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, на это будет направлено не менее 3 млрд рублей. Половина из участков, нуждающихся в ремонте, расположена на региональных трактах, подъездах к нескольким муниципалитетам, вторая половина – в Екатеринбурге и Нижнем Тагиле, сообщили в департаменте информационной политики региона во вторник.

«Согласно предварительному плану, опубликованному на сайте **министерства транспорта** и дорожного хозяйства Свердловской области, в следующем году планируется отремонтировать 55 участков дорог общей протяженностью почти 122 километра и обновить 39 светофорных объектов. На реализацию проекта «Дорожная сеть», являющегося элементом **нацпроекта**, запланировано направить почти 3,4 миллиарда рублей. В том числе 976 миллионов рублей из федерального бюджета, 2,3 миллиарда рублей из регионального бюджета и около 83 миллионов из муниципальных бюджетов», – говорится в сообщении.

Так, будет отремонтировано 23 участка протяженностью более 74 км на Режевском и Серовском трактах, подъездах к Нижнему Тагилу, Первоуральску и некоторым другим населенным пунктам области. В Екатеринбурге отремонтируют 18 участков улиц, в Нижнем Тагиле – 14 участков.

Жители Свердловской области сами предлагают варианты нуждающихся в восстановлении дорог – в режиме онлайн с помощью заявок по электронной почте в **министерство транспорта** и дорожного хозяйства Свердловской области.

<https://tass.ru/ekonomika/10141545>

### **ТАСС; 2020.12.01; В ГИБДД ЗАЯВИЛИ, ЧТО НЕКОТОРЫЕ ВОДИТЕЛИ УТРАТИЛИ ЧУВСТВО ОПАСНОСТИ ПОСЛЕ ОТМЕНЫ ЛОКДАУНА**

Ситуация после снятия в России введенного из-за пандемии коронавируса локдауна отличалась нестабильностью. Как отметил **замглавы ГИБДД Владимир Кузин**, это связано с тем, что водители частично утратили навык, а некоторые из них находились в эйфории после отмененных мер.

«Когда же их (ограничительные меры) сняли, ситуация поначалу отличалась нестабильностью. В разные дни происходило то снижение аварийности на 50%, то всплеск на 30%. Все объясняется довольно просто. Люди, которые снова сели за руль, частично утратили водительские навыки, а некоторые – и чувство опасности, поддавшись эйфории после отмененного локдауна», – сказал Кузин в интервью, опубликованном во вторник на сайте «МВД-медиа».

По его словам, трафик вернулся к прежним показателям и даже вырос. Кузин отметил, что благодаря сдерживающим мерам, в основном профилактического характера, ситуация в настоящее время стабилизировалась.

#### **Проект нового КоАП**

Кузин также сообщил, что инструментарий для борьбы с нарушителями правил дорожного движения закладывается в проект нового КоАП.

«Правительством РФ в прошлом году образована межведомственная рабочая группа по подготовке нового документа. По сравнению с действующей редакцией в КоАП в большей степени закладывается инструментарий, нацеленный на злостных правонарушителей правил дорожного движения. Предлагаемые новеллы способствуют достижению нулевой смертности в результате ДТП. Убежден, что и в новой редакции документ также будет претерпевать изменения. И это нормально», – сказал он.

Он также отметил, что принять какой-либо документ, который не будет меняться долгие годы, невозможно. «Думаю, принять какой-то незыблемый правовой акт не получится, да и не нужно этого делать. Ведь законодательство – это живой организм, постоянно обновляющийся в зависимости от меняющихся условий жизни», – сказал Кузин.

Минюст 30 января опубликовал проекты Кодекса РФ об административных правонарушениях и процессуального КоАП, которые должны прийти на смену действующему КоАП.

#### **Средства индивидуальной мобильности**

Кузин также сообщил, что водителям средств индивидуальной мобильности, таких как гироскутеры и электросамокаты, будет запрещено выезжать в состоянии опьянения.

По его словам, в последние годы на улицах появилось огромное количество моторизованных участников движения, которые не вписаны в рамки законодательства. «Министерство [транспорта] предлагает внести следующие поправки в ПДД: электросамокаты, гироскутеры, ролики и прочий подобный транспорт теперь выделяется в отдельную группу – средства индивидуальной мобильности (СИМ). Управлять СИМ в состоянии алкогольного опьянения запретят. Их владельцам определяют условия и место передвижения. Разрешат ездить, в том числе в пешеходной зоне, а в ночное время обяжут включать фонарь», – сказал Кузин.

По его словам, по техническим характеристикам электросамокаты можно отнести к мопедам. «Напомню, что в России для управления таким видом транспорта требуется

водительское удостоверение категории «М». Электротранспорт развивает значительную скорость – до 70 километров в час, что создает высокую вероятность потери управления. Это представляет смертельную опасность как для несовершеннолетних водителей, так и для окружающих», – заключил он.

Ранее **Минтранс РФ** предложил ввести новый термин – «средства индивидуальной мобильности» (СИМ) – для самокатов, сигвеев, гироскутеров, электросамокатов, роликовых коньков и моноколес, а также изменить правила дорожного движения для их владельцев.

<https://tass.ru/obschestvo/10137239>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.12.01; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ОСВОБОДИТЬ РЕГИОНЫ ОТ ШТРАФОВ ЗА НЕДОСТРОЕННЫЕ ДОРОГИ**

**Минтранс** предлагает до 1 января 2022 года не применять штрафные санкции к субъектам РФ за недостижение результатов и целевых показателей по развитию дорожного хозяйства из-за коронавируса, следует из проекта ведомства, размещенного на портале правовой информации.

В пояснительной записке к документу отмечается, что ситуация, связанная с распространением COVID-19 и введенный в первой половине 2020 года субъектами РФ режим самоизоляции в значительной степени повлияли на экономическую ситуацию в регионах, в том числе в части реализации региональных проектов, что также может отразиться на результатах реализации мероприятий с использованием иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета, а также на возможностях субъектов обеспечивать привлечение средств.

«При этом правилами предоставления иных межбюджетных трансфертов предусмотрена необходимость возврата в федеральный бюджет части средств, предоставленных в виде иных межбюджетных трансфертов, в случае недостижения результатов и целевых показателей. Также предусмотрены штрафные санкции за несоблюдения условий по софинансированию реализуемых мероприятий за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации, внебюджетных источников», – подчеркивается в записке.

«Проектом постановления предлагается приостановить до 1 января 2022 года действие соответствующих пунктов правил предоставления иных межбюджетных трансфертов с целью не применения в отношении субъектов РФ мер ответственности в случае недостижения результатов и целевых показателей мероприятий по развитию дорожного хозяйства субъектов, а также санкций санкции за несоблюдения условий по софинансированию реализуемых мероприятий за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации, внебюджетных источников», – предлагается в документе.

**Минтранс** считает, что такая мера окажет положительное влияние на социально-экономическую ситуацию в регионах, в том числе для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности.

<https://realty.ria.ru/20201201/dorogi-1587223782.html>

### **BUSINESS FM; 2020.11.30; «ВЕДОМОСТИ»: ОБЩЕСТВЕННИКИ ПРЕДЛАГАЮТ ЗАЩИТИТЬ ДАННЫЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ В КАРШЕРИНГЕ**

Институт развития правового общества предлагает унифицировать процедуру регистрации и предоставления документов для всех каршеринговых фирм в стране. Также эксперты рекомендуют увеличить штраф за несоблюдение условий по сохранности персональных данных в десять раз

Институт развития правового общества (ИРПО) предлагает ужесточить контроль за личными данными в каршеринге, чтобы избежать их утечки. Соответствующее письмо общественники направили главе Роскомнадзора Андрею Липову, пишет газета «Ведомости».

Авторы инициативы предлагают унифицировать процедуру регистрации и предоставления документов для всех каршеринговых фирм в стране. В частности, предлагается ввести водяной знак с наименованием компании и наносить его на фото пользователя и сканы документов, которые он предоставляет при регистрации. Таким образом, в случае утечки можно будет определить ее источник. Это также может предотвратить использование тех же фото для мошеннических целей, например при получении кредита в банке.

ИРПО также рекомендует в десять раз повысить штрафы за несоблюдение условий по сохранности персональных данных: для физлиц – до 20 тысяч рублей, для юрлиц – до 500 тысяч. Виновных также предлагают обязать возместить ущерб пострадавшим от утечки.

О том, насколько эффективно такое предложение, рассуждает **координатор движения «Общество синих ведерок» Петр Шкуматов.**

«В РФ чуть ли не вирусы закидывают, которые воруют персональные данные. И никто за это не несет никакой ответственности. При чем здесь каршеринг? Это настолько частный случай, что решать проблему нужно системно, а каршеринг в этой истории сам является пострадавшим. Потому что ворованные персональные данные (может быть, и не ворованные, просто полученные относительно честным путем за счет лазеек в законодательстве) потом перепродаются. И когда человек регистрируется в каршеринге, каршеринг даже не может понять: это настоящий человек или кто-то купил очередную порцию аккаунтов. Поэтому здесь нужно наводить порядок, но не с каршеринга, это вообще глобальная проблема для нашей страны».

Пока непонятно, как инициатива будет реализована и каким образом это будет контролироваться, говорит **руководитель департамента аудита и консалтинга Group-IB Андрей Брызгин.**

«Непонятно, на каком этапе будут добавляться пресловутые водяные знаки, непонятно, как это будет контролироваться, потому что, в принципе, компания сама может отказаться внутри себя от использования этих водяных знаков, боясь, что произойдет утечка, и утечку будет легко соотнести с самой компанией. Второй фактор – техническое развитие на сегодня достаточно велико для того, чтобы водяные знаки с документов можно было просто и автоматизированно убрать. Учитывая, что требования к качеству фотографий документов обычно в достаточно широком диапазоне находятся (кто-то готов принимать и очень плохие сканы, и сканы ксерокопий), то со снижением этого качества убрать водяной знак еще проще оказывается. Самое главное – если меры по защите таким или другим способом окажутся более дорогими, чем стоимость самой информации, то таких мер лучше избегать. Соответственно, если для злоумышленника избавиться от водяного знака будет существенно дешевле, чем обладателю информации защитить эту информацию, то это тоже совершенно неправильный подход. Поэтому по конкретной инициативе нужно смотреть уже более детализированный ее вариант в формате, как это должно быть, кто это должен проверять и как, какая ответственность за несоблюдение, какова система по выявлению инцидентов».

В крупных каршеринговых компаниях отказались комментировать инициативу Института развития правового общества и ждут конкретных шагов от Роскомнадзора. В сервисах также отрицают, что в их сфере утечки персональных данных – это частое явление.

<https://www.bfm.ru/news/459419>

### **РБК; ТАТЬЯНА РЕНКОВА; 2020.11.30; В КАЗАНСКОМ МЕТРО В 2022 ГОДУ ХОТЯТ ИСПЫТАТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ ПОЕЗДА**

В 2021 году для проекта беспилотного метро планируется разработать ИТ-решения, модернизировать поезда и инфраструктуру подземки. В 2022-м могут начаться испытания системы

Как рассказал гендиректор ООО «РэйлНекст» Булат Шафигуллин, в течение 5 лет в рамках проекта по организации в казанском метро беспилотного движения планируется разработать соответствующие ИТ-решения, модернизировать подвижной состав, инфраструктуру метрополитена и провести испытания. Помимо этого, Шафигуллин заявил, что компания берет на себя проведение испытаний и постгарантийное обслуживание.

«Ставится амбициозная задача: в течение 2021 года провести модернизацию инфраструктуры метрополитена и части подвижного состава, а также разработать систему контроля за движением беспилотных поездов. В 2022 году появится возможность появления возможности опытной эксплуатации системы в целом. И при положительном результате можно будет продолжить модернизацию оставшийся подвижной состав», – сказал Шафигуллин.

13 августа президент Татарстана Рустам Минниханов встретился с президентом АО «Трансмашхолдинг» Андреем Бокаревым. Во время встречи управляющий директор компании, которая поставляла составы для казанского метрополитена, презентовал проект по организации беспилотного движения в подземке столицы региона.

Минниханов одобрил идею перевода казанского метрополитена на беспилотную систему. Для более детального изучения вопроса он поручил создать рабочую группу. В нее войдут представители **минтранса** РТ, МУП «Метроэлектротранс», исполкома Казани и «Трансмашхолдинга».

Старший научный сотрудник центра исследования транспортных проблем ВШЭ Павел Зюзин в беседе с РБК Татарстан тогда отметил, что необходимость внедрения беспилотных поездов в Казани вызывает сомнения, в том числе с точки зрения экономики проекта, поскольку по региональным меркам – это не самый загруженный метрополитен в России.

Компания «РэйлНекст» сегодня получила статус резидента особой экономической зоны «Иннополис». Сумма инвестиций в разработку беспилотной системы для казанского метро, по словам Шафигуллина, составит «несколько миллиардов рублей».

В **пресс-службе** ОЭЗ «Иннополис» уточнили, что система беспилотного метро сможет работать при максимальной скорости движения поезда до 90 км/час и общем количестве подвижных составов до 40 пар в час. «В перспективе помимо Казани система беспилотного движения может быть внедрена в метрополитене других городов, где эксплуатируется подвижной состав АО «Трансмашхолдинг», – отметили в ОЭЗ.

Шафигуллин пояснил, что «РэйлНекст» входит в группу компаний «Трансмашхолдинг». Две трети подвижного состава казанского метрополитена – это продукция данного предприятия. Это стало одной из причин, почему площадкой для реализации проекта было выбрано метро столицы Татарстана.

По его словам, проект беспилотного движения в казанском метро должен стать первым в РФ, аналогов в стране на сегодня нет. «Казань обладает наиболее молодым метрополитеном в России, инфраструктура которого, соответственно, тоже является наиболее современной», – добавил Шафигуллин.

По данным ИАС Seldon.Basis, ООО «РэйлНекст» было зарегистрировано 27 октября 2020 года в Иннополисе. Сферой деятельности по ОКВЭД значится разработка программного обеспечения. 99% в уставном капитале принадлежит ООО «Локотех-Сигнал», 1% – Андрею Романчикову, гендиректору «Локотех-Сигнала».

Сегодня **пресс-служба** ОЭЗ «Иннополис» сообщила, что АО «Трансмашхолдинг» и ООО «Локотех-Сигнал» открывают в особой экономической зоне Центр компетенций по беспилотным технологиям.

В Казани на сегодня действует первая линия метрополитена, включающая 11 станций. На сегодня их обслуживают 15 составов, последний из которых был приобретен весной 2020 года.

В настоящее время в городе идет подготовка к началу строительства второй линии метрополитена. Запланировано строительство 12 станций и 11 перегонов длиной 19,98 км. По итогам прошлого года, пассажиропоток составил 30,5 млн человек или 83,6 тыс. в сутки.

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/30/11/2020/5fc4e3ea9a794716574f90f9>

### **ГУДОК; КОЧУХОВА НАДЕЖДА; 2020.12.01; ВЫСОЧАЙШАЯ СТЕПЕНЬ ГОТОВНОСТИ**

Оперативное устранение последствий схода цистерн грузового поезда и локального разлива мазута, произошедшего 16 ноября на перегоне Новки-1 – Тереховицы Горьковской дороги, продемонстрировало слаженность работы по ликвидации последствий происшествия специалистов Горьковской дирекции аварийно-восстановительных средств и аварийно-спасательной службы «ЭКОСПАС». О взаимодействии и совместной работе с РЖД «Гудку» рассказал **генеральный директор «ЭКОСПАСа» (АО «Центр аварийно-спасательных и экологических операций») Башир Газдиев.**

– Башир Гириханович, как вы оцениваете совместную работу с РЖД при ликвидации схода под Владимиром?

– Горьковская дорога и Ситуационный центр мониторинга и управления чрезвычайными ситуациями ОАО «РЖД» оповестили об этой аварии, и наши спасатели оперативно выдвинулись. Через некоторое время следом за ними прибыл второй эшелон спасателей для ускорения процесса локализации и ликвидации. Совместная работа не месте аварии продолжается. Обе стороны делают все возможное, чтобы максимально быстро ликвидировать последствия аварии. Самое главное – нам удалось не допустить попадания нефтепродуктов в ручьи и грунтовые воды. Разлив нефтепродуктов на водных объектах наносит куда более существенный вред, чем разлив на земле. На месте аварии уже ведутся работы по рекультивации земли. А весной там сможет расти трава.

– Расскажите, когда возникла ваша организация и чем она занимается.

– Разливы нефти и нефтепродуктов, которые могут происходить на объектах добычи, переработки или при транспортировке, наносят значительный вред экологии окружающей среды. А ликвидация этих последствий требует слаженной работы специалистов-спасателей. Поэтому в 1995 году приняли Федеральный закон «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей». А в 1997 году в Саратовской области случился крупный разлив на нефтепроводе, в результате которого были загрязнены около 100 тыс. кв. м земли и акватория реки Волги. Эта ситуация заставила чиновников задуматься о создании специализированной компании по борьбе с разливами нефти и нефтепродуктов. Так, в 1998 году в соответствии с решением правительственной Межведомственной комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций по инициативе МЧС России, Минтопэнерго, **Минтранса**, Минприроды и ведущих нефтегазодобывающих, перерабатывающих и транспортирующих компаний было создано акционерное общество «Центр аварийно-спасательных и экологических операций», которое сейчас все знают под зарегистрированным торговым знаком «ЭКОСПАС».

– Как давно организация сотрудничает с РЖД?

– Основная наша услуга – это поддержание в постоянной готовности сил и средств для локализации и ликвидации ЧС, связанных с перевозкой опасных грузов 2-9-го классов опасности. Это взрывчатые материалы, ядовитые и неядовитые газы, воспламеняющиеся газы и жидкости, самовозгорающиеся, коррозионные вещества, кислоты, химические соединения, которые могут нанести вред природе и населению. Также мы проводим газоспасательные работы на инфраструктуре железных дорог, включая объекты ТЭК – котельные, хранилища ГСМ и другие. С РЖД «ЭКОСПАС» сотрудничает с 2007 года. Первыми объектами по оказанию наших услуг тогда стали Северо-Кавказская, Восточно-Сибирская дороги и Сахалинский участок Дальневосточной дороги. А к 2015 году обслуживаем все 16 дорог сети РЖД.

– Как часто проводите совместные учения по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на железной дороге?

-Согласно российской нормативно-правовой базе учения на каждом опасном производственном объекте должны проводиться не реже одного раза в год. РЖД тщательно следят за этими вопросами и даже проводят их чаще – раз в квартал. Кроме того, РЖД также бдительно следят за оснащенностью аварийно-спасательных формирований и регулярно проводят проверки материально-технического оснащения. Согласно результатам таких проверок все подразделения «ЭКОСПАСа» готовы к действиям по локализации и ликвидации аварий на объектах РЖД. – Есть ли у вас совместные программы с РЖД по предотвращению чрезвычайных ситуаций? – В связи с владимирской аварией прозвучали предложения о расширении совместной работы, в том числе и по предотвращению чрезвычайных ситуаций. Надеемся, что объединенными усилиями разработаем механизм плотного взаимодействия и в этом направлении. Однако не стоит забывать, что договоры по обслуживанию участков РЖД заключаются в основном на один год и мы не единственные поставщики этих услуг. Отличительная черта «ЭКОСПАСа» – способность оперативно наращивать группировку сил и средств на месте ЧС до необходимого уровня в любой точке России. Это достигается за счет количества территориальных подразделений – свыше 70, то есть почти во всех субъектах РФ. Самое главное, что РЖД и «ЭКОСПАС» смотрят в одну сторону. У нас одна цель – повышение уровня экологической безопасности и снижение негативного воздействия на окружающую среду. А многолетнее сотрудничество показывает, что мы делаем это успешно.

### **ПРАЙМ; 2020.12.01; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ ЗАКРЕПИТЬ СРОК ДОГОВОРА НА Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ В ПРИГОРОДЕ ОТ ТРЕХ ЛЕТ**

**Минтранс России** предлагает законодательно закрепить срок договора региона с компаниями на железнодорожные перевозки в пригородном сообщении от трех лет, следует из проекта изменений в закон «Устав железнодорожного транспорта РФ» на соответствующем госпортале.

Перевозки в электричках осуществляют пригородные пассажирские компании (ППК), в основном созданные РЖД вместе с регионами. Заказ перевозчикам на организацию транспортного обслуживания населения формируют субъекты РФ.

«Срок договора на транспортное обслуживание населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении предлагается определить не менее 3-х лет с учетом действующего цикла бюджетного планирования в РФ. Это позволит обеспечить синхронное планирование транспортного заказа субъектов РФ и бюджетных параметров региональных бюджетов и федерального бюджета в части субсидий на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате установления льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры», – говорится в материалах к проекту.

Министерство отмечает, что в действующем законодательстве не предусмотрены нормы и правила, определяющие порядок заключения договора на перевозки в пригороде,

формирование заказа маршрутной сети, ответственности за снижение объемов заказа и транспортной доступности населения регионов. **Минтранс РФ** ранее актуализировал рекомендованную форму договора для таких перевозок, предусматривающую фиксирование объемов перевозок, параметров маршрута, возмещение в полном объеме за счет средств регионального бюджета потерь в доходах и иные параметры.

Рекомендованная форма была направлена в субъекты РФ. При этом, пишет **Минтранс**, власти субъектов при формировании и закреплении транспортного заказа применяют различные подходы к заключению договоров как в части названия договора, предмета договора, сроков его действия, так и порядка субсидирования. Напоминается, что наличие договора является необходимым условием для применения льготного коэффициента 0,01 к тарифам на железнодорожную инфраструктуру в пригороде, который финансируется за счет госбюджета.

Кроме того, по ряду регионов остается неурегулированным вопрос организации и субсидирования межсубъектных пригородных перевозок. «Вышеизложенное означает, что действующая система организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении показала наличие «пробелов» в действующих нормативных документах и требует участия и контроля со стороны федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта», – поясняет **Минтранс** предлагаемые изменения.

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/economics/dogovory-na-prigorodnye-zhd-perevozki-predlagayut-zaklyuchat-na-srok-ot-3-let.html>

### **ПРАЙМ; 2020.12.01; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА ДАЛЬНИЕ РАССТОЯНИЯ В РОССИИ СОКРАТИЛИСЬ ВДВОЕ**

Перевозки пассажиров на **сети РЖД** в поездах дальнего следования в ноябре 2020 года снизились на 49,1% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составили 4,4 миллиона человек, сообщила компания.

В октябре данный показатель сократился на 38,1% – до 5,5 миллиона человек. Таким образом, в ноябре снижение ускорилось.

**РЖД** во вторник сообщили, что в январе-ноябре 2020 года перевозки пассажиров в дальнем следовании сократились на 42,1% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составили 62,5 миллиона человек.

Пассажирооборот в ноябре в дальнем следовании составил 3,2 миллиарда пассажиро-километров (снижение на 51,5%), за 11 месяцев – 49,8 миллиарда пассажиро-километров (снижение на 46,2%).

**РЖД** ориентируются на прогноз по снижению в 2020 году перевозок пассажиров в поездах дальнего следования на 30%, если не будет дополнительных ограничений из-за коронавируса, сообщил журналистам в ноябре замгендиректора компании Дмитрий Пегов. Объем пассажирских перевозок **«Аэрофлота»** упал на 50%

Перевозки пассажиров в пригородном сообщении на **сети РЖД** в ноябре 2020 года снизились на 26,4% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составили 63,7 миллиона человек, сообщила **компания**.

Перевозки пассажиров в электричках в октябре текущего года сократились на 20,7% – до 76,8 миллиона человек.

Всего за 11 месяцев в пригородном сообщении перевезено 733,3 миллиона человек (снижение на 25,9%).

Пассажирооборот в ноябре 2020 года в пригородном сообщении снизился на 28,8% и составил 1,9 миллиарда пассажиро-километров, в январе-ноябре – на 27,6%, до 22,8 миллиарда пассажиро-километров.

Перевозки в пригородном сообщении составляют основную часть всех пассажирских перевозок на **сети РЖД**. Всего (пригородное сообщение и дальнее следование) в ноябре было перевезено на **сети РЖД** 68,1 миллиона пассажиров (снижение на 28,4%), за 11 месяцев – 795,8 миллиона пассажиров (снижение на 27,5%). Пассажирооборот в ноябре снизился на 44,9% – до 5,1 миллиарда пассажиро-километров, за 11 месяцев – на 41,5%, до 72,6 миллиарда пассажиро-километров.

<https://1prime.ru/transport/20201201/832466576.html>

### **ПРАЙМ; 2020.12.01; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В НОЯБРЕ СНИЗИЛАСЬ НА 0,7% ПОСЛЕ РОСТА В ОКТЯБРЕ**

Погрузка на **сети РЖД** в ноябре 2020 года снизилась на 0,7% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 104,7 миллиона тонн, сообщила компания.

Погрузка на **сети РЖД** в октябре 2020 года выросла на 0,3% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 109,9 миллиона тонн. Этот показатель тогда вернулся к росту впервые с октября 2019 года. Гендиректор **РЖД Олег Белозеров** в конце ноября на мероприятии РСПП сообщил, что компания в ноябре 2020 года вышла на объемы погрузки аналогичного периода предыдущего года.

Погрузка за январь-ноябрь 2020 года снизилась на 3% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до 1,137 миллиарда тонн. Снижение отмечено у каменного угля (на 6% – до 320,8 миллиона тонн), нефти и нефтепродуктов (на 9,8% – до 190,2 миллиона тонн), руды железной и марганцевой (на 0,5% – до 109,7 миллиона тонн), черных металлов (на 10,1% – до 60,4 миллиона тонн), лома черных металлов (на 5% – до 13 миллиона тонн), цемента (на 5% – до 23,6 миллиона тонн), лесных грузов (на 3,1% – до 37,2 миллиона тонн), химикатов и соды (на 6,3% – до 22,3 миллиона тонн), промышленного сырья и формовочных материалов (на 3,7% – до 31,3 миллиона тонн).

Рост погрузки произошел у кокса (на 3,9% – до 10,2 миллиона тонн), химических и минеральных удобрений (на 3,2% – до 57,3 миллиона тонн), зерна (на 27,3% – до 24,7 миллиона тонн), строительных грузов (на 6,9% – до 122,9 миллиона тонн), руды цветной и серного сырья (на 2,9% – до 18,4 миллиона тонн), остальных грузов, в том числе в контейнерах – (на 4% – до 94,4 миллиона тонн).

Грузооборот в ноябре 2020 года вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1,8% и составил 217,4 миллиарда тарифных тонно-километров, с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – на 1,1% – до 274,7 миллиарда тонно-километров. Грузооборот за 11 месяцев составил 2,318 триллиона тарифных тонно-километров (снижение на 2,7%), с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 2,935 триллиона тонно-километров (-3,1%).

**РЖД** по итогам всего 2020 года прогнозируют падение погрузки на 3,5%, но ставят задачу выйти на результат лучше, говорили топ-менеджеры компании. **Замминистра транспорта России Владимир Токарев** в интервью РИА Новости в середине ноября сообщил, что ожидается падение погрузки на **сети РЖД** в 2020 году на 3-3,5%.

### **ПРАЙМ; 2020.12.01; МЕЖДУНАРОДНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ТМХ ЗАЙМЕТСЯ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕМ ПОЕЗДОВ В БАВАРИИ**

Немецкая железнодорожная компания Go-Ahead Bavaria и дочерняя структура российского «Трансмашхолдинга» (ТМХ) ТМН International (ТМНИ) заключили соглашение о сотрудничестве, в рамках которого ТМНИ будет обеспечивать техническое обслуживание поездов регионального транспорта в Баварии, сообщается в релизе компаний.

«Go-Ahead Bavaria получила заказ от ВЕГ и министерства транспорта Баден-Вюртемберга для управления региональным железнодорожным транспортом на юге Баварии и в соседнем Баден-Вюртемберге с декабря 2021 года по декабрь 2034 года. На данный момент было приобретено 78 электровагонов. ТМНІ возьмет на себя техническое обслуживание поездов, закупленных Go-Ahead Bavaria, а также построит для этих целей станцию техобслуживания в Лангвайде, в районе Аугсбург», – говорится в релизе. Отмечается, что Go-Ahead Bavaria получила необходимое разрешение на строительство станции техобслуживания в Лангвайде, а земельный участок передан ТМНІ. Планируется, что станция будет введена в эксплуатацию в декабре 2022 года. До этого времени обслуживание поездов будет проводиться в железнодорожном парке Аугсбурга.

### **РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2020.12.01; ПОПРАВКИ К ЗАКОНУ «О МОРСКИХ ПОРТАХ» НАХОДЯТСЯ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИИ УЖЕ БОЛЬШЕ 8 МЕСЯЦЕВ**

Законопроект, который помог бы облегчить проведение дноуглубительных работ в районе морских портов Ростов-на-Дону и Азов, «завис» в правительстве России. Об этом, как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», во время заседания Совета по инвестициям при губернаторе Ростовской области рассказал **министр регионального транспорта Андрей Иванов**.

В начале 2020 года в своем инвестиционном послании губернатор Ростовской области Василий Голубев поручил решить вопрос, связанный со строительством инфраструктуры и проведением дноуглубительных работ в портах Ростова-на-Дону и Азова.

Напомним, в 2009 году этим портам присвоили статус морских, что позволило заходить сюда иностранным судам и за счет чего существенно вырос грузооборот. Однако это повлекло за собой и определенные проблемы. Теперь к портам применяются морские нормативы, которые намного строже, и соблюдение которых обходится значительно дороже. При этом многие нормативы являются излишними, поскольку Дон как был, так и остался рекой.

«Мы направили в адрес **председателя правительства России** обращение с просьбой пересмотреть действующие нормативы с учетом особенности вод в данной акватории. Письмо в итоге попало в **Минтранс**, где и разработали поправки в закон «О морских портах». В марте документ внесли в правительство России. И с тех пор, вот уже больше 8 месяцев, документ находится без движений. Все силы брошены на «регуляторную гильотину», – рассказал **министр транспорта** Ростовской области Андрей Иванов.

Несмотря на то, что законопроект «завис где-то в кабинетах», на местном уровне стараются максимально обеспечить безопасность судоходства. Так, Росморпорт впервые начал проводить дноуглубительные работы на судоходном участке реки Дон на перекате Донецкий, что позволило обеспечить проходную осадку до 3,7 м.

В настоящее время Азовским бассейновым филиалом ФГУП «Росморпорт» организуются дноуглубительные работы на судоходном участке реки Дон от 3121 км до 3169 км. Что позволит так же поддерживать глубины до 4 метров на морском участке реки Дон.

При этом проблемы со строительством инфраструктуры и дноуглублением не отразились на результатах работы морских портов. За 10 месяцев 2020 года показатели Ростова-на-Дону выросли на 12%, а Азов и Таганрог имеют незначительное снижение, что объясняется непростой ситуацией в мире, связанной с коронавирусом.

Напомним, IV международный конгресс «Гидротехнические сооружения и дноуглубление», на котором ежегодно встречаются крупнейшие заказчики и успешные исполнители подводно-технических работ, пройдет 25-26 февраля 2021 года в Москве в Торгово-промышленной палате Российской Федерации и заочном формате.

Законопроект, который помог бы облегчить проведение дноуглубительных работ в районе морских портов Ростов-на-Дону и Азов, «завис» в правительстве России. Об этом, как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», во время заседания Совета по инвестициям при губернаторе Ростовской области рассказал министр регионального транспорта Андрей Иванов.

<https://rus-shipping.ru/ru/law/news/?id=42764>

### **МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.12.01; ЗАВЕРШЕНА ПОДГОТОВКА К СТАРТУ ЭКСПЕДИЦИИ «МАРШРУТАМИ РУССКИХ МОРЕПЛАВАТЕЛЕЙ ЧЕРЕЗ ДВА ОКЕАНА»**

ФГУП «Росморпорт» и Центр морской подготовки «Семь океанов» завершили подготовку к международной комплексной экспедиции «Маршрутами русских мореплавателей через два океана» парусного судна «Славянка». Об этом сообщает **Росморречфлот**.

В ноябре организаторами и участниками экспедиции проведены необходимые судовые работы по подготовке яхты к походу, а также успешно проведены ходовые испытания «Славянки» в море.

Старт первого этапа международной комплексной экспедиции «Маршрутами русских мореплавателей через два океана» на парусной яхте «Славянка» из турецкого порта Мармарис с переходом через Средиземное море и Атлантический океан до Панамского канала запланирован на начало декабря 2020 года.

В ходе плавания на борту яхты и во время посещения городов предусмотрено проведение мероприятий по реализации следующих социальных и культурных программ и проектов:

- Программа «Один Мир, Один Океан» – культурно-просветительские мероприятия для иностранных гостей о России, ее истории, русском языке и русской культуре;
- Проект «Резервы человечества» – гидрометеорологическая рекогносцировка маршрута кругосветного плавания Морского Арт Клуба на баркентине «Бегущая по волнам»;
- Программа «Память поколений» – информационное освещение при прохождении и посещении участниками экспедиции памятных и мемориальных мест, связанных с российскими моряками;
- Проект «Россия Морская» – совместная с Морским Арт Клубом передвижная фото-медиа выставка на борту судна и в пресс-центре, рассказывающая об истории и современном состоянии отечественного флота, географических открытиях, освоении Северного морского пути, современных портах и верфях России, круизном речном и морском судоходстве, морском образовании, морских судоходных компаниях и пр.

Кроме того на борту яхты во время перехода будут проводиться пилотные теоретические и практические занятия со сдачей экзамена рядовой командой парусника дипломированным специалистам из состава экипажа для получения диплома рулевого 1 класса спортивного парусного судна в дипломной группе капитана порта Владивосток.

Организатором экспедиции выступает Центр морской подготовки «Семь океанов» в партнерстве с Морским государственным университетом имени адмирала Г.И. Невельского, ФГУП «Росморпорт» при поддержке **Министерства транспорта РФ, Федерального агентства морского и речного транспорта**, ФГУП «Морсвязьспутник», Межрегиональной общественной организации «Морской Арт Клуб», Приморского отделения Русского географического общества – Общества изучения Амурского края, Владивостокского Морского собрания, а также других государственных, общественных и коммерческих организаций.

Информация о ходе экспедиции будет освещаться на официальных сайтах: **Росморречфлота**: <http://morflot.gov.ru/>

Морского федерального ресурсного центра дополнительного образования детей: <https://yungi.gumrf.ru/>

Международной комплексной экспедиции на парусной яхте «Славянка»: <http://russia-maritime.ru/slavyanka>

<http://morvesti.ru/news/1679/87041/>

### **ПРАЙМ; 2020.12.01; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПРЕДЛОЖИЛ ПЕРЕНЕСТИ СДАЧУ ПАРОМА ДЛЯ ПЕРЕПРАВЫ УСТЬ-ЛУГА-БАЛТИЙСК НА 2022 Г**

**Росморречфлот** предлагает выделить в следующем году 2,5 миллиарда рублей на строительство железнодорожного парома для переправы Усть-Луга – Балтийск и перенести сдачу объекта на 2022 год, следует из проекта постановления, опубликованного на портале нормативно-правовых актов.

«Правительство Российской Федерации постановляет: ... осуществить в 2021 году ... инвестиции за счет ... федерального бюджета в строительство объекта ... в рамках мероприятия «Строительство паромов для железнодорожной паромной переправы Усть-Луга – Балтийск», – говорится в проекте документа, подготовленном **Росморречфлотом**.

Как следует из пояснительной записки к документу, проектом постановления предусматривается выделение 2,5 миллиарда рублей в 2021 году на финансирование парома проекта CNF19M. Строительство парома предусмотрено в федеральной целевой программе развития Калининградской области, а контракт на реализацию проекта заключен между «Росморпортом» и «Невским судостроительно-судоремонтным заводом» еще в 2018 году. Стоимость строительных работ составляет 5,1 миллиарда рублей. Тогда объект планировалось сдать в декабре 2020 года, но в последствии срок был перенесен на 2021 год.

Как отмечают разработчики проекта постановления, в связи с окончанием срока реализации программы развития Калининградской области в 2020 году, расходы на завершение проекта в 2021 году включены в другую государственную программу. «В целях завершения строительства объекта и реализации бюджетных инвестиций... в объект капитального строительства, не включенный в федеральные целевые программы, стоимость которого составляет 1,5 миллиарда рублей и более, ... требуется принятие нормативного правового акта...», – говорится в пояснительной записке.

Проект постановления учитывает уточнение параметров финансирования строительства парома для переправы Усть-Луга – Балтийск, а также предлагает назначить сроком сдачи объекта в эксплуатацию 2022 год. «Указанные изменения обусловлены принятыми ограничительными мерами правительствами стран, ... в которых расположены подрядные организации по исполнению контракта и ... предприятия производителей оборудования для парома ... с целью профилактики распространения коронавирусной инфекции», – говорится в документе. Там отмечается, что это привело к нарушению ритмичности поставки оборудования и замедления работ подрядчиками.

Согласно пояснительной записке, принятие проекта постановления позволит завершить строительство паромов для железнодорожной паромной переправы Усть-Луга – Балтийск. В финансово-экономическом обосновании проекта добавляется, что его принятие не потребует дополнительных расходов за счет госбюджета. Сейчас документ проходит процесс общественных обсуждений, которые продлятся до 15 декабря.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.11.30; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПРЕДЛАГАЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЭСКИЗНЫЕ ПРОЕКТЫ ПРИ ЗАКУПКАХ В СУДОСТРОЕНИИ**

**Федеральное агентство морского и речного транспорта** обсуждает с ведомствами возможность использования эскизных проектов при обосновании стоимости строительства судна, сообщил **начальник управления морских портов и развития инфраструктуры Росморречфлота Алексей Петров**.

«В определенных случаях разработка технического проекта на наш взгляд, это дополнительные расходы бюджета и достаточно эскизного проекта, а документация судна в постройке, которая в дальнейшем разрабатывается (параметры судна, оборудование – ИФ), она разрабатывается конкретным заводом под конкретный заказ. Ее использовать на другом заводе нельзя, и разрабатывать эту документацию до проведения конкурентных процедур нецелесообразно, так как ограничит конкуренцию», – сказал Петров на «круглом столе» по конкурентоспособности судостроительной отрасли в Совете Федерации.

По его словам, Росморрефлот в настоящее время обсуждает с Минэкономразвития корректировку правил формирования и реализации федеральной адресно-инвестиционной программы, утвержденной постановлением правительства №716.

«По поводу эскизных проектов – это авантюра чистой воды, потому что коллеги себя защищают, хотят упростить себе жизнь в контексте того, что бюджетное выделение средств будет вызывать определенное затруднение», – прокомментировал предложение ведомства глава «Объединенной судостроительной корпорации» Алексей Рахманов. Глава ОСК привел пример со строительством ледокола «Виктор Черномырдин», когда проектную документацию судна корректировали до момента завершения его строительства.

«Если мы так продолжим дискуссию в контексте того, что вы сделайте как нам удобно, а потом сами с этим барахтайтесь, наверное, у нас такая история приживется очень плохо», – сказал Рахманов.

По словам представителя **Росморречфлота**, в рамках комплексного плана расширения и модернизации транспортной инфраструктуры (**КПМИ**) до 2024 года ведомство планирует строительство судов различного назначения общим объемом финансирования порядка 79 млрд рублей.

В частности, на период до 2024 года планируется строительство трех ледоколов в рамках федерального проекта «Морские порты РФ», 15 аварийно-спасательных судов в рамках федерального проекта «Северный морской путь» и 44 судов обслуживающего флота по проекту «Внутренние водные пути». Кроме того, в рамках продления проекта Севморпути до 2030 года, запланировано строительство еще 4 аварийно-спасательных судов.

В текущем году **Росморречфлот** заключил контракты на строительство 44 судов, в том числе на строительство нескольких серий судов обстановочного и промерного флота, а также двух земснарядов для обслуживания внутренних водных путей, отметил Петров.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.12.01; «АЭРОФЛОТ» НАДЕЕТСЯ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С АПРЕЛЯ**

«**Аэрофлот**» надеется на восстановление авиасообщения с апреля 2021 года, иначе придется пересматривать планы по развитию компании, сообщил назначенный в ноябре гендиректор «**Аэрофлота**» **Михаил Полубояринов**.

«Надеемся на то, что может быть, с апреля, есть такое у нас ощущение, может начать восстанавливаться авиационное сообщение. Соответственно, те планы, цели и задачи, которые мы предполагаем выполнить, они могут начать воплощаться. Если с апреля будет... вторая волна пандемии или что-то еще, то тогда придется несколько пересматривать наши планы с тем, чтобы опять двигаться по пути выживания и сокращения», – сказал **Полубояринов** во вторник на заседании комитета Совета Федерации по экономической политике.

Несмотря на пандемию, «**Аэрофлот**» не планирует пересматривать параметры стратегии до 2028 года и к этому времени группа будет перевозить порядка 130 миллионов пассажиров, сообщил **Полубояринов**.

«Буквально несколько слов о стратегии, которая была утверждена в июле этого года. Она рассчитана до 2028 года. Понятно, что стратегия готовилась и считалась в период до пандемии, и мы в общем предполагаем, что эффект пандемии будет через условно два-три года восстановлен, и к 2028 году мы пока не видим каких-то специальных факторов для ревизии этих цифр. Мы предполагаем, что группа «Аэрофлот» к 2028 году будет перевозить порядка 130 миллионов пассажиров», – заявил новый гендиректор компании.

<https://ria.ru/20201201/aviasoobschenie-1587128359.html>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/News/20201201/832466341.html>

<https://tass.ru/ekonomika/10139225>

<https://www.pnp.ru/economics/v-aeroflote-sprognozirovali-nachalo-vozstanovleniya-aviasoobshheniya.html>

<https://iz.ru/1094399/2020-12-01/aeroflot-vyrazil-nadezhdu-na-sniatie-ogranichenii-na-perelety-v-aprele>

<https://ren.tv/news/v-rossii/777924-glava-aeroflota-aviasoobshchenie-mozhet-vozstanovitsia-za-2-3-goda>

### **ТАСС; 2020.12.01; МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МОЖЕТ ВОССТАНОВИТЬСЯ ЗА 2-3 ГОДА – ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОФЛОТА»**

Международное авиасообщение может восстановиться за два-три года, сообщил в ходе заседания комитета Совета Федерации по экономической политике гендиректор группы компаний «Аэрофлот» Михаил Полубояринов.

«Есть некие прогнозы. Прогнозы разнятся, но в целом предполагают, что международное авиасообщение наберет свой объем или восстановится за два-три года», – сказал он.

### **ПРАЙМ; 2020.12.01; «АЭРОФЛОТ» ОБЕСПЕЧИЛ СЕБЯ ФИНАНСОВЫМИ РЕСУРСАМИ, ГОТОВ ИСПРАВНО ИСПОЛНЯТЬ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА**

«Аэрофлот» на фоне ситуации с коронавирусом обеспечил себя необходимыми финансовыми ресурсами, что позволит группе исправно исполнять обязательства и быть готовой к полноценному возобновлению полетов, говорится в сообщении компании.

«Группа «Аэрофлот» обеспечила себя необходимыми ресурсами ликвидности, включая средства от дополнительной эмиссии акций в размере 80 миллиардов рублей и кредитными линиями, обеспеченными государственными гарантиями на сумму 70 миллиардов рублей, что позволит группе исправно исполнять свои обязательства и быть готовой к полноценному возобновлению операционной деятельности», – говорится в сообщении.

Компания отмечает, что низкий сезон четвертого квартала 2020 года – первого квартала 2021 года обещает оставаться крайне сложным для авиации, работающей в условиях ограничений и сезонного снижения спроса.

«В этой связи мы сохраняем консервативный подход к задействованию емкостей в дополнение к их сезонному снижению», – добавляет компания.

Пассажиропоток группы «Аэрофлот» в январе-октябре упал на 50,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 25,8 миллиона человек.

### **ТАСС; 2020.12.01; ЧИСТЫЙ УБЫТОК «АЭРОФЛОТА» ПО МСФО ЗА 9 МЕСЯЦЕВ СОСТАВИЛ 79,4 МЛРД РУБ.**

Чистый убыток «Аэрофлота» по МСФО за 9 месяцев 2020 года составил 79,406 млрд руб. против 20,3 млрд руб. прибыли годом ранее. Это следует из отчетности компании.

Выручка за отчетный период снизилась на 55,3%, до 234,2 млрд руб. Выручка от регулярных пассажирских перевозок уменьшилась на 58,4% и составила 179,35 млрд руб. Операционные расходы «Аэрофлота» за 9 месяцев 2020 года снизились на 37,1%, до 290,9 млрд руб., расходы на авиационное топливо уменьшились на 57,4% и составили 62 млрд руб.

По итогам III квартала компания получила убыток в размере 21,136 млрд руб. против 29 млрд руб. прибыли годом ранее.

«Постепенное восстановление объемов перевозок группы, прежде всего за счет внутреннего рынка, с учетом всех операционных и экономических сложностей работы авиации в существующих реалиях можно считать финансово эффективным, поскольку, несмотря на ожидаемый чистый убыток по итогам третьего квартала вследствие беспрецедентного влияния пандемии на авиацию и ограниченного международного сообщения его размер значительно сократился по сравнению со вторым кварталом: 21,1 млрд руб. в третьем квартале против 35,8 млрд руб. во втором», – отметил заместитель генерального директора по коммерции и финансам ПАО «Аэрофлот» Андрей Чиханчин.

По его словам, низкий сезон четвертого квартала 2020 года – первого квартала 2021 года обещает оставаться крайне сложным для авиации.

<https://tass.ru/ekonomika/10137521>

### **ТАСС; 2020.12.01; «ПОБЕДА» МОЖЕТ ВОЙТИ В ТОП-10 ЛОУКОСТЕРОВ МИРА ДО 2028 ГОДА**

Лоукостер «Победа» может войти в топ-10 лоукостеров мира по объемам перевозок, сообщил в ходе заседания комитета Совета Федерации по экономической политике **гендиректор группы компаний «Аэрофлот» Михаил Полубояринов.**

«В стратегии (группы «Аэрофлот» до 2028 года – прим. ТАСС) предполагается появление двух мировых лидеров. Если ранее это был один «Аэрофлот», то добавится и авиакомпания «Победа», которая является и будет являться частью группы «Аэрофлот» как отдельный лоукостер-проект, мы предполагаем, что он может войти в топ-10 лоукостеров мира», – сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/10138917>

### **ТАСС; 2020.12.01; «ПОБЕДА» НЕ ПОЛУЧАЛА ОТ РОСАВИАЦИИ ИТОГОВ РАССЛЕДОВАНИЯ АКЦИИ В ПОДДЕРЖКУ ДЗЮБЫ**

Лоукостер «Победа» пока не получал отчета **Росавиации** об авиационном инциденте в небе над Башкирией, который произошел во время акции пилотов компании в поддержку капитана сборной России по футболу Артема Дзюбы. Об этом журналистам сообщил **гендиректор авиакомпании Андрей Калмыков.**

«Я не хотел бы комментировать отчет, который к нам пока не поступал. Когда он к нам поступит – мы его обязательно изучим внимательно», – сказал он.

Инцидент произошел 11 ноября с рейсом DP407 Москва – Екатеринбург авиакомпании «Победа» со 102 пассажирами на борту. Пилоты самолета на одном из участков пути выполнили не предусмотренные маршрутом виражи, нарисовав таким образом траекторией полета фаллический символ. Историю растиражировали социальные сети. Представители компании отметили тогда, что, возможно, пилоты таким образом выразили

поддержку капитану сборной России по футболу Артему Дзюбе, который после публикации видео личного характера незадолго до этого был временно отстранен от тренировок и игр.

Как сообщала ранее газета «Коммерсантъ», специальная комиссия, возглавляемая **начальником управления инспекции по безопасности полетов Росавиации Анваром Шайкамаловым**, провела расследование о необходимости выполнения такого полета. Выяснилось, что первый раз пилоты компании планировали нарисовать такую фигуру во время рейса Москва – Санкт-Петербург, объясняя это тренировкой по сбросу топлива, хотя самолеты Boeing 737-800 не оборудованы такой системой. Позже, при выполнении рейса Москва – Екатеринбург пилоты обосновали свое решение отклониться от маршрута отказом одной из двух навигационных систем – самолетовождения FMS (flight management system). По данным комиссии, такая неполадка не является аварийной ситуацией и не требует отклонения от полета.

По итогам расследования руководство **Росавиации** предложило «Аэрофлоту» рассмотреть вопрос об увольнении руководства лоукостера «Победа».

<https://tass.ru/ekonomika/10141195>

### **ВЕСТИ; 2020.12.02; ХУЛИГАНСТВО «ПОБЕДЫ»: ЗАЧЕМ ЛЕТЧИКИ НАРИСОВАЛИ В НЕБЕ НЕПРИЛИЧНУЮ КАРТИНКУ**

«Как минимум моральная ответственность за случившееся лежит на руководстве перевозчика. Должны последовать кадровые выводы». Заявление **спецпредставителя президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергея Иванова**. Призвал разобраться «с хулиганством» в исполнении авиакомпании «Победа».

Нашумевшая история – причем, скажем так, наглядно иллюстрированная. Собственно, вот скриншот с популярного сайта, на котором отслеживают авиарейсы: одиннадцатого ноября самолет держит курс на Екатеринбург – и вдруг отклоняется от маршрута по крайне своеобразной, не прямой траектории.

Рисует в небе над соседней Башкирией – а если конкретнее, над городом Нефтекамск – абсолютно недвусмысленную фигуру. По словам того же Сергея Иванова, налицо – не только сомнительный посыл, но и сразу несколько грубых нарушений безопасности. От прямого обмана диспетчеров до подвергания пассажиров ненужному риску и опоздания в пункт прибытия.

Следовательно – нужны санкции. Насколько они вероятны – и какими могут быть?

Маршрут Боинга-737 рейса Москва-Екатеринбург в Нефтекамске отслеживали подробно. Все эти «живописные маневры», как пишут региональные СМИ, после которых, налетав лишние 92 километра, лайнер сел в аэропорту Кольцово.

Запоминающаяся траектория на трекер-сайте воздушных судов – аккурат над Нефтекамском – теперь может стать поводом для судебного иска.

«Данная информационная повестка негативно сказывается на имидже города. Жители города также негативно и критично высказывались об этом в социальных сетях. Сегодня нами рассматривается возможность обращения в судебные органы для того, чтобы добиться публичных извинений от авиакомпании и ряда СМИ», – заявил **Адилъ Набиуллин, глава информационно-аналитического отдела администрации г. Нефтекамска**.

В «Победе» предположили, что их пилоты выразили таким образом поддержку Артему Дзюбе, который еще недавно оказался в центре известного скандала. Объяснение, скажем так, оригинальное.

Особенно на фоне нынешнего заявления спецпредставителя президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергея Иванова. Который

возложил ответственность за хулиганский полет на руководство «Победы». Сказал, что «должны последовать кадровые выводы».

«Просто командиру – чтобы ему взбренило в голову такие вещи творить – я был уверен, что такого не может быть просто. И вот оно выяснилось! Сначала первый экипаж они заставили сделать план полета с этой фигурой – и в питерской зоне им запретили это сделать – так они поручили это сделать другому экипажу, который там полетел – в Екатеринбург», – поясняет **Андрей Литвинов, командир А-320 авиакомпании «Аэрофлот»**.

Андрей Литвинов ссылается на расследование **Росавиации**. При этом формально пилоты лайнера, похоже, не нарушили правила безопасности полетов – говорят юристы. Наземные службы были в курсе.

«Запретить выполнять тот или иной маневр наземные службы могут только в определенных случаях, например, если коридор, который борт может использовать, уже занят; если, например, не позволяет погода выполнить тот или иной маневр – информации об этом у нас нет, поэтому никакого нарушения правил безопасности полетов – об этом речь, в общем-то не идет», – поясняет **Виктор Пастернак, специалист по воздушному праву, руководитель частной юридической практики**.

Технически выполнить скандальный трюк, по словам экспертов, несложно. Для этого не надо быть особенным асом, был бы план полета. Вот его-то и изучали во время расследования, а еще переговоры пилотов, рассказывает пилот Литвинов.

«С диспетчером связались, он говорит – «вы видели свой маневр, что вы хотите сделать?!» Так как флайт-план был утвержден вот именно с этой фигурой – они стали летать! Хотя на месте командира надо было отказаться! Это называется воздушное хулиганство – с пассажирами на борту», – уверен **Андрей Литвинов, командир А-320 авиакомпании «Аэрофлот»**.

«Победа» в своих авиа-художествах не слишком оригинальна. Весной в Германии был похожий эпизод – летчик «Люфтганзы» объяснил тогда, что некоторое время не мог посадить лайнер из-за загруженности аэропорта, и скабрезный силуэт на флайт-радаре вышел случайно.

В прошлом году австралийский пилот на легкомоторном самолете вполне намеренно написал – и показал всем, что ему скучно. В обоих случаях все это вызвало только улыбки, в том числе в эфире. Вот интересно, какие эмоции сейчас в «Победе»? Жителям российского Нефтекамска, например, точно не до смеха.

<https://www.vesti.ru/article/2493092>

На ту же тему:

<https://www.kp.ru/online/news/4102958/>

<https://www.vedomosti.ru/society/news/2020/12/01/848980-ivanov-prizval-k-vivodam-posle-poleta-pobedi>

<https://ren.tv/news/v-rossii/777913-ivanov-prizval-nakazat-rukovodstvo-pobedy-za-khuliganski-polet>

### **ТАСС; 2020.12.01; ПОСОЛЬСТВО РФ НА КИПРЕ ПРЕДПРИНИМАЕТ ШАГИ ДЛЯ РАЗРЕШЕНИЯ СИТУАЦИИ ВОКРУГ CYPRUS AIRWAYS**

Посольство РФ в Республике Кипр предпринимает шаги для разрешения конфликтной ситуации вокруг авиакомпании Cyprus Airways, которая совершает полеты в Москву без

авиапассажиров и забирает их лишь на обратном пути в Ларнаку. Об этом дипломатическое представительство РФ сообщило во вторник в Facebook.

«Посольство России на Кипре держит на контроле ситуацию с авиакомпанией Cyprus Airways и в рамках своих компетенций предпринимает шаги для ее разрешения», – сказано в этом сообщении.

Авиакомпания Cyprus Airways объявила в понедельник о том, что билеты на запланированные этим авиаперевозчиком рейсы по маршруту Ларнака – Москва, в отличие от обратного направления, недоступны для приобретения потенциальными пассажирами и обвинила в произошедшем власти РФ, которые, по утверждению кипрской авиакомпании «ограничили или полностью запретили Cyprus Airways перевозить пассажиров в Российскую Федерацию». Главный операционный директор авиакомпании Йоргос Маврокостас заявил, что сложившаяся ситуация «нарушает принцип равноправного режима, который лежит в основе двустороннего соглашения о воздушном сообщении между Республикой Кипр и Российской Федерацией».

Как информировала газета Cyprus Mail, **министр транспорта**, коммуникаций и общественных работ Республики Кипр Яннис Карусос заявил в понедельник о том, что правительство островного государства сделает со своей стороны все необходимое для решения возникшей проблемы. По его словам, кипрское управление гражданской авиации связалось со своими российскими коллегами (**Федеральным агентством воздушного транспорта** – прим. ТАСС) для прояснения ситуации и получило ответ, что решение принято в рамках мер по предотвращению распространения коронавируса. «Однако мы попросили нашу гражданскую авиацию разъяснить этот шаг, поскольку при таком решении граждане России также не смогут совершать поездки из Кипра в свою страну», – сказал министр. Кипрское информационное агентство сообщило во вторник, что в посольстве РФ ему сказали, что позиция главы кипрского **Минтранса** была передана в Москву и что российское дипломатическое представительство дожидается ответа.

События 19 ноября

19 ноября пассажиров самолета Cyprus Airways, который должен был выполнить первый грузопассажирский полет из Ларнаки в Москву (СYP486), сняли с рейса непосредственно перед вылетом, и самолет улетел в Россию пустым. **В Росавиации журналистам сообщили, что Cyprus Airways не получила разрешения на полет с пассажирами из Ларнаки в Москву в связи с тем, что не предоставила вместе с заявкой на выполнение рейса списка лиц, которые должны были находиться на борту. В связи с этим разрешение на выполнение рейса Ларнака – Москва – Ларнака было предоставлено без загрузки на маршруте Ларнака – Москва.**

21 марта Кипр в условиях пандемии закрыл воздушное пространство. Постепенно страна начала возобновлять авиасообщение с внешним миром с 9 июня, однако в РФ из нее осуществлялись лишь вывозные рейсы для застрявших за рубежом россиян. Начиная с 1 октября, Cyprus Airways стала по четвергам выполнять еженедельные грузопассажирские рейсы на маршруте из Москвы в Ларнаку, при этом в российскую столицу самолеты этой авиакомпании летали без пассажиров.

С 22 ноября из Москвы в Ларнаку и обратно стали летать самолеты «Аэрофлота», перевозя пассажиров на обоих направлениях. О намерении приступить с 4 декабря к выполнению еженедельных полетов из столицы РФ на Кипр и обратно ранее объявил российский лоукостер «Победа».

<https://tass.ru/politika/10139127>

### **ПРАЙМ; 2020.12.01; САРАТОВСКИЙ АЭРОПОРТ «ГАГАРИН» СТАНОВИТСЯ ВСЕПОГОДНЫМ – ВОЛОДИН**

**Росавиация** выдала сертификат о соответствии саратовского аэропорта «Гагарин» требованиям второй категории Международной организации гражданской авиации (ИКАО), сообщил во вторник **спикер Госдумы, уроженец региона Вячеслав Володин**.

Ранее Володин заявлял, что аэропорт «Гагарин» имеет первую категорию ИКАО, но в 2020 году должен получить вторую категорию, после чего авиагавань сможет «принимать воздушные суда в самых сложных метеоусловиях», то есть будет всепогодной. На доведение системы светосигнального и радиотехнического оборудования аэропорта «Гагарин» до требования второй категории ИКАО выделялось 351,7 миллиона рублей.

«Речь идет о нашем аэропорте «Гагарин»... Вопрос перевода категоричности аэропорта во вторую категорию метеоминимума. Вот сейчас уже можно говорить о том, что наш аэропорт «Гагарин» получил вторую категорию метеоминимума», – сказал Володин на видео, опубликованном во вторник в аккаунте его сторонников в Instagram.

Уточняется, что необходимый сертификат соответствия выдала **Росавиация**, и теперь самолеты смогут приземляться в саратовском аэропорту в условиях плохой видимости.

Международный аэропорт «Гагарин» расположен у села Сабуровка Саратовского района в 30 километрах от Саратова. «Гагарин» стал вторым в новейшей истории России построенным «с нуля» крупным аэропортом. Обслуживание авиакомпаний и пассажиров в аэропорту началось с 20 августа 2019 года, после чего старый аэропорт закрыли. Председатель совета директоров ГК «Ренова» Виктор Вексельберг ранее заявлял РИА Новости, что аэропорт планирует за три года практически удвоить пассажиропоток, доведя его до уровня более 1 миллиона человек в год.

### **ТАСС; 2020.12.02; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ АВИАРЕЙС ЗАПУСТЯТ ИЗ НАЛЬЧИКА В МОСКВУ С 24 ДЕКАБРЯ**

Дополнительный авиарейс, третий по счету, открывается из Нальчика в Москву с 24 декабря. Продажа билетов начнется со 2 декабря, сообщил ТАСС во вторник **представитель аэропорта Нальчик Ислам Шомахов**.

«С 24 декабря 2020 года авиакомпания «Якутия» открывает дополнительные рейсы из Нальчика в Москву (Внуково), наряду с авиакомпаниями «Победа» и «Аэрофлот». Продажи билетов откроются со 2 декабря, полеты будут выполняться четыре раза в неделю кроме вторника и субботы, а с 27 декабря по 11 января самолет будет летать ежедневно кроме 2, 5 и 6 января», – рассказал Шомахов.

Полеты будут осуществляться на самолетах Boeing 737-700 и Boeing 737-800, добавил представитель аэропорта. Стоимость билетов начинается от 2 тыс. рублей. «Вылеты из Внуково планируются каждый день по-разному: 04:00, 08:00, 11:00, 15:30, 17:30, 18:20. Соответственно будет и разброс по времени по вылетам из Нальчика: 07:20, 11:20, 14:20, 15:30, 20:50, 21:40», – уточнил он.

«Авиакомпания «Якутия» на первом этапе планирует выполнять рейсы с 24 декабря 2020 г. до 31 января 2021 г. На втором этапе, при сохранении спроса на рейсы во Внуково, «Якутия» планирует выполнять рейсы на постоянной основе», – добавил собеседник агентства, уточнив, что Внуково является наиболее популярным и востребованным аэропортом для жителей Кабардино-Балкарии.

Регион готовится принимать отдыхающих в высокий сезон на горнолыжном курорте в Приэльбрусье, а авиакомпании увеличивают свои возможности для перевозки пассажиров. «В период новогодних праздников авиакомпания «Аэрофлот», которая также осуществляет перелеты в столицу из Нальчика, планирует эксплуатировать наиболее вместительный Airbus A320 вместо Sukhoi Superjet-100 (с 21.12.20 по 17.01.21). Помимо рейсов в Москву, в праздничные дни будут выполняться рейсы и в Санкт-

Петербург по средам и субботам (с 26.12.20 по 13.01.21) на комфортабельных самолетах Embraer-190», – резюмировал Шомахов.

<https://tass.ru/ekonomika/10140355>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.12.01; СУД ОТКАЗАЛ В ИСКЕ К «АЭРОФЛОТУ» ЗА ОТМЕНУ РЕЙСА В ПАНДЕМИЮ**

Пресненский суд Москвы отказал в иске пассажиру «Аэрофлота», который усмотрел в отмене рейса из-за пандемии попытку авиакомпании нажиться на нем, сообщила РИА Новости **пресс-секретарь суда Лела Кокая**.

Истец Константин Давыденко просил взыскать с «Аэрофлота» в качестве неосновательного обогащения 30 тысяч рублей, которые он заплатил за авиабилеты, и штраф по закону «О защите прав потребителей». Первая инстанция в удовлетворении иска ему отказала.

«Неосновательного обогащения не установлено. Решение первой инстанции об отказе в удовлетворении исковых требований оставлено без изменения», – сказала собеседница агентства.

Она уточнила, что билеты были приобретены на рейс, следующий по маршруту Санкт-Петербург – Сочи.

Ранее «Аэрофлот» ввел сертификаты для компенсации отмены перелетов из-за пандемии коронавируса вне зависимости от условий тарифа, номинал ваучера соответствует стоимости авиабилета, использовать его можно в течение трех лет.

<https://ria.ru/20201201/aeroflot-1587162689.html>

**[Вернуться в оглавление](#)**