



Ежедневный мониторинг СМИ

3 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| FORBES; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.12.02; МЕЧТА САВЕЛЬЕВА: КАК СТРОИЛ СВОЮ КАРЬЕРУ БЫВШИЙ ГЛАВА «АЭРОФЛОТА»..... | 3 |
| ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.12.03; МИНТРАНС ГОТОВ РАЗРЕШИТЬ РЕГИОНАМ РЕГУЛИРОВАТЬ ТАРИФЫ ТАКСИ; ВПРОТИВ ТАКОЙ ИНИЦИАТИВЫ ВЫСТУПАЕТ ФАС | 7 |
| КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.12.03; ГРУЗИТЕ ВСЕ ТОВАРЫ БОЧКАМИ; МИРОВАЯ ТОРГОВЛЯ СТОЛКНУЛАСЬ С НЕХВАТКОЙ КОНТЕЙНЕРОВ | 8 |
| КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.03; ИНСПЕКТОРОВ ОСТАВЛЯЮТ БЕЗ НОСИЛОК И ПЛАСТЫРЕЙ; МИНЗДРАВ МЕНЯЕТ КОМПЛЕКТЫ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ В ДТП | 10 |
| КОММЕРСАНТЬ; АННА ВАСИЛЬЕВА; 2020.12.02; ВЛАСТИ САХАЛИНА ПРЕДПОЧИТАЮТ ТУРИСТОВ; ЧИНОВНИКИ ВОЗРАЖАЮТ ПРОТИВ СОЗДАНИЯ ЗАПОВЕДНИКА НА КУРИЛЬСКИХ ОСТРОВАХ..... | 11 |
| ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА; 2020.12.03; ОТДЕЛЬНЫЙ РЕЖИМ: КАК ТУРЦИЯ ПРИМЕТ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ В КАНИКУЛЫ; НОВЫЕ КОРОНАВИРУСНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ КОСНУТСЯ НЕ ВСЕХ | 13 |
| РБК; БУРМИСТРОВА СВЕТЛАНА, ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ; 2020.12.03; ВЕРА, НАДЕЖДА, СОГЛАСИЕ; НА КАКИХ УСЛОВИЯХ «РОСТЕХ» ГОТОВ ЗАКЛЮЧИТЬ МИРОВУЮ С НАСЛЕДНИКАМИ ДМИТРИЯ БОСОВА..... | 15 |
| РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.02; «ПОБЕДА» ОТМЕНИЛА БОЛЕЕ 100 РЕЙСОВ ИЗ-ЗА ВВОДА НОВОЙ СИСТЕМЫ ПОЛЕТОВ | 18 |
| КОММЕРСАНТЬ FM; МАРАТ КАШИН; 2020.12.02; «ВСЕГДА ТАКОЙ ПЕРЕХОД СВЯЗАН С ПОДОБНЫМИ ПРОБЛЕМАМИ»; ЛЕТЧИК-ИНСТРУКТОР – О ПЕРЕХОДЕ НА НОВУЮ СХЕМУ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ..... | 19 |
| КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2020.12.02; ЗА ВЗЯТКИ ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ; ЧИНОВНИК РОСАВИАЦИИ ОСУЖДЕН ЗА ПОБОРЫ С АВИАКОМПАНИЙ | 20 |
| ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ПОЛТАВСКАЯ; 2020.12.02; «ЛЮДИ ЕДУТ, КАК В БОЧКЕ»: ЧТО ДЕЛАТЬ С НЕЛЕГАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ; РЕЗОНАНСНОЕ ДТП ВСКРЫЛО СИСТЕМНУЮ ПРОБЛЕМУ | 21 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – ЮГ РОССИИ; НАТАЛЬЯ КОРОТЧЕНКО; 2020.12.02; ОСТРОВА НЕВЕЗЕНИЯ; АВАРИЙНЫЕ МОСТЫ РАСКОЛОЛИ АСТРАХАНЬ НА ЧАСТИ: В ОДНОЙ – АЭРОПОРТ, В ДРУГОЙ – ВОКЗАЛ | 24 |
| РОССИЯ 24; ВИКТОРИЯ ГМЫЗИНА; 2020.12.02 06.25; НАЦПРОЕКТЫ В ДЕЙСТВИИ: В БУРЯТИИ ПОСТРОИЛИ СЛОЖНЕЙШИЙ УЧАСТОК АВТОТРАССЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»..... | 25 |
| РОССИЯ 24; ЕЛИЗАВЕТА НЕМЕНОВА; 2020.12.02 07.33; РОСТОВСКИЕ ДОРОЖНИКИ ГОТОВЯТ К СДАЧЕ ОЧЕРЕДНОЙ УЧАСТОК ОБЪЕЗДНОГО КОЛЬЦА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» | 26 |
| РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АНДРЕЙ АЛЕКСЕЕНКО; 2020.12.02 06.29; НЕПРАЗДНИЧНАЯ ИЛЛЮМИНАЦИЯ ПОВЫСИТ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ. УТРО РОССИИ. ТАСС; 2020.12.02; ХУСНУЛЛИН: СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД БУДЕТ ЗАВЕРШЕНО НА 90% ДО КОНЦА 2020 ГОДА | 27 |

| | |
|---|----|
| ТАСС; 2020.12.02; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТРЕМОНТИРУЕТ ДОРОГИ НА 2,8 МЛРД РУБЛЕЙ..... | 27 |
| ТАСС; 2020.12.02; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 63% В 2020 ГОДУ | 28 |
| ТАСС; 2020.12.02; ПРИМОРСКОЕ УФАС ВЫЯВИЛО СГОВОР НА 800 МЛН РУБЛЕЙ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ | 28 |
| РБК; 2020.12.03; ВЛАСТИ ПООБЕЩАЛИ ОТКРЫТЬ МОСТ НА ОСТРОВ РУССКИЙ В ТЕЧЕНИЕ ПЯТИ ДНЕЙ..... | 29 |
| ТАСС; 2020.12.02; СОВФЕД УТОЧНИЛ ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗЧИКАМ ДЛЯ ДОПУСКА К МЕЖДУНАРОДНЫМ АВТОПЕРЕВОЗКАМ..... | 29 |
| ТАСС; 2020.12.02; В ВОЛГОГРАДЕ ВПЕРВЫЕ ЗА 36 ЛЕТ КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ ЛИНИЮ СКОРОСТНОГО ТРАМВАЯ..... | 30 |
| ПРАЙМ; 2020.12.02; РОССИЯ ПРЕДЛОЖИЛА ЯПОНИИ УВЕЛИЧИТЬ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ТРАНССИБУ | 31 |
| ТАСС; 2020.12.02; ПЕРЕХОД ЯХТЫ ДЛЯ «ШКОЛЫ ПОД ПАРУСАМИ» В ПРИМОРЬЕ НАЧАЛСЯ ИЗ ПОРТА МАРМАРИС В ТУРЦИИ | 31 |
| ТАСС; 2020.12.02; НОВАЯ СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ ВВЕДЕНА В НЕБЕ НАД МОСКВОЙ – РОСАВИАЦИЯ..... | 32 |
| ТАСС; 2020.12.02; СУБСИДИРУЕМЫЕ АВИАРЕЙСЫ В УФУ, ЕКАТЕРИНБУРГ И КАЛУГУ ЗАПУСТЯТ ИЗ КИРОВА В 2021 ГОДУ | 34 |
| ТАСС; 2020.12.02; ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА ОКТЯБРЬСКОЙ Ж/Д ВОССТАНОВИЛИ ПОСЛЕ ПАДЕНИЯ БАЛКИ НА ПУТИ..... | 34 |

ПУБЛИКАЦИИ

FORBES; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.12.02; МЕЧТА САВЕЛЬЕВА: КАК СТРОИЛ СВОЮ КАРЬЕРУ БЫВШИЙ ГЛАВА «АЭРОФЛОТА»

Виталий Савельев был генеральным директором «Аэрофлота» больше десяти лет – с 2009 года до ноября 2020 года. Спустя 11 лет он занял пост **министра транспорта**. Чем он запомнился и с чем ему придется справляться в новой должности?

В ноябре 2020 года состав кабинета министров обновился примерно на четверть. Один пост – **главы Минтранса** – получил глава «Аэрофлота» **Виталий Савельев**. Вряд ли это предложение стало для него сюрпризом. Возможно, он готовился занять пост министра уже примерно полгода – неформальное предложение от премьера **Михаила Мишустина** он получил еще в мае, рассказал Forbes источник в группе «Аэрофлот». В **пресс-службе** правительства утверждают, что предложение **Савельев** получил в ноябре, за несколько дней до назначения.

С **Мишустиным** у **Савельева** давние отношения, рассказал Forbes бывший федеральный чиновник и подтверждает источник в группе «Аэрофлот». **Мишустин** и **Савельев** познакомились в 2004 году, когда нынешний премьер возглавлял Роснедвижимость, а **Савельев** пришел в Минэкономразвития на должность заместителя министра, следует из ответа **пресс-службы** правительства.

Савельев был не единственным кандидатом на пост министра. На это место также претендовал руководитель **Росавиации Александр Нерадько**, рассказывал источник Forbes в одном из профильных ведомств и подтверждал источник в группе «Аэрофлот». По данным РБК, еще одним кандидатом был **заместитель министра транспорта Андрей Костюк**. Выбор в итоге пал на главу «Аэрофлота».

Савельев «всегда был амбициозным и мечтал о кресле министра или **вице-премьера**», уверен собеседник Forbes в группе «Аэрофлот». На пост министра он хотел еще в 2012 году, подтверждает топ-менеджер группы «Аэрофлот». **Савельев** работал заместителем министра, а затем главой крупнейшей авиакомпании. «Наверное, остался незакрытый гештальт», – считает его бывший коллега по Минэкономразвития.

Разносторонний человек

У **Виталия Савельева** богатая трудовая биография. По первому образованию он инженер-механик строительных и дорожных машин и оборудования. Прежде чем занять пост главы крупнейшего российского авиаперевозчика, он успел поработать в нескольких секторах. Начал с энергетики, к примеру, работал на Саяно-Шушенской ГЭС. Затем перебрался в Ленинград и там поработал в нескольких строительных компаниях.

Ближе к развалу СССР у **Савельева** круто поменялась жизнь, в его карьере началось «банковское» десятилетие. В 1989 году он стал президентом российско-американского совместного предприятия «Диалог-Инвест», поставлявшего компьютерную технику в СССР, затем в Россию. В начале 1990-х в СССР появился и один из первых коммерческих банков – Диалог Банк, ТАСС пишет, что **Савельев** был одним из его создателей. **Савельев** руководил компанией, которая была в числе учредителей банка, но в деятельности банка участия не принимал, утверждал создатель банка Питер Дерби в интервью «Секрету фирмы». В итоге **Савельев**, говорил Дерби, пытался этот банк купить, но «затея так и не увенчалась успехом». Сам банк в 1998 году не пережил российского дефолта.

В 1993 году **Савельев** стал председателем правления акционерного банка «Россия», основным акционером которого сейчас является давний знакомый президента **Путина** Юрий Ковальчук F 53. С самим **Путиным** **Савельев** мог познакомиться еще в начале

1990-х, когда тот работал в мэрии Санкт-Петербурга, уверен его бывший коллега по «Аэрофлоту». «Виталий никогда и не скрывал своих хороших отношений с **Путиным**», – сказал он.

В 2001 году **Савельев** перебрался в Москву – он получил назначение в «Газпром», где стал заместителем Алексея Миллера и курировал финансы. В его обязанности входила в том числе реструктуризация кредитного портфеля и распродажа активов «Газпрома» в банковской сфере, например долей в НРБ, банке «Олимпийский», «Империале», писал «Коммерсантъ». Но проработал на этом посту он всего несколько месяцев – с сентября 2001 по июнь 2002 года. «Когда он только пришел в «Газпром», то был полон энтузиазма, но его выжили. Алексей опасался, что его могут «подсидеть», у Виталия очень влиятельное окружение», – объясняет бывший коллега **Савельева** по министерству.

«Он устроился работать финдиректором в «Газпром» в 2000-х. Да о чем еще можно мечтать? Но спустя несколько месяцев он ушел. Договаривался об одних условиях, на практике все вышло совсем другим», – говорит топ-менеджер одного из контрагентов «Аэрофлота». «Он никогда не будет работать в неприятной или неприемлемой для себя обстановке», – подытоживает он.

В следующее десятилетие **Савельев** успел поработать чиновником – стал вторым из двух оставшихся заместителей министра экономического развития и торговли Германа Грефа. Министерство тогда пережило волну сокращений – вместо 17 замов и 47 департаментов осталось два зама и 16 департаментов. Из замов сохранил свой пост Андрей Шаронов, а **Савельев** «пришел со стороны».

«Коммерсантъ», описывая нового заместителя Грефа, вспоминал, что **Савельев** в «Газпроме» участвовал в возврате «Сибура» F 14 под контроль газовой монополии и описывал свою стратегию так: «Чтобы съесть слона, нужно есть каждый день маленькими порциями – заглотив все сразу невозможно».

«Это было сложное время», – вспоминает бывший коллега **Савельева** по министерству. – Он вел всю внешнеэкономическую деятельность, инвестиционную политику. С Грефом сложно сработаться, он если не чувствует отдачи, то может не заметить в вас человека. Виталий хорошо с этим справился, он умеет отстаивать свою точку зрения и свое достоинство».

Уже тогда **Савельев** не терпел, когда срывали его поручения «и не исполняли его волю», продолжает коллега по министерству. Эти же черты «тоталитарного» руководителя будут отмечать впоследствии и подчиненные **Савельева** в «Аэрофлоте».

Как **Савельев** возглавил «Аэрофлот»

Поработав вице-президентом АФК «Система» с 2007 по 2009 год, **Савельев** возглавил главную авиакомпанию страны, сменив зятя Бориса Ельцина Валерия Окулова. Окулов пробыл на посту генерального директора крупнейшего российского авиаперевозчика не меньше – 12 лет.

Ельцин умер в апреле 2007 года, а спустя несколько месяцев после этого, в июне, компания продлила с Окуловым контракт. Но не на пять лет, как раньше, а на три года. Но и этот срок он не отработал и ушел в отставку в апреле 2009 года. Окулов не смог удержать пост по целому ряду причин. В частности, как писала газета «Коммерсантъ», у него был конфликт с Сергеем Чемезовым. Ростех тогда объявил свой проект новой авиакомпании «Росавиа» конкурентом «Аэрофлота». А Окулов назвал «Росавиа» «пузырем», в ответ Чемезов и правительство Москвы потребовали лишить авиакомпанию рояли, которые ей платят иностранные перевозчики за пролет над территорией России.

«Коммерсантъ» указывал, что лоббировали назначение **Савельева** министр транспорта **Игорь Левитин** (это же подтверждает и бывший федеральный чиновник в разговоре с Forbes) и вице-премьер Игорь Сечин. «Савельев был более сговорчивым и, безусловно, близкий к Кремлю», – говорит Forbes бывший федеральный чиновник.

Сам **Савельев** уже в 2012 году в интервью Forbes, комментируя свое назначение, говорил, что тогда шел «спасать компанию, лечить хирургическими методами». За год до его назначения чистая прибыль «Аэрофлота» упала в 8,5 раза, до \$37 млн: это было связано не только с резким скачком цен на топливо, но и переоценкой обязательств по лизингу самолетов и займам в валюте. «Он предполагал, конечно, что в «Аэрофлоте» все не айс, но то, что он увидел, превзошло все самые страшные ожидания: от системы управления до финансового положения», – вспоминает топ-менеджер группы «Аэрофлот».

«Страшный сон» Савельева

При вступлении в должность **Савельев** сменил весь топ-менеджмент, за год уменьшил запланированные прежним руководством расходы на \$958 млн и сократил более 2000 сотрудников. Компания провела аудит, запустила программу повышения качества сервиса и call-центр, а также сайт с возможностью покупки билетов. Также он создал несколько комитетов, в том числе по рентабельности и финансовым инвестициям, которые «шерстили» все бюджеты и утвержденные проекты. «Не оставалось ни одной расходной строки свыше 500 000 рублей, которую можно было бы провести, минуя защиту на комитете», – вспоминает топ-менеджер «Аэрофлота» в беседе с Forbes.

С его переходом ежедневно в офисе компании на Новом Арбате стали проходить планерки, которые называются внутри «Аэрофлота» «штабами». Такие собрания приурочены к решению сопутствующих проблем, например, отмены рейсов, переговоров с кредиторами или ЧП вроде коллапса с багажом в Шереметьево в 2019 году.

Когда Савельев пришел в компанию, то стал выстраивать дисциплину. «До его прихода компания напоминала богадельню», – вспоминает топ-менеджер «Аэрофлота». По его словам, сперва все ограничивалось предупреждениями и штрафами, потом за опоздания Савельев стал увольнять, распорядок стал «военный». «Он с легкостью может припомнить, если ты что-то не сделал очень давно, фиксировать это для себя, формируя некое досье», – добавляет бывший коллега **Савельева** еще по министерству. «Если вы его сотрудник, то он может кричать, прибегать к словам «покрепче», используя приемы психологического давления», – вспоминает бывший федеральный чиновник.

«Он был жесткий. Иногда, если был уверен в своем решении, то мог не дослушивать других людей и приступать к исполнению так, как посчитает нужным», – продолжает бывший коллега. Источник в группе «Аэрофлот» подтверждает, что порой переубедить **Савельева** – задача сложная. Но это касается, как правило, работы с подчиненными. Он бывает любезным с партнерами и знакомыми, и не против компромисса, если он продуктивный, то есть учитывает и интересы «Аэрофлота», говорит собеседник Forbes. «Он грамотный переговорщик и хорошо понимает, как общаться с людьми по всей вертикали власти», – отмечает бывший федеральный чиновник.

«Особые поручения»

При этом Савельеву приходилось выполнять и «особые поручения» правительства. Например, выкуп конкурента – «Трансаэро» в 2015 году с многомиллиардными долгами, или поддержка производителя российских самолетов Sukhoi Superje 100. В последнем случае позиция правительства заключалась в том, что на создание российского самолета были потрачены миллиарды долларов и «Аэрофлот» должен использовать лайнеры на всех возможных маршрутах. Контракт на поставку лайнеров был подписан еще при Окулове, а в 2018 году «Аэрофлот» заключил соглашение на получение 100 SSJ до 2026 года. «Superjet – настоящая головная боль **Савельева**. В первые годы эксплуатации, после 2011 года, он ежемесячно приезжал в Минпромторг и указывал на недостатки в конструкции, задержки с поставками запчастей для этих самолетов. А воз и ныне там», – говорит топ-менеджер «Аэрофлота».

Сложившаяся ситуация приводила к конфликтам **Савельева** и гендиректора входящей в Ростех Объединенной авиастроительной корпорации Михаила Погосяна. И если глава «Аэрофлота» указывал на недостатки самолета, то Погосян обвинял авиакомпанию в

неумении использовать технику. Ситуация ухудшилась после трагедии 5 мая 2019 года в Шереметьево. Самолет SSJ, следовавший по маршруту Москва – Мурманск, через 27 минут после взлета из-за технических неполадок вернулся в аэропорт. После жесткой посадки самолет загорелся. На борту находились 78 человек, включая членов экипажа, погиб 41 человек. «Конечно, это было испытанием для **Савельева**. Спустя месяц он долго думал, ехать ли ему на Экономический форум в Петербурге, но остался в Москве, – рассказывает источник в группе. – А когда не поехал, все равно расстроился и был не в духе».

Позиция **Савельева** по этой аварии SSJ заключалась в том, что виноваты в аварии не пилоты, а неисправность самолета. Но это шло вразрез с позицией главы Ростеха Сергея Чemezова. Это привело к ухудшению отношений **Савельева** и Чemezова, рассказал Forbes источник, знакомый с ситуацией в «Аэрофлоте» и подтвердил собеседник, близкий к правительству. Один из источников утверждает, что сложности в отношениях с Чemezовым могли привести к тому, что **Савельев** был вынужден уйти из «Аэрофлота».

Внешне ухудшение отношений не проявлялось – на совещаниях после катастрофы **Савельев** практически все вопросы решал с Юрием Слюсарем, генеральным директором ОАК, Чemezов же всегда вел себя спокойно, вспоминает источник в группе «Аэрофлот». «Когда Чemezов действительно хочет кого-то убрать, то человек уходит из этой сферы вообще», – добавляет он.

Спустя год, представляя новую бизнес-модель группы «Аэрофлот», **Савельев** объявил о переводе всех российских лайнеров (SSJ, а позднее и MC-21) из головной компании в «дочку» «Россия». Компания должна будет получить 150 таких самолетов и сосредоточиться на региональных маршрутах.

Кот Виктор и пиар

На чем **Савельев** не экономит – это на поддержании имиджа компании. Как отмечал The Bell, крупные бюджеты на рекламу **Савельев** стал выделять почти сразу после своего прихода, в том числе на участие в многочисленных международных конкурсах.

2019 год с точки зрения имиджа стал для «Аэрофлота» не самым удачным. Самый неожиданный скандал произошел по вине толстого кота Виктора. В 2019 году пассажиру Михаилу Галину авиакомпания запретила взять кота на борт, так как тот слишком много весил. Галин взвесил похожую, но более худую кошку и пронес своего кота на борт. Об этой истории сам пассажир написал в Facebook. После этого **Савельев** разослал всем заместителям письма с вопросом, стоит ли лишать Галина бонусных миль. «Все ответили, что стоит наказать владельца кота Виктора. **Савельев** согласился. А через время принял неожиданное решение – тактику молчания по этой ситуации», – недоумевает собеседник Forbes. Галин был лишен привилегий, что вызвало широкий общественный резонанс. Авиакомпания практически перестала комментировать историю, а конкуренты устроили пиар-акцию. «**Савельев** был в бешенстве», – вспоминает источник в группе «Аэрофлот».

Эта история стала из ряда вон для авиакомпании, трепетно беспокоящейся о своем имидже, расходующей на пиар до 1 млрд рублей ежегодно, признается источник Forbes. Об этом сообщал ранее и The Bell. «**Савельев** следит за впечатлением, которое производит», – говорит совладелец одной из авиакомпаний, знакомый с бывшим главой «Аэрофлота».

Что **Савельеву** придется сделать на посту министра

Карьера в министерстве у **Савельева** началась с личных испытаний. Спустя несколько дней после назначения он заболел коронавирусом, о чем сообщила пресс-служба министерства. Впереди у нового министра и профессиональные вызовы. **Савельев** возглавляет министерство после «катастрофического» для авиаотрасли 2020 года, отмечает генеральный директор «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров. Теперь ключевая задача **Минтранса** – сохранение стабильности в сегменте пассажирских перевозок, особенно в авиации, полагает он.

«После катастрофического 2020 года из-за ограничений международных полетов наступает крайне непростой 2021 год. В первые шесть месяцев запрет на полеты во многие страны сохранится. В итоге авиакомпании продолжают нести масштабные убытки из-за снижения пассажиропотока и, соответственно, не смогут финансировать в полном объеме лизинговые платежи, неизбежно потребуются новые субсидии из бюджета», – указывает Бурмистров. По данным заместителя главы ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Бориса Шокурова, предварительно операционный убыток авиакомпаний за девять месяцев 2020 года составил 136 млрд рублей.

Требует пересмотра и транспортная стратегия до 2035 года, в которой не учитывалось влияние пандемии, указывает **главный редактор «АвиаПорта» Олег Пантелеев**. Важно вносить изменения в правила, затрагивающие в том числе транспортную безопасность. «Сейчас расходы на нее составляют весомую долю издержек операторов, порой они выше, чем субсидии для перевозок», – говорит аналитик.

В сегменте грузовых перевозок ситуация выглядит более оптимистичной, чем можно было прогнозировать во II квартале 2020 года, считает Бурмистров. Здесь важно выбрать, в какие инфраструктурные проекты в первую очередь направить госсредства, чтобы получить наибольший экономический эффект, считает он.

«Авиаотрасль при назначении **Савельева** вытасила счастливый билет», – уверен топ-менеджер группы «Аэрофлот». Вряд ли **Савельев** сосредоточится только на решении вопросов «Аэрофлота», считает он. «У него нет такой мотивации. Даже если бы такое было, то ничего страшного, что **министр транспорта** лоббирует интересы национального перевозчика <..> это же главный налогоплательщик. Например, если Франция получает какие-то коммерческие права, у Air France всегда право первой ночи», – сказал собеседник Forbes.

Forbes передал **вопросы Виталию Савельеву** через его помощников, но не получил ответа.

<https://www.forbes.ru/finansy-i-investicii/414121-mechta-saveleva-kak-stroil-svoyu-kareru-byvshiy-glava-aeroflota>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.12.03; МИНТРАНС ГОТОВ РАЗРЕШИТЬ РЕГИОНАМ РЕГУЛИРОВАТЬ ТАРИФЫ ТАКСИ; ПРОТИВ ТАКОЙ ИНИЦИАТИВЫ ВЫСТУПАЕТ ФАС

Минтранс считает возможным дать субъектам РФ право устанавливать регулируемые тарифы на поездки в такси, сообщил «Ведомостям» официальный представитель ведомства.

Такую норму комитет Госдумы по транспорту предложил включить в законопроект о такси. Документ был принят Госдумой в первом чтении еще в декабре 2018 г. С тех пор готовится ко второму и претерпел множество изменений. В том числе в нем появилась поправка про регулирование тарифов регионами, следует из текста документа (есть в распоряжении «Ведомостей»).

Право устанавливать тарифы будет закреплено за перевозчиком, говорится в поправках. Но отдельным нормативным актом субъект РФ «сможет установить минимальный уровень тарифа на перевозку легковым такси, случаи и порядок их применения». Сегодня цены на поездки формируют алгоритмы агрегаторов, которые основываются на тарифах подключенных к сервису перевозчиков и дополнительных данных, например на спросе, количестве машин в районе, погодных условиях, дорожной ситуации. Если стоимость поездки в агрегаторе в итоге не соответствует тарифу перевозчика, последний может от нее отказаться.

Как пояснил «Ведомостям» **председатель комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев**, чей комитет работает над законопроектом, право

регулировать тарифы получают только города федерального значения – это Москва, Санкт-Петербург и Севастополь. «Если, например, в городе остановилось метро, то власти могут принять решение, что поездка на такси будет стоить не 30 руб. за 1 км, а 10 руб. Появление такой нормы не означает, что это право должно быть реализовано регионами автоматически и сразу после принятия закона», – говорит Москвичев. Но в тексте самого законопроекта эти исключительные случаи не определены. **Минтранс** еще должен будет разработать методику, по которой будет устанавливаться минимальный уровень тарифа, добавляет депутат.

Против регулирования тарифов выступает Федеральная антимонопольная служба. Как считает **начальник управления регулирования связи и информационных технологий ведомства Елена Заева**, для растущего и находящегося в состоянии конкуренции рынка такси, на котором сейчас много участников, введение госрегулирования тарифов нецелесообразно. Введение ценового регулирования грозит формированием черного рынка и вернет отрасль на 20 лет назад, предупреждает Заева.

Представители «Яндекс.Такси», «Ситимобила», «Везет», «Максима» и Gett сообщили «Ведомостям», что они против регулирования тарифов. Главный аргумент – сфера таксомоторных перевозок является коммерческой, тарифы государством не субсидируются, поэтому не должны и регулироваться. «Введение регулирования станет мощным коррупциогенным фактором, который позволит чиновникам устанавливать преференции для аффилированного бизнеса. Часть легального рынка неминуемо уйдет в тень», – добавляет представитель «Максима». В «Яндексе» прогнозируют, что при введении тарифного регулирования спрос на такси упадет на треть, а доходы таксистов – как минимум на 10%.

Руководитель центра компетенций Международного евразийского форума «Такси» Станислав Швагерус считает, что в бюджетах регионов нет средств, чтобы заниматься регулированием такси. «В 24 регионах за такси отвечает по одному человеку в мэрии, а в региональных бюджетах нет средств на регулирование этой отрасли», – говорит эксперт. Глава профильного комитета Московской ТПП Богдан Коношенко полагает, что средняя стоимость поездки в такси сегодня в 2 раза ниже справедливой: такой, чтобы водители могли адекватно зарабатывать, а таксомоторные компании – платить по финансовым обязательствам и вкладываться в развитие парка.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/12/02/849290-mintrans-soglasen>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.12.03; ГРУЗИТЕ ВСЕ ТОВАРЫ БОЧКАМИ; МИРОВАЯ ТОРГОВЛЯ СТОЛКНУЛАСЬ С НЕХВАТКОЙ КОНТЕЙНЕРОВ

На рынке морских контейнерных перевозок в сообщении с Китаем начался резкий рост ставок – по разным направлениям в два-пять, а то и в десять раз. Ряд операторов остановили прием заявок на отправки. На предновогодний скачок спроса и пандемию накладывается новый фактор – острый дефицит контейнеров. Традиционный дисбаланс торговли Китая с США и Европой, когда потоки из КНР многократно превышают встречные, усугубился, порожние контейнеры в большом количестве скопились в Северной Америке. Ситуация уже влияет на средний бизнес, для которого цена фрахта стала неподъемной, и может привести к росту стоимости товаров и компонентов, а также сроков доставки.

Перевозчики, экспедиторы и логисты, работающие с Китаем, отмечают резкий рост цен на отправку контейнеров. На направлении Китай–Россия наблюдается дефицит контейнеров, из-за этого ставки фрахта за последние несколько недель выросли с \$3 тыс. до \$5–6 тыс., рассказывает гендиректор таможенного брокера КВТ Юлия Шленская. Maersk убрала с сайта возможность букирования онлайн, говорит она, Sinokor разослала письма, что приостанавливает букирование на весь декабрь. Часть линий уже анонсировала ситуацию

stop booking, подтверждает глава отдела интермодальных перевозок Itella в России Юлия Никитина, среди них один из крупнейших контейнерных перевозчиков – СМА CGM, которая уже в конце ноября прекратила прием заявок до конца года.

На начало декабря стоимость морского фрахта на ряде направлений выросла в пять раз по сравнению с серединой октября, говорит глава отдела интермодальных перевозок «Даксера» Михаил Русаков.

В среднем цена на морскую перевозку одного 40-футового контейнера из Китая выросла в 2–2,5 раза, добавляет он.

Небольшие производства вынуждены приостановить выпуск продукции, поскольку новые ставки фрахта неподъемны, говорит Юлия Шленская. «Из знакомых нам ситуаций – завод, производящий лакокрасочные материалы, работающий на китайском сырье. Другие вынуждены откладывать запуск новых линий. Например, собирались взять станок для нового цеха, но решили отложить до момента, когда ставки придут в норму», – добавляет она. Или что касается DIY-сегмента: плановые отгрузки из Китая начинаются в конце декабря, первые контейнеры приходят в январе, говорит Юлия Шленская. В связи с ситуацией со ставками фрахта импортеры рассматривают возможность полностью пересмотреть логистику и отправлять товары по железной дороге.

Ставки на направлении из Китая в Европу начали расти с июня 2020 года, поясняет начальник отдела стратегического маркетинга FESCO Максим Шишков, первый существенный подъем был в сентябре, второй – в ноябре, сейчас уже третий скачок. Цена доставки 40-футового контейнера из Китая в Европу сейчас вдвое выше, чем год назад, добавляет он.

Обычно «высокий сезон» в Китае длится с августа по сентябрь, а также весь январь, рассказывает трейд-лейн-менеджер направления «Китай» группы AsstrA Артем Гордин. «В конце сентября спрос обычно несколько снижается и тарифы идут на спад, однако в этом году они продолжили расти. Резкий скачок ставок наступил в конце октября – начале ноября и продолжается. Тарифы в три-четыре раза превышают ставки конца осени прошлого года», – говорит он. По словам Дмитрия Суховерши из FM Logistic, рост ставок начался в сентябре, и сейчас на морской фрахт из Азии в Европу и в порты в европейской части РФ они в среднем в 2–2,5 раза выше уровня августа. Вице-президент Kuehne+Nagel в России и странах СНГ по морским перевозкам Марио Врлжичак добавляет, что SCFI (Шанхайский индекс контейнерных перевозок) достиг самого высокого уровня за восемь лет.

Многие факторы роста понятны: и пандемия с отложенным спросом, и преддверие праздников. Однако появился и новый: дефицит порожних контейнеров в Китае, который, отмечает Дмитрий Суховерша, стал следствием торгового дисбаланса между производителями в АТР и Южной Азии и потребителями в Северной Америке и ЕС.

Китай прекратил покупать у США товары, – говорит госпожа Шленская, – а США продолжают покупать в КНР. Контейнеры уходят в Америку и не возвращаются назад».

По словам Максима Шишкова, в денежном выражении экспорт из Китая втрое превышает импорт из США. За девять месяцев 2020 года объем контейнерных перевозок из Северной Америки в Азию сократился на 14%, а в обратном направлении – вырос на 12%, говорит учредитель VIG Trans Игорь Ребельский. «Пандемия спровоцировала нарушение баланса контейнеров. В начале пандемии во всех странах были введены ограничения, и часть торговых отношений замерла. Сейчас ситуация изменилась кардинально, поток товаров из Китая хлынул на экспорт. Много контейнеров находятся в пути или в регионах, которые до сих пор не вернули их в Азию. Морские линии тратятся на передислокацию порожних контейнеров», – добавляет он. Марио Врлжичак в качестве отдельного тренда отмечает рост потребления товаров повседневного спроса из-за COVID-19: люди стали тратить на них средства, которые в иной ситуации пошли бы на путешествия, рестораны и развлечения.

Объемы поставок в страны Юго-Восточной Азии (ЮВА) сократились не только из США, но и из Канады и Мексики, а также из Индии и Европы, добавляет Михаил Русаков. Он считает дефицит контейнеров в Китае и других странах ЮВА основной причиной резкого роста цен на морские отправки.

Госпожа Никитина уточняет, что в период пандемии большинство морских линий сократило или сняло часть рейсов в попытке сохранить маржинальность перевозок на фоне существенного падения объемов торговли и, соответственно, ставок на морской фрахт. Фактор сокращения тоннажа контейнерных линий в весенне-летний период как одну из причин роста цен отмечает и Дмитрий Суховерша.

«Для Китая сложилась непростая ситуация, когда контейнерное оборудование с товарами выходило из страны, а обратно возвращалась лишь незначительная часть, так как морским линиям экономически невыгодно отправлять рейсы без груза, – продолжает Юлия Никитина. – Все это привело к острому дефициту порожних контейнеров в Китае и их скоплению в местах наибольшего спроса, в Северной Америке и Европе. В связи с нехваткой контейнеров, мест на судах и ростом сезонных отгрузок в Китае цены на фрахт в четвертом квартале начали расти в геометрической прогрессии и по отдельным направлениям выросли почти в десять раз менее чем за два месяца».

Наши клиенты, которые месяц-два назад уходили «думать», сейчас возвращаются и приходят в ужас от ставки, которую мы называем, – говорит Юлия Шленская. – Уходят «думать» дальше, надеясь, что ставки снизятся. Но не похоже, что это случится до конца года».

Источник “Ъ” на рынке полагает, что возврата сколь-либо значительного количества контейнеров в Китай можно ожидать не раньше января. Другой собеседник “Ъ” говорит, что, возможно, уже следует обдумать изменение логистики перевозок, возить «по кругу» вместо челночных маршрутов Китай–Европа–Китай.

Источник “Ъ” в отрасли говорит, что удорожание логистики скажется на цене товара, однако более важными, на его взгляд, являются возможные задержки сроков доставки, в том числе комплектующих для местных производств. Юлия Шленская отмечает, что вслед за контейнерами растет стоимость и на другие виды перевозки, например на авиа, перевозка товаров народного потребления из КНР подорожала у разных компаний в 1,5–3 раза.

<https://www.kommersant.ru/doc/4595411>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.03; ИНСПЕКТОРОВ ОСТАВЛЯЮТ БЕЗ НОСИЛОК И ПЛАСТЫРЕЙ; МИНЗДРАВ МЕНЯЕТ КОМПЛЕКТЫ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ В ДТП

С 2021 года, выяснил “Ъ”, ГИБДД начнет получать новые комплекты для оказания помощи пострадавшим в авариях. Приказ Минздрава предполагает, что оборудования и медикаментов экипажам ДПС на автомобилях должно хватить для оказания помощи шестерым пострадавшим, а инспекторы-мотоциклисты будут экипированы необходимым для спасения одной жизни. При этом полицейским разрешено больше не возить с собой носилки, гипотермические и перевязочные пакеты. Зато в арсенале сотрудников ГИБДД появятся устройства для проведения искусственного дыхания «рот–устройство–рот». До 2030 года, по данным “Ъ”, МВД собирается закупить такого оборудования на 214 млн руб. “Ъ” ознакомился с проектом приказа Минздрава, который утвердит новые требования к «комплектации медицинскими изделиями укладки для оказания первой помощи пострадавшим в ДТП сотрудниками ГИБДД». Документ заменит действующий приказ №905н 2011 года и вступит в силу с 1 января.

Помощь раненым при ДТП людям должна оказываться быстро, чтобы инспекторы «не тратили времени на выбор медицинских изделий», пояснил “Ъ” главный внештатный специалист Минздрава по оказанию первой помощи Леонид Дежурный. С этой целью

инспекторов оснастят двумя сумками (сейчас – одна): в первой будут базовые вещи (бинты, салфетки, изотермические одеяла и т. д.), во второй – изделия, используемые для особых случаев (к примеру, дыхательные мешки для искусственного дыхания). Содержимое разложат на комплекты таким образом, чтобы рассчитывать на шесть пострадавших.

Минздрав откажется от перевязочных пакетов (так называется комплект из бинта, марлевых подушек, булавки), бактерицидных лейкопластырей, антисептических салфеток и носилок. Правила оказания первой помощи (приказ Минздрава №477 2012 года) не предполагают транспортировку пострадавшего – это задача врачей, поясняют в медицинском ведомстве. Исключаются также гипотермические пакеты (используются для охлаждения). Они недолго сохраняют холод, пояснил Леонид Дежурный, были случаи и самопроизвольного срабатывания, в результате портилось все содержимое укладки.

В дополнение к уже используемым дыхательным мешкам для проведения искусственного дыхания появятся также устройства «рот–устройство–рот», представляющие собой пленку с клапаном или фильтром. Дыхательные мешки довольно громоздкие, пояснил Леонид Дежурный. «Мы впервые вводим компактные укладки для мотоциклов, где мешков не будет, – пояснил он. – Комплекты для инспекторов-мотоциклистов рассчитаны на оказание первой помощи одному пострадавшему и также будут содержать все самое необходимое для первой помощи».

Директор ресурсно-образовательного центра по первой помощи Российского Красного Креста Лариса Храмеева считает, что в укладках надо сохранить перевязочные пакеты: они могут использоваться при проникающих ранениях грудной клетки, чтобы исключить попадание в рану воздуха. «У военных такие пакеты обязательно есть, – настаивает она. – Зря убирают и гипотермический пакет. Он применяется в качестве холодного компресса при ушибах, вывихах, растяжении связок или суставов, ожогах, укусах насекомых. Может быть, к примеру, внутреннее кровотечение, о котором инспектор не знает. Такой пакет можно приложить, чтобы снизить риски». «Большой вопрос», отмечает госпожа Храмеева, в квалификации инспекторов: «Если в Москве они проходят обучение по оказанию первой помощи, то в регионах с этим уже проблемы. Фактически дается одна теория, необходимо еще и практиковаться».

Приобретение более 30 тыс. упаковок заложено в **нацпроекте «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)** до 2024 года. Теперь этот процесс будет растянут до 2030 года, следует из новой версии документа. В июне, напомним, **Владимир Путин** поручил правительству реформировать все **нацпроекты**, сдвинув горизонт планирования на 2030 год. В конце декабря **нацпроект БКАД** будет утвержден с новыми показателями, говорил ранее **вице-премьер Марат Хуснуллин**. В общей сложности МВД планирует потратить на укладки 214 млн руб. в течение следующих десяти лет. В 2019 году МВД закупило у компании ФЭСТ 5,1 тыс. комплектов на 54,5 млн руб., в 2020 году полиция дважды пыталась закупить еще 5 тыс. комплектов на 42,6 млн руб., но на конкурс никто не пришел, следует из информации, размещенной на портале госзакупок.

<https://www.kommersant.ru/doc/4595373>

КОММЕРСАНТЪ; АННА ВАСИЛЬЕВА; 2020.12.02; ВЛАСТИ САХАЛИНА ПРЕДПОЧИТАЮТ ТУРИСТОВ; ЧИНОВНИКИ ВОЗРАЖАЮТ ПРОТИВ СОЗДАНИЯ ЗАПОВЕДНИКА НА КУРИЛЬСКИХ ОСТРОВАХ

Создание федерального заповедника на Курильских островах, как выяснил “Ъ”, мешает планам властей Сахалина по туристическому развитию территории. С компанией, построившей горнолыжные курорты к сочинской Олимпиаде, на островах планируют создать туристических кластер за 1,8 млрд руб. Будущий заповедник создаст помеху и второму «ключевому проекту Дальнего Востока» – межрегиональной круизной линии. В

связи с этим правительство Сахалина просит создать ООПТ в другом месте. В Минприроды РФ конфликт не комментируют.

Агентство по туризму Сахалинской области возражает против создания на территории Курильских островов федерального заповедника. Об этом говорится в письме (есть у “Ъ”) главы ведомства Валерия Дубровского в региональное министерство экологии. «Это будет являться сдерживающим фактором развития внутреннего и въездного туризма не только для Сахалинской области, но и в целом для регионов Дальнего Востока», – говорится в нем.

Между тем на островах Атласова, Парамушир, Онекотан и Шумшу правительство региона вместе с Ростуризмом и ООО «Роза Хутор» планируют создать туристический кластер. В письме указывается, что это «взаимовыгодное сотрудничество, отвечающее интересам населения Сахалинской области», туркластер поможет «значительно повысить конкурентоспособность рынка туристских услуг», обеспечить «занятость высококвалифицированных кадров и сохранение социальной стабильности в регионе». Речь идет о туристическом кластере «Архипелаг Онекотан». Уже в 2021 году в Северо-Курильске (остров Парамушир) планируют начать строительство отеля на 92 номера с рестораном, баннным комплексом и конференц-залом. Как пояснили “Ъ” в правительстве региона, сейчас для этого создано юрлицо, готовится проектная документация. До 2025 года в проект планируется вложить 1,8 млрд руб. «Работы по реализации проекта в настоящее время ведутся на средства инвестора, – говорят в правительстве Сахалинской области. – Возможно, появятся и другие желающие вложиться в проект – 4 декабря его презентуют предпринимателям в рамках Дня инвестора в Москве».

Также на Сахалине планируется создать межрегиональную круизную линию Приморье–Сахалин–Камчатка–Чукотка, напоминают чиновники, «один из ключевых и приоритетных проектов на Дальнем Востоке». Она должна «привлечь на Дальний Восток любителей морских путешествий Азиатско-Тихоокеанского региона». «Путешественник на круизном лайнере за одну поездку сможет посетить три уникальных субъекта РФ, – говорят в правительстве Сахалинской области. – Круизные маршруты в перспективе должны объединить порты Приморья, Сахалина и Камчатки; маршрут будет проходить через Курильские острова, включая непосредственное посещение мест туристского показа».

В агентстве по туризму Сахалина уверены, что создание заповедника на Курильских островах исключает возможность реализации этих двух проектов, «так как будет ограничена возможность выделения земельных участков и вложения частных средств инвесторов в создание необходимой инфраструктуры приема и обслуживания туристов».

Правительство Сахалинской области не возражает против создания ООПТ федерального значения в регионе, заявили там “Ъ”, но в адрес Минприроды России направлено предложение рассмотреть альтернативную территорию, например, на севере Сахалина, где также находятся уникальные природные комплексы, ландшафты, богатая редкими видами флора и фауна.

В Минприроды РФ отказались от комментариев. В ООО «Роза Хутор» не ответили на запрос “Ъ”. Напомним, «Роза Хутор» (контролируется «Интерросом») построила одноименный горнолыжный курорт к Олимпиаде в Сочи. Также компания планирует построить туркластер на Камчатке. Ранее “Ъ” сообщал, что туристические объекты планируется возвести не только на региональной природоохранной территории – строительство может затронуть объект ЮНЕСКО «Вулканы Камчатки» (см. “Ъ” от 24 июня 2019 года). Поскольку это может послужить основанием для включения объекта в список всемирного наследия, находящегося под угрозой, российские власти планировали исключить участки из объекта ЮНЕСКО.

««Роза Хутор» не только пытается влезть в существующие природоохранные территории и мировое наследие, но и препятствует созданию новых, – возмущен эксперт «Гринпис России» Михаил Крейндлин. – История показывает, что для региона приоритетнее

туристическое развитие». Противопоставление создания и существования природоохранной территории и задач социально-экономического развития региона – надуманный конфликт, считает директор программы по сохранению биоразнообразия «WWF России» Владимир Кревер: «Более того, речь идет о круизном туризме, когда люди плывут на острова, чтобы ознакомиться с природой. Наличие там заповедника, который сохраняет природу в первозданном виде, и профессиональных гидов будет только способствовать развитию туризма».

<https://www.kommersant.ru/doc/4595449>

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА; 2020.12.03; ОТДЕЛЬНЫЙ РЕЖИМ: КАК ТУРЦИЯ ПРИМЕТ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ В КАНИКУЛЫ; НОВЫЕ КОРОНАВИРУСНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ КОСНУТСЯ НЕ ВСЕХ

В зимние праздники российских туристов в Турции будут принимать в прежнем режиме. Об этом «Известиям» заявили в посольстве республики в РФ, отметив, что новые меры по сдерживанию COVID не коснутся отдыхающих. С 1 декабря местные власти ужесточили комендантский час и полностью запретили выходить на улицу по выходным дням. В Ассоциации туроператоров России (АТОР) «Известиям» сообщили, что аннуляция путевок не фиксируется, ведь новые ограничения могут коснуться лишь экскурсионной программы, а традиционные для зимнего отдыха отели продолжают работу в привычном формате. Опрошенные туроператоры также отметили перспективу турецких зимних курортов. Тем не менее местные жители признаются, что ситуация с коронавирусом в стране становится сложнее, а активным путешественникам отпуск в новых условиях кажется скучным.

Всё, что меня не касается

В минувшие выходные Турция резко переместилась на четвертую строчку рейтинга по количеству больных COVID-19. По официальной статистике, число заболевших с семи с лишним тысяч в день 26 ноября превысило 30 тыс. 28 ноября. Как заявляет турецкое издание *Ahval*, причина скачка кроется в том, что власти изменили способ представления ежедневных отчетов о COVID-19, включив туда всех людей с положительным тестом, а не только госпитализированных.

Почти сразу после этой новости местных обрадовали ужесточением мер по борьбе с коронавирусом. В итоге президент Реджеп Тайип Эрдоган выступил с обращением, в котором заявил, что с 1 декабря комендантский час будет длиться с 21:00 до 5:00 в рабочие дни и с 21:00 пятницы до 5:00 понедельника. Эти новости заставили переживать туристический бизнес, выживающий во многом благодаря открытым границам России и Турции.

– После заявления минздрава о новом количестве заболевших местных русскоязычных владельцев отелей охватила паника. Появились слухи, что даже могут снова закрыть границы с РФ, но это не подтвердилось, – заявила «Известиям» владелица турагентства в Турции Анастасия, проживающая в городе Мерсин.

Муж девушки держит несколько отелей в Бодруме и тоже переживает, что эти новости могут оттолкнуть потенциальных туристов. Однако, как удалось выяснить «Известиям», местные власти хотя бы не распространяют новые меры на отдыхающих. В посольстве Турции в РФ заявили, что в зимние каникулы принимать туристов будут в прежнем режиме.

– Как и ранее заявляли турецкие власти, комендантский час не будет распространен на туристов. Это касается и новых усиленных. Путешественники будут получать соответствующий документ в гостинице, который разрешит им передвигаться по улицам, – заявил «Известиям» представитель посольства Турции в РФ.

Тем не менее в дипмиссии напомнили, что масочный режим продолжает действовать в общественных местах для всех без исключения.

– Прием туристов продолжается в обычном режиме, и новых запретов на повестке дня нет, – прокомментировал представитель посольства вопрос об угрозе сокращения туристического потока в связи с эпидемиологической ситуацией.

Вице-президент АТОР Дмитрий Горин также подтвердил в беседе с «Известиями», что новые ограничения не касаются туристов. По его словам, их передвижение не ограничено, а режим работы трансферов не изменился. Но если все-таки говорить о сдерживающих факторах, заметил собеседник, то стоит отметить новый режим работы общественных мест. Согласно заявлениям на сайте МВД Турции, местные рестораны полностью переходят на доставку, отельные принимают только своих постояльцев, а живые концерты и караоке на территории гостиниц запрещены после 22:00.

– Новые меры сказываются на спросе скорее на экскурсионные туры, поэтому сейчас наблюдается сокращение динамики бронирований по Стамбулу. Акцент сместился на отдых на территории отелей, которые традиционно принимают туристов зимой, располагая закрытыми спа-зонами, бассейнами с подогреваемой водой и спортивными площадками, – подчеркнул в беседе с «Известиями» Дмитрий Горин.

По его словам, большинство местных гостиниц уже закрылось с 15 ноября, но не из-за ограничительных мер, а в силу окончания летнего сезона. Тем не менее аннуляция туров не фиксируется, это направление остается одним из любимых у российских туристов.

Слухи об отмене рейсов и сокращении летней программы из-за эпидемиологической ситуации в стране пока не подтверждаются. **«Известия» запросили по этому поводу «Аэрофлот», Turkish Airlines и Росавиацию, однако не получили оперативных комментариев.**

Золотая клетка

Правила комендантского часа не распространяются на отели. Обширная территория и гостиничная инфраструктура позволяют полноценно отдыхать, не выходя за пределы комплексов, пояснила «Известиям» руководитель отдела по связям с общественностью ANEX Tour Алена Хитрова. По данным турагентства, предоставленным «Известиям», на данный момент стоимость путевки на Новый год на двоих с перелетом начинается от 45 тыс. рублей на неделю, в отель 5* с концепцией All inclusive – около 85 тыс. рублей на неделю. Отели премиального уровня – от 108 тыс. рублей на неделю с заездом 30 декабря.

– Спрос на зимнюю Турцию есть. Цена на премиальные объекты размещения за счет низкого сезона обычно меньше примерно на 40%, поэтому для некоторых туристов это прекрасная возможность отдохнуть в люксовом отеле, – подчеркнула в беседе с «Известиями» Алена Хитрова.

Тем не менее такой отдых не всем приходится по душе. Как отмечают опрошенные «Известиями» местные жители, тот факт, что ни в одном городе Турции даже в самом элитном ресторане нельзя поужинать, может отпугнуть туристов.

– Работает доставка, которой можно воспользоваться с помощью аналогичных российским приложений. Но разобраться в них не так просто, как и оформить NIS-код на телефон («код здоровья», содержащий информацию о месте нахождения и истории перемещений человека, необходимый в Турции с 1 октября. – «Известия»). Многим здесь делать нечего, – сообщила «Известиям» Анастасия из Мерсина.

По словам девушки, еще один неблагоприятный фактор – похолодание. Температура сейчас держится примерно на отметке +15. При этом даже в некоторых туристических городах нет централизованной системы отопления, многие для этого пользуются кондиционером, что вызывает проблемы.

Между тем туроператоры пытаются найти турецкие альтернативы Куршевелю и Альпийским горам.

– Интерес к горнолыжной Турции есть, ведь европейские страны пока недоступны. Сравнивать Альпы и турецкие горнолыжные курорты не совсем корректно, однако в сегодняшней ситуации даже опытные катальщики готовы рассмотреть такую

возможность. Рейсы на новогодние даты закрыты в зависимости от курорта на 75–90%, – рассказала «Известиям» руководитель департамента по связям с общественностью туроператора Coral Travel Марина Макаркова.

Чаще всего выбор падает на такие курорты, как Эрджиес, Паландокен, Улудаг и Картаккая. Цена на одного человека на семь дней колеблется примерно от 40 до 56 тыс. Эрджиес отличается наличием новейших австрийских подъемников с большой пропускной способностью и обширной зоной катания. Курорт Паландокен – второй по величине, ориентирован больше на семейный отдых, ведь инфраструктура сосредоточена при отелях.

– На курортах Улудаг и Картаккая горнолыжный сезон не столь продолжительный, как на первых двух, зато большинство отелей работают по системе питания All inclusive или полупансион, – подчеркнула Марина Макаркова.

Представитель ANEX Tour Алена Хитрова, не умаляя перспективности данного направления, однако, заметила, что авиасообщение России и Турции до сих пор имеет ряд ограничений и ближайшие аэропорты прилета до горнолыжных курортов не входят в список разрешенных. Несмотря на все тонкости, большинство россиян все равно выбирают Турцию за счет ее большей доступности на фоне, например, ОАЭ.

Даже в этот сложный 2020 год именно Россия лидирует во въездном потоке Турции с долей рынка путешествий в 15,03%, сообщает Министерство туризма и культуры страны.

<https://iz.ru/1095077/mariia-vasileva/otdelnyi-rezhim-kak-turciia-primet-rossiiskikh-turistov-v-kanikuly>

РБК; БУРМИСТРОВА СВЕТЛАНА, ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ; 2020.12.03; ВЕРА, НАДЕЖДА, СОГЛАСИЕ; НА КАКИХ УСЛОВИЯХ «РОСТЕХ» ГОТОВ ЗАКЛЮЧИТЬ МИРОВУЮ С НАСЛЕДНИКАМИ ДМИТРИЯ БОСОВА

Стороны обсуждают условия мировой, согласно которым и порт Вера, и Огоджинский угольный проект переходят «Ростеху» с партнерами в обмен на компенсацию исторических затрат, понесенных «Востокуглем» на строительство порта и угольного комплекса

«Ростех» с партнерами обсуждают мировую с наследниками Дмитрия Босова по спору о владении портом Вера в Приморье. Они могут получить этот порт и Огоджинский угольный комплекс в Якутии, возместив наследникам исторические затраты.

Арбитражный суд Москвы отложил до 1 февраля 2021 года рассмотрение иска «Порта Вера Холдинг» (ПВХ), через который «Ростех» с партнерами владеет 50% угольного порта Вера в Приморье, с требованием обязать второго акционера – управляющую компанию «Востокуголь» (принадлежит наследникам бизнесмена Дмитрия Босова) – продать ему 16,7% в проекте по номинальной стоимости (3,34 тыс. руб.) в рамках call-опциона.

Реализация этого опциона сделала бы ПВХ контролирующим акционером порта (66,7%), а доля «Востокугля» снизилась бы до 33,3%.

Как следует из материалов суда, стороны договариваются о мирном урегулировании спора. «В судебном заседании стороны обратились с ходатайством о том, чтобы отложить судебное разбирательство в связи с ведением переговоров между сторонами о мирном урегулировании спора, представили письменные ходатайства», – говорится в определении судьи Елены Фортунатовой.

При этом «Ростех» с партнерами и наследники Босова близки к заключению более широкого соглашения, не ограничивающегося только портом Вера, рассказали РБК три источника, близких к разным сторонам спора.

Представители «Ростеха» и «Востокугля» отказались от комментариев.

В чем суть спора

Основанием для реализации опциона и подачи иска ПВХ счел смену акционеров «Востокугля», владеющего 50% порта. Эту компанию основал Александр Исаев, а с 2014 года его равноправным партнером стал Дмитрий Босов (каждый получил по 50% в проекте). Но в апреле 2020 года из-за конфликта Босов уволил Исаева со всех постов в «Востокугле», и последнему пришлось продать свою долю в компании. Через месяц Босов покончил с собой.

«Истец получил заключение от 17 июня 2020 года, подготовленное ООО «ПрайсвогтерхаусКуперс Юридические услуги» (входит в консалтинговую компанию PwC. – РБК) и содержащее вывод о смене контроля (утраты контроля со стороны прямых участников ответчика (Исаева А. С. и Босова Д. Б.)), – говорится в иске холдинга. Согласно договору об опционе, ПВХ мог инициировать процедуру реализации опциона «с момента, когда покупатель (истец) узнал о смене контроля, при условии, что изначальная структура контроля над продавцом (ответчиком) не была восстановлена в течение 30 (тридцати) календарных дней после такой смены контроля» (цитата из договора приводится в иске).

Однако «Востокуголь», который стал принадлежать вдове Босова Катерине Босов, отказался исполнять опцион добровольно. После подачи иска ПВХ представитель «Восток– угля» заявил, что у компании есть заключение другой компании, которая пришла к противоположному выводу – «об отсутствии факта смены контроля в УК «Востокуголь», а также отсутствию оснований для реализации опциона ПВХ.

«Ростеху» принадлежит лишь 25% ПВХ, еще по 37,5% холдинга – у владелицы Era Capital Екатерины Лапшиной, которая ранее управляла активами Альберта Авдоляна и Сергея Адоньева, и у президента «Росинжиниринга» Дмитрия Новикова. Лапшина и «Ростех» также совместно владеют 50% Огоджинского угольного проекта в Якутии (еще 50% – у наследников Босова). По этому проекту у них также есть опцион на выкуп контроля в случае смены владельцев партнера, рассказывали источники РБК.

В начале августа вдова Босова заявила о попытке «рейдерского» захвата активов, в том числе порта Вера, обвинив в этом Исаева и «группу инвесторов» еще одной угольной компании – «Эльга Уголь» (подконтрольна «А-Проперти» Альберта Авдоляна), которую Исаев возглавил после ухода из «Востокугля». Тогда бизнесмен в разговоре с РБК назвал эти обвинения «наглой клеветой».

Исаев оспорил продажу принадлежавших ему 50% «Востокугля», и Арбитражный суд Московской области признал эту сделку ничтожной. Наследники Босова подали апелляцию на это решение, ее рассмотрение запланировано на 8 декабря. При увольнении Исаева из «Востокугля» и еще одной компании Босова, «Сибантрацит», его обвинили в хищениях и злоупотреблении полномочиями. Это бизнесмен также оспорил в суде. Несколько недель назад «Сибантрацит» и «Востокуголь» опубликовали на своих сайтах заявление, в котором опровергли все обвинения против Исаева и принесли ему извинение. 13 ноября Исаев сообщил РБК, что отзывает иск. «Я полностью удовлетворен», – пояснил он. Представитель «Сибантрацита» сказал, что конфликт с бизнесменом урегулирован.

Что известно об условиях мировой

Сейчас стороны обсуждают условия мировой, согласно которым и порт Вера, и Огоджинский угольный проект переходят «Ростеху» с партнерами в обмен на компенсацию исторических затрат, понесенных «Востокуглем» на строительство порта и угольного комплекса (включая дорогу). Об этом рассказали два источника РБК. По словам одного из них, сумма компенсации даже будет чуть выше исторических затрат – более 10 млрд руб. «Порядок [цифр] примерно такой», – подтверждает второй собеседник РБК. Только в строительство порта Вера «Востокуголь» вложил \$100150 млн (7,6-11,4 млрд руб.), рассказал РБК источник, близкий к «Сибантрациту».

Ранее знакомый Исаева говорил РБК, что, восстановив долю в «Востокугле», Исаев сможет предложить наследникам Босова обменять ее на доли в порту Вера и

Огоджинском проекте. Войдет ли 50% «Востокугля» в сделку и как распределятся активы между «Ростехом» и его партнерами, источники РБК не уточняют.

Представитель «А-Проперти» еще прошлым летом говорила, что Авдолян и Адоньев намерены создать промышленный кластер на Дальнем Востоке, в который должны войти Якутская топливно-энергетическая компания (Авдолян получил контроль в сентябре 2019 года), Эльгинское месторождение (2 декабря стало известно о том, что компания Авдоляна консолидировала 100% проекта, выкупив доли у «Мечела» и Газпромбанка), а также порт Вера и Огоджинский проект. Но компания никогда не объясняла, каким образом в этот кластер попадут порт Вера и Огоджа, в которых компаниям Босова принадлежит половина.

Представители «Сибантрацита», «Аллтека» (головная компания, владеющая активами Босова) и «А-Проперти» отказались от комментариев. Исаев сообщил, что «не слышал» о мировом соглашении.

В судебном заседании стороны обратились с ходатайством о том, чтобы отложить судебное разбирательство в связи с ведением переговоров между сторонами о мирном урегулировании спора, представили письменные ходатайства», – говорится в определении судьи Елены Фортунатовой

Какие проекты фигурируют в споре

Порт Вера, который заработал в конце 2019 года, расположен в Приморском крае в районе мыса Открытый. В марте 2020 года руководитель **Росморречфлота Александр Пошивай** говорил, что до конца года мощности этого терминала составят 7 млн т. На проектную мощность – 20 млн т – он должен выйти в 2022 году.

Ресурсы Сугодинско-Огоджинского угольного месторождения (Огоджинский проект) составляют 1,5 млрд т каменного угля. В презентациях РЖД по развитию БАМа и Транссиба «Востокуголь» указывался разработчиком этого месторождения с объемом добычи 10 млн т в год к 2025 году еще с осени 2017 года. Но промышленная добыча на этом месторождении началась только в 2020 году.

«А-Проперти» консолидировала 100% эльгинского угольного комплекса

«А-Проперти» Альберта Авдоляна, сооснователя телекоммуникационного оператора Yota, консолидировала 100% Эльгинского угольного комплекса в Якутии, владеющего крупнейшим в России месторождением коксующегося угля (его запасы составляют 2,2 млрд т).

Об этом говорится в поступившем в РБК сообщении Газпромбанка, у которого «А-Проперти» приобрела 49% Эльгинского проекта, досрочно реализовав опцион. Сумма сделки составила 45 млрд руб. Это подтвердила РБК представитель «А-Проперти».

Контроль (51%) в Эльге «А-Проперти» купила у «Мечела» Игоря Зюзина еще в апреле 2020 года за 89 млрд руб.: все деньги от сделки пошли на выплаты крупнейшим кредиторам «Мечела» – ВТБ и Газпромбанку. Кроме того, «А-Проперти» погасила обязательства «Мечела» перед ВЭБом на \$107 млн (8 млрд руб. на момент объявления сделки, под этот кредит был заложен Эльгинский комплекс). Таким образом, компания Авдоляна потратила на выкуп 100% Эльги 142 млрд руб. Газпромбанк, один из основных кредиторов «Мечела», приобрел 49% «Эльги» за 34,3 млрд руб. в ходе реструктуризации задолженности компании в июне 2016 года и всегда рассматривал этот пакет как инвестиционный актив. За месяц до заключения сделки с «Мечелом» компания «А-Проперти» получила опцион на выкуп доли Газпромбанка в проекте в течение четырех лет – до 2024 года.

РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.02; «ПОБЕДА» ОТМЕНИЛА БОЛЕЕ 100 РЕЙСОВ ИЗ-ЗА ВВОДА НОВОЙ СИСТЕМЫ ПОЛЕТОВ

«Победа» отменила до конца декабря около 30% рейсов в семь российских городов из-за неготовности навигационных баз данных. Более половины отмен пришлось на аэропорт в Ингушетии, где не работает система точного захода на посадку

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») отменила до конца декабря 110 рейсов (30% рейсов) в семь российских городов – Астрахань, Ижевск, Киров, Курган, Магас (Ингушетия), Петрозаводск и Ярославль. Это следует из системы бронирования авиабилетов лоукостера и сезонного расписания полетов, опубликованного на официальных сайтах аэропортов. Источник в «Победе» подтвердил РБК точность подсчетов.

По аэропортам этих семи городов в маршрутной сетке «Победы» к моменту ввода новой структуры воздушного пространства в европейской части России (начинает действовать с 3 декабря) поставщик навигационных баз данных Jeppesen не успел обновить информацию из-за «нарушения российскими авиационными властями рекомендованных сроков публикации поправок», говорилось в обращении летного директора «Победы» Дениса Петрикова к пилотам.

Зачем нужна новая система полетов

В ночь с 2 на 3 декабря вводится новая структура воздушного пространства в европейской части России. Она охватывает 49 аэродромов, 242 новых участка воздушных трасс, полностью меняет воздушную навигацию – маршруты вылета и прилета, точки входа и выхода, буквенные обозначения и т.д. С вводом новой структуры движения самолетов загруженность авиадиспетчеров должна сократиться примерно на 50%, задержки самолетов при маневрировании перед заходом на посадку в аэропорты уменьшатся более чем на 70%, сообщила **Росавиация**. Но десятки аэропортов оказались не готовы к вводу этой системы.

«Победа» решила не отменять все рейсы в семь российских городов благодаря включению в состав летных экипажей пилотов-инструкторов, которые будут помогать сажать самолеты в аэропортах, по которым не обновлены данные, «вслепую», т.е. по указаниям диспетчеров и бумажным картам. Но частичной отмены рейсов было не избежать, потому что число таких полетов ограничено количеством инструкторов в штате лоукостера, говорил РБК источник в компании.

Более половины всех отмененных рейсов пришлось на аэропорт Магаса – в этот город отменены абсолютно все рейсы лоукостера с 3 по 31 декабря. Представитель «Победы» рассказал РБК, что авиакомпания приняла такое решение по независящим от нее причинам, но не стал уточнять, каким именно. В аэропорту Магаса подтвердили, что рейсы компании не будут осуществляться до конца года из-за перехода на новую систему воздушного пространства.

Как рассказал РБК пилот «Победы», в Магасе не просто не обновлены навигационные данные, но и отключена система точного захода на посадку ILS (курсо-глиссадная система, состоит из наземного оборудования, которое формирует сигнал, и оборудования на борту самолета, которое принимает и обрабатывает сигнал с наземного оборудования). «С учетом того, что там горы, полеты в Магас в таких условиях равносильны самоубийству», – рассказал он. По его словам, это свидетельство неготовности к введению новой системы воздушного пространства.

На совещании в **Росавиации** 11 ноября, которое было посвящено вопросу готовности российских авиакомпаний к выполнению полетов в новой структуре воздушного пространства, руководитель ведомства **Александр Нерадько** поручил главе госкорпорации по организации воздушного движения (ОрВД) Игорю Моисеенко принять исчерпывающие меры по вводу с 3 декабря в эксплуатацию оборудования ILS на всех аэродромах, задействованных при внедрении новой схемы полетов. Об этом говорится в

протоколе совещания, копия которого есть в распоряжении РБК. Его подлинность подтвердил источник в авиакомпании, участвовавшей в совещании.

Во вторник, 1 декабря, **Росавиация** сообщила о готовности российских авиакомпаний, в том числе «Победы», к выполнению полетов на аэродромы, по которым изменения и дополнения для навигационных баз данных будут внесены компанией Jeppesen после 3 декабря.

РБК направил запрос в Росавиацию и аэропорт Магаса.

<https://www.rbc.ru/business/02/12/2020/5fc7b5319a7947a299c8b77b>

КОММЕРСАНТЬ FM; МАРАТ КАШИН; 2020.12.02; «ВСЕГДА ТАКОЙ ПЕРЕХОД СВЯЗАН С ПОДОБНЫМИ ПРОБЛЕМАМИ»; ЛЕТЧИК-ИНСТРУКТОР – О ПЕРЕХОДЕ НА НОВУЮ СХЕМУ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

До конца месяца заходить на посадку в российские аэропорты пилотам придется по указаниям диспетчеров или по бумажным картам. С 3 декабря вступает в силу новая схема воздушного движения, но поставщики данных не успели внести туда больше 30 аэропортов России. Как ранее сообщал РБК со ссылкой на презентацию «Аэрофлота», это связано с тем, что операторы Jeppesen и LIDO поздно получили обновленные данные и теперь добавить их смогут не раньше 30 декабря. Без этих сведений для взлета или захода на посадку пилотам придется ориентироваться только на подсказки диспетчеров, а также на бумажные карты. При этом авиаперевозчики уверяют, что готовы работать в таких условиях. Как переход на новую схему воздушного движения может отразиться на безопасности полетов, в эфире “Ъ FM” рассказал **летчик-инструктор, мастер спорта по высшему пилотажу на реактивных самолетах Андрей Красноперов**.

– Что из себя представляет схема воздушного движения, и почему нельзя было просто отложить ее внедрение, поскольку аэропорты не готовы?

– Если сделали эту схему, как правило, все аэропорты должны перейти на эту схему движения. Не могут два аэропорта летать по разным схемам, иначе будет нарушение безопасности полетов. Может быть, да, подождать, пока все будут готовы, это правильное решение. Но у нас иногда решения принимаются по принципу: сначала решение, а потом думать, почему его приняли. Поэтому некоторые аэропорты остались сейчас без новой схемы движения, и самолеты будут заходить на посадку по картам.

– А когда все трудности будут преодолены, как будет выглядеть эта новая схема? Какие новые данные она включает? Какие новые алгоритмы действий со стороны экипажа требует?

– Она более продвинутая, более рациональная, летчикам будет по ней проще заходить. Я думаю, что она не сильно усложняет схему захода, поскольку летчики и так перегружены этими заходами, и сами аэропорты загружены взлетом и посадкой. А новая схема просто более системна, объясняет летчикам, как лучше заходить на посадку, чтобы не было этих интервалов при заходе на посадку. Он вообще одну минуту составляет, но иногда на заходе «висит» по несколько десятков самолетов.

– Тогда тревогу вызывает переходный этап с 3 по 30 декабря, когда некоторым самолетам, некоторым экипажам придется заходить на посадку по бумажным картам. Как это выглядит и насколько это действительно безопасно и возможно?

– Раньше же летали по бумажным картам и ничего, заходили. Это лишний раз показывает профессионализм летчика. Он вообще должен уметь летать по картам, – а вдруг откажет навигационное оборудование. Словом, это нормально. В этот период, возможно, в каких-то аэропортах придется в ручном режиме сажать самолеты, потому что система именно этого аэропорта может не быть подготовлена для новой схемы, но в этом нет никаких особых проблем.

– К сожалению, были случаи, когда выяснялось, что пилоты не очень готовы к ручной посадке. Не чревато ли это какими-то инцидентами на посадочной полосе?

– Да, может быть, не все будут готовы, потому что уже привыкли летать: кнопку нажал, и самолет все сам за тебя делает, а ты только контролируешь. Так что тут сложность будет для неподготовленных экипажей, поэтому, я думаю, и решили ввести третьего члена экипажа как летчика-инструктора, который будет именно помогать тем летчикам, которые себя немного неуверенно чувствуют. Фактически они будут контролировать весь процесс полета от начала до конца. Инструктор может и лишний раз, так сказать, просто проконтролировать летный состав, качество его подготовки. Но я думаю, что везде разный уровень подготовки летчиков, один, допустим, первого класса, другой – второго, еще кто-то – третьего. И кто-то может летать, допустим, в сложных условиях, а кто-то не может. Кто-то может летать, на разные аэродромы садиться, а кто-то затруднения испытывает.

– Как вы думаете, правильно ли будет опубликовать список этих 30 аэропортов России, где сажать будут по бумажным картам, чтобы пассажиры могли для себя решить, лететь им или не лететь в эти города?

– С точки зрения безопасности, я думаю, особо не будет нарушений в том, чтобы публиковать эти данные для пассажиров. Я думаю, что это лишний раз покажет открытость аэропортов. Но всегда такой переход связан с подобными проблемами. Какой-то аэродром успевают перейти, а какой-то – нет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4595400>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2020.12.02; ЗА ВЗЯТКИ ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ; ЧИНОВНИК РОСАВИАЦИИ ОСУЖДЕН ЗА ПОБОРЫ С АВИАКОМПАНИЙ

Черемушкинский райсуд Москвы приговорил к восьми с половиной годам колонии строгого режима и штрафу бывшего чиновника **Росавиации** Юрия Малышева, получившего более 4 млн руб. взяток от руководителей авиакомпаний за выдачу разрешений на чартерные перевозки пассажиров. Вынесенный приговор стал очередным этапом в расследовании масштабного уголовного дела о коррупции в **Росавиации**, в рамках которого уже были осуждены посредник и один из взяткодателей, еще несколько фигурантов дела сейчас готовятся к судебным процессам.

Суд признал бывшего заместителя начальника управления регулирования перевозок **Росавиации** Юрия Малышева виновным в получении трех взяток: особо крупной (ч. 6 ст. 290 УК РФ) и двух крупных (ч. 5 п. «в» ст. 290 УК РФ). За эти преступления экс-чиновник был приговорен по совокупности к восьми с половиной годам колонии строгого режима и штрафу в 15,5 млн руб. Юрий Малышев, как было установлено Московским межрегиональным следственным управлением на транспорте (ММСУТ) Следственного комитета России, получил в период с 2017 по 2018 год более 4 млн руб. незаконных вознаграждений от представителей трех российских авиакомпаний: ЗАО «Стримлайн ОПС», ООО «Авиакомпания “Авиастар-ТУ”» и ООО iFly.

Наиболее результативным, как установили следователи, оказалось его сотрудничество с небольшим авиаперевозчиком iFly, принадлежащим семье основателя туристической компании Tez Tour Александра Буртина.

За право выполнять чартерные перевозки пассажиров в Турцию, Египет и Таиланд гендиректор iFly Евгений Филатов выплачивал Юрию Малышеву ежемесячное материальное пособие, передавая в общей сложности 2 млн 160 тыс. руб.

По похожей схеме действовали и представители двух других авиакомпаний, но подвести итоги пока удалось только в разбирательстве с iFly.

Взяткодатель Филатов в минувшем феврале был приговорен к условному сроку в три с половиной года и штрафу в размере 6 млн 480 тыс. руб. по соответствующей ч. 5 ст. 291 УК РФ. Саму компанию еще весной прошлого года проверила Генпрокуратура, признав ее виновной в нарушении ч. 2 ст. 19.28 КоАП, предусматривающей ответственность за незаконное вознаграждение должностного лица в интересах коммерческой организации. С

Генпрокуратурой уже согласился мировой суд, назначивший iFly административный штраф в размере 21,6 млн руб.

В рамках начатого еще летом 2018 года расследования ММСУТ удалось установить и всех посредников, помогавших Юрию Малышеву собирать мзду. Одним из них стал коллега взяточполучателя, занимающий аналогичную должность в другом управлении **Росавиации**, Евгений Романюк. Суд признал его членом преступной группы взяточдателей, который обеспечил им взаимодействие с Юрием Малышевым (ч. 3 ст. 291 и ч. 3 ст. 291.1 УК РФ), приговорив бывшего чиновника к семи годам колонии и крупному штрафу. Еще один предполагаемый участник коррупционной схемы, член правления Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан – владельцев воздушных судов Леонид Кошелев, сейчас ждет, когда его дело поступит в суд для рассмотрения по существу.

<https://www.kommersant.ru/doc/4595421>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ПОЛТАВСКАЯ; 2020.12.02; «ЛЮДИ ЕДУТ, КАК В БОЧКЕ»: ЧТО ДЕЛАТЬ С НЕЛЕГАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ; РЕЗОНАНСНОЕ ДТП ВСКРЫЛО СИСТЕМНУЮ ПРОБЛЕМУ

Причиной ДТП на Кубани, унесшего пять жизней, стала не только ошибка водителя. Выяснилось, что фургон, в который набилось 15 человек, не предназначался для пассажирских перевозок: вместо сидений в нем стояли деревянные лавки. Что заставляет людей рисковать жизнью и как бороться с недобросовестными перевозчиками на выдавших виды автомобилях, разбирались «Известия».

Смертельный разворот

Резонансное ДТП произошло 27 ноября на Кубани, в районе хутора Бейсужек, на трассе Выселки–Кирпильская. Водитель «Газели», перевозивший 14 пассажиров, при развороте не пропустил грузовой «КамАЗ». В результате столкновения пять человек погибли на месте, еще восемь были госпитализированы, один из пострадавших умер в машине скорой помощи.

Первоначально «Интерфакс-Юг» сообщал, что в ДТП погибли и пострадали работники АО «Агрокомплекс» имени Н.И. Ткачёва, однако позже опроверг эту информацию со ссылкой на ГИБДД.

«В данном ДТП сотрудников ЗАО «Агрокомплекс» не было. Транспортное средство также не принадлежит ЗАО «Агрокомплекс», – говорится в релизе.

Следователи подозревают, что владелица злополучной «Газели», 45-летняя жительница Брюховецкого района, вместе с сообщниками занималась перевозкой людей за деньги. Против нее возбуждено уголовное дело, арестован и виновник аварии – 19-летний водитель.

Семеро по лавкам

При перевозке пассажиров, закончившейся трагедией, были нарушены все мыслимые и немыслимые правила. Эксперты, изучившие фото аварии, обратили внимание, что попавшая в ДТП машина вообще не была предназначена для перевозки людей. От пассажирской модификации у нее разве что дверь, которая, судя по желтому цвету, ранее принадлежала маршрутке.

Пассажиров перевозили в грузовом фургоне, причем часть из них сидела на деревянных лавках, никак не закрепленных на полу. Внутри набили 15 человек, тогда как пассажирская «Газель» аналогичного класса вмещает только девятых. Руководитель центра испытаний государственного научного центра ФГУП «НАМИ» Денис Загарин заметил, что автомобиль был переделан исключительно под перевозку грузов: второй ряд сидений был снят и удалена перегородка, разделяющая кабину и грузовой отсек.

Представитель «Группы ГАЗ» также обратил внимание, что злополучная «Газель» была выпущена почти 20 лет назад. А это значит, что при интенсивных нагрузках многие узлы и агрегаты автомобиля могли просто выработать свой ресурс.

«Запас прочности конструкции у старых автомобилей, независимо от марки и страны производителя, снижается в 1,5–2 раза, что увеличивает риск внезапного выхода из строя узлов и агрегатов», – рассказал «Известиям» представитель Горьковского автозавода.

Безопасность в превосходной степени

Тяжесть произошедшего ДТП показывает, что к пассажирскому транспорту не зря предъявляют жесткие требования. Это сертифицированные пассажирские сиденья, соответствующие необходимым параметрам по прочности и укомплектованные ремнями безопасности, специально усиленное основание пола, высокопрочные крепления для сидений, поручни, люк безопасности в пассажирском салоне.

«Главное, на мой взгляд, в межрайонных перевозках – наличие сертифицированных сидений, которые жестко прикреплены к кузову и которые не вырвет в случае аварии. Аварии на загородных трассах характеризуются высокой энергией столкновений, высокими скоростями. Ремни безопасности и удерживают находящихся внутри людей от выпадения из автомобиля в случае ДТП», – рассказал Денис Загарин.

Он также отметил, что все серийные пассажирские автомобили, в том числе «Газели», выпускаемые на Горьковском автомобильном заводе, соответствуют Техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». Кроме того, современная продукция «Группы ГАЗ» зачастую даже превосходит обязательные требования безопасности.

Машины отличаются усиленной рамой и повышенной жесткостью кузова – это дает надежную защиту пассажирского салона. Кроме того, в конструкции современных микроавтобусов ГАЗ предусмотрены увеличенный объем жизненного пространства для пассажиров, высокий салон. А независимая подвеска в сочетании с современным механизмом рулевого управления обеспечивают легковую управляемость и высокий уровень активной безопасности.

Проверка на дорогах

Кустарные поделки, в том числе и на базе «Газелей», были популярны несколько лет назад у перевозчиков. Нередко в качестве маршруток использовали и древние, выдавшие виды иномарки. Обычно за основу брали цельнометаллический фургон – он был самым дешевым. Вырезали окна, ставили максимально возможное количество сидений. В погоне за прибылью перевозчики даже наращивали кузова. О безопасности пассажиров, понятное дело, никто не беспокоился.

После серии резонансных ДТП, рассказывают эксперты, гайки были закручены и в области пассажирских перевозок за несколько лет удалось навести относительный порядок.

«Все без исключения перевозки пассажиров автобусами, если автобус везет более восьми человек, – это без учета водителя, – подлежат лицензированию. Даже детей своих собственных, жену и тещу, если их больше восьми, нельзя возить без лицензии. Нужно стать юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, получить лицензию, пройти предлицензионный контроль и периодически проходить проверки. Чтобы осуществлять перевозку пассажиров, транспортная компания, пусть даже имеющая один автобус, должна удовлетворять 13 лицензионным требованиям», – рассказал «Известиям» председатель правления ассоциации региональных перевозчиков «Межрегионавтотранс» Сергей Храпач. Он отметил, что процесс получения лицензии недолгий и недорогой, а без нее водителям грозят санкции, вплоть до конфискации транспортного средства. На любой дороге протяженностью свыше 50 км кто-нибудь остановит – либо **Ространснадзор**, либо ГИБДД, уверен Храпач.

Как наказывают нарушителей

За нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси и перевозок пассажиров и багажа по заказу предусмотрен широкий перечень штрафов, как для частников, так и для юрлиц.

«Согласно правилам дорожного движения, водитель любого транспортного средства должен не только пристегиваться сам, но и следить, чтобы все пассажиры тоже были пристегнуты. Соответственно, есть штрафы 1 тыс. рублей на водителя и 500 рублей на каждого пассажира. Если инспектор останавливает микроавтобус, в котором не только ремней, но и сидений нет, это нарушение правил перевозки, такую машину вообще положено поставить на штрафстоянку», – рассказал «Известиям» главный редактор «За рулем» Максим Кадаков.

Практикующий юрист Вадим Харченко рассказал, что штраф за осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии и с нарушением условий, предусмотренных лицензией, для частников составит 50 тыс. рублей, для ИП – 100 тыс., для юрлиц – 400 тыс. рублей. Повторное нарушение закона для юридических лиц повлечет за собой более строгое наказание в виде конфискации транспортного средства или административного приостановления деятельности на срок до 90 суток.

Юрист «Европейской юридической службы» Евгений Иванов добавил, что взимание платы с пассажиров при перевозке по заказу неопределенного круга лиц, а проще говоря, несанкционированной подработке, обернется для водителя штрафом в 5 тыс. рублей. Должностных накажут на 50 тыс. рублей; юридических лиц – на 200 тыс. рублей. Во столько же обойдется перевозка пассажиров и багажа по заказу без заключения в письменной форме договора фрахтования, если автобус везет пассажиров по заказу.

Сократить издержки

Между тем попавшая в ДТП «Газель» вряд ли проходила реальный техосмотр, а ее водитель – предрейсовый техосмотр. Вряд ли у него были оформлены все требуемые документы. Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов обратил внимание, что людей перевозили в фургоне с глухими стенками

«Люди едут, как в бочке, без окон, но инспектор не увидит. Мало ли чего везет фургон, кирпичи, может», – отметил Шкуматов. Он также посетовал на то, что легальные перевозчики, чтобы соответствовать многочисленным требованиям по безопасности, вынуждены поднимать цены на билеты. Это приводит к снижению пассажиропотока и сокращению маршрутов. В результате люди экономят и пользуются услугами недобросовестных перевозчиков.

«Экономика здесь очень простая. Водитель «Газели» собрал 14 человек, по 300 рублей с каждого. Издержки у него минимальные, обслуживание машины самое примитивное», – рассказал Шкуматов.

Контроль и пряник

Перевозчики-нелегалы всё же продолжают работать, несмотря на многочисленные препоны. И история с попавшей в ДТП «Газелью» тому доказательство. Даже в статистике ДТП автобусов такие машины могут не фигурировать, так как значатся в документах как грузовые фургоны. Чтобы бороться с недобросовестными перевозчиками, необходимо усилить контроль за действующим автомобильным парком, уверен автоэксперт Игорь Моржаретто.

«Листая документы, ничего не обнаружишь. А если выйти на улицу с палочкой – другое дело. Технология проста: рейды на улицах, в местах, где можно подхватить пассажира, в автобусных парках», – рассказал Моржаретто.

«Чтобы определить, установлены в кузове сиденья или лавки, не нужны приборы. Наметанный глаз позволит по ряду признаков определить, родной это автобус или переделанный из фургона», – добавил Максим Кадаков.

В НАМИ уверены: помимо ужесточения дорожного контроля необходимо ужесточение контроля за конструкцией автомобиля в процессе техосмотра. К сожалению, многие до сих пор умудряются легализовать переделки, купив так называемое заключение.

Помимо «кнута» необходим и «пряник», уверен Максим Кадаков. По его мнению, государство должно активнее стимулировать обновление транспорта для пассажирских перевозок по аналогии с тем, как работают остальные госпрограммы стимулирования спроса.

«Все деньги, направленные на эти программы, возвращаются в бюджет в виде налогов разных уровней. И государству хорошо, и люди покупают новый автомобиль. Улучшается экология, повышается безопасность», – рассказал Кадаков.

<https://iz.ru/1094460/elena-poltavskaia/liudi-edut-kak-v-bochke-cto-delat-s-nelegalnymi-perevozkami>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – ЮГ РОССИИ; НАТАЛЬЯ КОРОТЧЕНКО; 2020.12.02; ОСТРОВА НЕВЕЗЕНИЯ; АВАРИЙНЫЕ МОСТЫ РАСКОЛОЛИ АСТРАХАНЬ НА ЧАСТИ: В ОДНОЙ – АЭРОПОРТ, В ДРУГОЙ – ВОКЗАЛ

Как гром с неба грянуло объявление властей Астрахани о начале ремонта городского моста через реку Царев. После того как в феврале закрылся на ремонт другой мост, Милицейский, это был единственный путь к аэропорту и в район Зацаревья, где проживают 40 тысяч человек. Глава города не исключает, что из-за сложившейся ситуации может быть введен режим ЧС.

Автомобильное движение до Аэропортовского шоссе уже почти год было проблемным. Поток машин в связи с ремонтом Милицейского моста в эту сторону удвоился, и астраханцы часами стояли в километровых заторах. Очевидно, что мост к аэропорту просто не выдержал нагрузки. Несколько железобетонных балок между опорами прогнулись на 10 – 15 сантиметров, а на стыках между ними начал расслаиваться и крошиться бетон.

Что будет дальше, жители микрорайона даже не берутся гадать. А те, кому надо в Зацаревье в гости или по делам (здесь расположены элитный спортклуб, автосалоны, судозавод, юношеская библиотека, отделы соцобеспечения, пенсионного фонда, а также аэропорт), откладывают их до лучших времен. Но когда они наступят, никто сказать не может. Ремонт Милицейского моста по контракту должен завершиться только через год, а на деле подрядчик не укладывается в сроки. Если с ним расторгнут договор, то ремонт затянется как минимум еще на шесть месяцев.

– Это тяжелая ситуация, – признала мэр Астрахани Мария Пермякова. – Мы рассматриваем возможность введения режима ЧС, это поможет сократить сроки конкурсных процедур для выбора подрядной организации, которая займется ремонтом моста к аэропорту. О деньгах вопрос даже не стоит, главное – найти решение. У нас есть фонд для проведения ремонтных работ в режиме ЧС.

Однако мэрия надеется, что экстренных мер не потребуется. Горадминистрация заказала подробное обследование моста региональному центру стандартизации, метрологии и испытаний, чтобы выяснить, увеличивается ли прогиб балок и нет ли других нарушений конструкции. Окончательное решение о ремонте власти примут после получения заключения. Чиновники также ведут переговоры с экспертами: возможны ли противоаварийные работы без остановки движения.

– Других способов попасть на ту сторону реки просто нет, – подчеркнула Пермякова.

Но даже без полного закрытия моста всем понятно, что на уже имеющийся транспортный коллапс накладывается второй. Сейчас полностью закрыто движение грузовиков по мосту, частично – пешеходов, скорость легковых авто ограничена до 20 километров в час, а с 22 ноября закрылась одна из четырех полос движения.

«Астрахань раскололась на две части: в одной – аэропорт, в другой – вокзал, все честно», – мрачно шутят в соцсетях местные жители. К слову, в Зацаревье нет больниц, и непонятно, как будут доставлять пациентов, если движение закроют. Зато есть элитные учебные заведения, в которые везут детей со всех концов города.

Кое-какой выход все же есть: это понтонный мост, возведенный рядом с Милицейским, но пользоваться им могут только пешеходы.

Кстати

Астрахань находится на 11 островах, которые объединены 45 мостами, большинство из них построены в 50 – 60-е годы, когда интенсивность дорожного движения была не такой, как сейчас. Чтобы избежать повторения ситуации с Зацаревьем, горадминистрация заказала обследование всех путепроводов, выяснилось, что 22 из них в плохом состоянии.

Уже делается проект реконструкции двух мостов, причем тот, который находится в районе улицы Победы, расположен на оживленном участке движения. Предполагая отремонтировать все мосты, горадминистрация рассчитывает исключительно на федеральные деньги, предлагая включить объекты в программу **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

На этом фоне пока фантастикой выглядит новость о строительстве третьего моста через Волгу длиной 1,7 километра, глобальном проекте международного транспортного коридора «Север – Юг». Путепровод станет частью новой 12-километровой трассы, которая пройдет по окраине города через Наримановский район, обойдет микрорайон Бабаевского и примкнет к общегородской транзитной магистрали. С открытием этого моста, который, правда, еще не начали строить, но закончить должны в 2024 году, наконец удастся разгрузить город от транзитных большегрузов.

<https://rg.ru/2020/12/02/reg-ufo/iz-za-remonta-mostov-zhiteli-astrahani-ne-mogut-popast-v-aeroport.html>

РОССИЯ 24; ВИКТОРИЯ ГМЫЗИНА; 2020.12.02 06.25; НАЦПРОЕКТЫ В ДЕЙСТВИИ: В БУРЯТИИ ПОСТРОИЛИ СЛОЖНЕЙШИЙ УЧАСТОК АВТОТРАССЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Участок автодороги, ведущей к удаленным поселкам, открыли в Бурятии. Строительство шло 6 лет. Из-за паводков специалистам приходилось работать в условиях повышенной сложности. С какими трудностями еще столкнулись строители?

После глобальной реконструкции в Окинском районе открыли участок автомобильной дороги «Монды – Орлик». Всего на работы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** из федерального бюджета были направлены свыше 330 миллионов рублей. За тем, как проходила церемония открытия, в режиме онлайн наблюдал Глава Бурятии Алексей Цыденов.

Наблюдая за происходящим с экрана монитора, глава республики отметил значимость объекта для жителей одного из самых отдаленных районов Бурятии. В режиме онлайн Алексей Цыденов поздравил сельчан с тем, что они, наконец, обрели качественное и, главное, безопасное дорожное полотно.

«Хотел бы поблагодарить всех подрядчиков, которые были задействованы, поблагодарить **министерство транспорта** республики, Евгения Валентиновича лично за работу, за контроль и за то, что в итоге работа доведена до конца. Так что, уважаемые коллеги, мы совместно любые, даже самые сложные проекты, можем реализовывать», – заявил Алексей Цыденов, глава Бурятии.

Строить дорогу здесь начали шесть лет назад. Работы проходили в очень сложных условиях. Ведь строителям предстояло не только уложить новую трассу, но и обустроить инфраструктуру, установить водостоки, проложить бордюры и подключить освещение.

«Один из этих объектов – участок Орлик-Монды. Действительно, работа проведена колоссальная, потому что скалы, работа на высоте, и надо отдать должное, и конечно, подрядной организации, строителям, которые проводили работы со взрывом, и технику устанавливали на скальных полках», – поясняет Евгений Луковников, заместитель председателя правительства Бурятии по развитию инфраструктуры.

Действительно, механизаторы работали с каким-то таким героизмом, наверное. А ведь когда-то даже ставился вопрос, чтобы закрыть автобусное сообщение. Ведь периодически дорогу затапливало водами местной реки Оки. Кроме того, падающие со скал камни создавали опасные для автомобилистов ситуации.

В рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», который был разработан по поручению **Владимира Путина**, в Бурятии до 2024 года планируется привести в порядок десятки километров дорог, в том числе Улан-Удэнской агломерации.

<https://www.vesti.ru/video/2246223>

<https://www.vesti.ru/article/2493186>

РОССИЯ 24; ЕЛИЗАВЕТА НЕМЕНОВА; 2020.12.02 07.33; РОСТОВСКИЕ ДОРОЖНИКИ ГОТОВЯТ К СДАЧЕ ОЧЕРЕДНОЙ УЧАСТОК ОБЪЕЗДНОГО КОЛЬЦА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Ростовской области готовят к сдаче первую очередь новой трассы, она идет в обход города Аксай. Уже совсем скоро машины поедут по северному участку, а к концу 2023 года строители планируют полностью закончить дорогу. Это одна из составляющих большого проекта – Ростовского транспортного кольца.

На этом участке в Большом логе в Аксайском районе ведутся работы по подготовке основания будущей дороги. Строители занимаются выемкой лишней породы. И на данный момент машины вывезли уже почти 750 тысяч кубометров грунта.

Позже сюда доставят песок. Он послужит своеобразной подушкой и смягчит воздействие транспорта на дорожное полотно. Строители отмечают – сложность в том, что близко расположены водоемы. И по проекту необходимо установить специальную дренажную систему. Это позволит увеличить срок службы покрытия.

Протяженность трассы 36 километров. Она включает в себя 3 развязки и 2 моста. Один из самых сложных и дорогостоящих участков – путепровод через реку Дон. Завершить работы на всех отрезках по обходу Аксая планируют раньше срока.

«Обход Аксая состоит из трех этапов – Северный участок, он будет сдан в этом году – в районе Новочеркаска и южнее. Серединный участок обхода Аксая – это 1036-1071 км. Он будет сдан к концу 23 года, и 1072-1091 мы планируем сдать в следующем году. Это полностью поэтапное строительство, которое полностью завершится к концу 23 года», – заверил Владимир Кирсанов, председатель совета директоров ОАО «Донаэродорстрой», председатель правления «Группа строительных компаний «Дон».

Обход Аксая – это одна из составляющих большого проекта – Ростовского транспортного кольца. Его протяженность 130 километров – что превышает длину МКАД. Масштабность оценил **вице-премьер** правительства России. И назвал новую объездную дорогу – важнейшим мегапроектом европейского уровня.

<https://www.vesti.ru/video/2246233>

<https://www.vesti.ru/article/2493153>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АНДРЕЙ АЛЕКСЕЕНКО; 2020.12.02 06.29; НЕПРАЗДНИЧНАЯ ИЛЛЮМИНАЦИЯ ПОВЫСИТ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ. УТРО РОССИИ

Российские ученые-физики создали 3D дорожные знаки и светодиодную разметку. С их помощью можно повысить безопасность на ночных дорогах. Как это выглядит и работает – узнал Андрей Алексеенко.

<https://www.vesti.ru/video/2246220>

ТАСС; 2020.12.02; ХУСНУЛЛИН: СТРОИТЕЛЬСТВО ЦКАД БУДЕТ ЗАВЕРШЕНО НА 90% ДО КОНЦА 2020 ГОДА

Строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) будет завершено на 90% до конца 2020 года, заявил **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**, выступая в Совете Федераций.

«В этом году 90% ЦКАДа будет закончено. Останется маленький участок – 25 км – поедет до 1 июля следующего года», – сказал он.

В начале ноября было запущено движение по самому длинному участку трассы – ЦКАД-3 (почти 106 км). Минимальная стоимость проезда по участку при наличии скидки по транспондеру для легковых автомобилей составляет 255 рублей, или 2,4 рубля за километр, для грузовых – 830 рублей.

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. Трасса протяженностью 336,5 км пройдет приблизительно в 50 км от МКАД параллельно А-107 Московскому малому кольцу («Малой бетонке»). Проект разделен на пять участков. Как ранее отмечал **Хуснуллин**, полностью ЦКАД планируется замкнуть в 2021 году.

Открытие ЦКАДа переносилось несколько раз, изначально его планировали сдать в 2019 году.

<https://tass.ru/ekonomika/10148515>

ТАСС; 2020.12.02; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТРЕМОНТИРУЕТ ДОРОГИ НА 2,8 МЛРД РУБЛЕЙ

Власти Кировской области в 2021 году планируют направить на ремонт дорог по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** 2,8 млрд рублей, что на 300 млн рублей больше первоначального объема финансирования на 2020 год. Об этом в среду сказал ТАСС председатель правительства региона Александр Чурин.

«В 2021 году общий объем финансирования в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** составит 2,8 млрд рублей. В этом году [на реализацию **нацпроекта** было выделено] 2,5 млрд рублей, также дополнительно регион получил еще почти 700 млн рублей. Работы в этом году завершены», – сказал Чурин.

Он пояснил, что по **нацпроекту** отремонтировали 194,7 км дорог (или 111 объектов), установили 36 светофоров, обустроили пешеходные и барьерные ограждения, установили дополнительное освещение на пешеходных переходах, отремонтировали 36,5 тыс. кв. метров тротуаров, заменили 1 170 дорожных знаков, а также провели другие мероприятия. Всего, по данным областного правительства, в 2020 году в регионе отремонтировано 346 км дорог: 220 км дорог местного значения и 126 км – регионального. Доля протяженности автодорог Кировской городской агломерации, соответствующих нормативным требованиям, после завершения всех работ увеличится с 62,5% до 67%, по региональным дорогам – с 29,2% до 32,5%. Для сравнения, в 2019 году было отремонтировано 160 км, а в 2017 году – 140 км.

Сейчас регион ведет подготовку к дорожно-строительному сезону 2021 года. «Начались торги. В этом году поставили задачу провести торги [на выполнение работ в следующем году] до начала 2021 года, успешно ее выполняем», – отметил Чурин.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kirovskaa-oblast-napravit-28-mlrd-rublej-na-remont-dorog-po-nacproektu-v-2021-godu>

ТАСС; 2020.12.02; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 63% В 2020 ГОДУ

Новгородская область перевыполнила план по ремонту дорог регионального и межмуниципального значения на 2020 год в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** более чем на 63%. Отремонтировано 457 км полотна вместо запланированных 279, сообщили ТАСС в среду в **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства региона.

«В рамках **нацпроекта** в этом году отремонтировано 457 км автомобильных дорог (из них 420 км дорог регионального и межмуниципального значения и 37 км дорог в Великом Новгороде). В начале года в рамках **нацпроекта** перед регионом стояла задача по ремонту 279 км. В третьем квартале область дополнительно получила из федерального бюджета 1,7 млрд рублей, это позволило увеличить объемы до 457 км. На данный момент этот план выполнен», – сообщили в министерстве.

Как уточнили в ведомстве, в ходе контроля за качеством исполненных ремонтных работ в этом году возникло серьезное замечание к одному из участков дорожного полотна в Великом Новгороде. «Часть асфальтобетонного полотна не соответствовала условиям контракта. Подрядчик за свой счет не устранил дефекты покрытия, затянул сроки и не уведомил об этом заказчика. В итоге с ним был расторгнут контракт в одностороннем порядке, а работы завершала другая компания», – отметили в министерстве, уточнив, что это единичный случай.

<https://tass.ru/ekonomika/10147015>

ТАСС; 2020.12.02; ПРИМОРСКОЕ УФАС ВЫЯВИЛО СГОВОР НА 800 МЛН РУБЛЕЙ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

Управление Федеральной антимонопольной службы (ФАС) по Приморскому краю признало факт нарушения закона «О защите конкуренции» компаниями, участвовавшими в конкурсах на строительство дорог во Владивостоке по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом в среду сообщается на сайте управления.

«В результате сговора во всех рассматриваемых аукционах участники, как правило, делали один шаг минимально возможного снижения цены контракта (0,5%), и побеждал участник, выполнивший этот шаг на снижение раньше всех. После этого минимально возможного снижения цены контракта борьба за контракт прекращалась всеми участниками. В дальнейшем участники соглашения исполняли выигранные контракты, используя стройматериалы, строительную технику и рабочую силу друг друга. Общая сумма контрактов составила 808 717 961,6 рублей», – говорится в сообщении.

Уточняется, что основанием для рассмотрения стали материалы из Следственного управления СК РФ по Приморью о пяти муниципальных контрактах.

Власти Владивостока в августе завершили основные плановые ремонты пяти городских дорог по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. За счет экономии на торгах и дополнительного финансирования, выделяемого по освоении всех выделенных ранее средств, администрация заключила позже еще два контракта на ремонт дорог в городе.

РБК; 2020.12.03; ВЛАСТИ ПООБЕЩАЛИ ОТКРЫТЬ МОСТ НА ОСТРОВ РУССКИЙ В ТЕЧЕНИЕ ПЯТИ ДНЕЙ

Автомобильное движение по вантовому мосту на остров Русский во Владивостоке, закрытому из-за наледи, планируют возобновить в течение пяти дней, сообщается на сайте правительства Приморского края.

В настоящее время, по данным Межрегиональной дирекции по дорожному строительству в Дальневосточном регионе, от льда очищен 131 вант моста из 168.

«По словам специалистов, завершить очистку вант планируется в течение пяти дней, более точную дату можно будет назвать к концу пятницы, 4 декабря», – говорится в сообщении правительства.

Там отметили, что альпинисты работают на высоте более 200 метров.

Людей и транспорт на остров Русский и обратно бесплатно перевозит паром «Босфор Восточный», а также десантные катера. По данным **министерства транспорта** и дорожного хозяйства региона, только за 2 декабря по морю были доставлены более 5,7 тыс. человек.

Мост планировали открыть еще 30 ноября, однако открытие пришлось перенести. С 20 ноября в регионе действует режим чрезвычайной ситуации регионального уровня. Он был введен после прохождения циклона, принесшего ледяной дождь. В результате более 180 тыс. человек остались без тепла и света. Мост на остров Русский пришлось закрыть из-за падающих кусков льда. Прокуратура Приморья выявила нарушения в действиях властей.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5fc85aca9a7947cd345928ff?from=newsfeed>

ТАСС; 2020.12.02; СОВФЕД УТОЧНИЛ ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗЧИКАМ ДЛЯ ДОПУСКА К МЕЖДУНАРОДНЫМ АВТОПЕРЕВОЗКАМ

Совет Федерации на заседании в среду одобрил закон о требованиях к российским перевозчикам для участия в международных автомобильных перевозках.

Действующим законодательством установлено требование о наличии специального удостоверения. Принятым законом устанавливается, что перевозчику должны принадлежать транспортные средства, соответствующие конвенции о дорожном движении и европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки. Кроме того, у работника транспортной компании или индивидуального предпринимателя, занимающегося перевозками, должно быть свидетельство профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика, выданное в соответствии с соглашениями стран – членов СНГ, а также обязательная автостраховка.

Закон содержит и норму о «надлежащем финансовом положении перевозчика». Правительство РФ в свою очередь наделяется полномочиями по установлению правил допуска российских перевозчиков к международным перевозкам, в том числе порядка определения надлежащего финансового положения перевозчиков.

Ространснадзор будет формировать и вести реестр перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок. Транспортные компании и предприниматели не смогут заниматься такой деятельностью, если сведения об их транспортных средствах не внесены в реестр. Первый раз допуск к международным перевозкам будет выдаваться на год, а затем – на пять лет.

<https://tass.ru/ekonomika/10151101>

ТАСС; 2020.12.02; В ВОЛГОГРАДЕ ВПЕРВЫЕ ЗА 36 ЛЕТ КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ ЛИНИЮ СКОРОСТНОГО ТРАМВАЯ

Капитальный ремонт линии скоростного трамвая в Волгограде, соединяющей центр города с северными микрорайонами, выполнят до 2022 года впервые со времени ее постройки в 1984 году. Об этом в среду сообщили журналистам в **пресс-службе** администрации Волгоградской области.

«В этом году мы приступили к масштабным работам впервые за 36 лет на скоростном трамвае. По оценке специалистов, он станет основой электротранспорта в Волгограде, именно на его базе будет создана часть пересадочных узлов, которые будут использоваться и другими видами транспорта», – приводит **пресс-служба** слова губернатора Андрея Бочарова, который провел в среду выездное совещание на объекте работ.

Общая реконструкция путевого хозяйства и контактной сети скоростного трамвая затронет 21 км – от конечной станции на севере города-миллионника до остановки у торгового центра в районе стадиона «Волгоград Арена». Проект предусматривает строительство новых путей с использованием современных бесшовных рельс и замену тяговых подстанций на более мощные и экономичные. Это позволит повысить скорость движения и качество обслуживания пассажиров, сделает ход вагонов более плавным, снизит вибрацию и шум. В решении этой задачи Волгоградская область заручилась поддержкой федерального центра: постановлением правительства РФ Волгоград вошел в число получателей средств на цели строительства и капремонта объектов инфраструктуры городского наземного электрического транспорта – первый транш в размере 300 млн рублей уже поступил.

В настоящее время идет реализация первого этапа проекта на участке от тракторного завода до больницы Ильича – здесь работы выполнены на 40%. Специалисты демонтировали рельсошпальную решетку, выполнили устройство песчаной подушки, уложили защитный слой из геотекстиля, подготовили новую рельсошпальную решетку. Работы должны завершить до конца декабря, чтобы в январе запустить движение на этом участке, а затем приступить ко второму этапу – модернизации электрохозяйства наземной части.

«На модернизацию пути в общем объеме потребуется около 2 млрд рублей, – уточнил глава региона. – Нам также предстоит обновить устаревший подвижной состав. Мы продолжаем работу с правительством РФ, чтобы Волгоград вошел в число пилотных регионов по реализации отдельной федеральной программы».

Минтранс России разработан проект комплексной программы модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях, планируемый к реализации в 2021-2023 годах в качестве отдельного федерального проекта в составе **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В Волгограде с 2014 года внедрена единая схема транспортного обслуживания, выделены оптимальные маршруты, действует электронная система оплаты проезда, поэтапно обновляется подвижной состав. Как считают областные власти, все это позволит включить волгоградскую агломерацию, являющуюся транспортным узлом федерального значения, в число пилотных территорий. Волгоградский трамвай

Первый трамвай появился в Царицыне (так ранее назывался Волгоград) в 1913 году. Во время Сталинградской битвы практически все трамвайное хозяйство города было уничтожено. После войны началось активное восстановление: прокладывались новые пути, открывались маршруты. В 1970 году по решению Совета Министров РСФСР в Волгограде начали строительство первого в стране скоростного трамвая. Волгоградский метротрам – единственная трамвайная линия в России, имеющая подземный участок в центре города в формате метрополитена. Сегодня муниципальное унитарно предприятие (МУП) «Метроэлектротранс» – крупнейшее транспортное предприятие юга России,

занимающееся перевозкой пассажиров городским электрическим транспортом – парк подвижного состава предприятия насчитывает 180 троллейбусов и 327 трамваев, в том 102 скоростных вагона.

<https://tass.ru/ekonomika/10149037>

ПРАЙМ; 2020.12.02; РОССИЯ ПРЕДЛОЖИЛА ЯПОНИИ УВЕЛИЧИТЬ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ТРАНССИБУ

Минтранс России предложил коллегам из Японии подумать об увеличении объемов транзитных контейнерных перевозок ее грузов по Транссибирской магистрали в 2021 году, говорится в сообщении российского ведомства.

Министерство сообщило, что в режиме видеоконференции состоялось седьмое заседание рабочей группы по транспорту российско-японской межправкомиссии по торгово-экономическим вопросам. Российскую делегацию возглавил **заместитель министра транспорта** – руководитель **Росжелдора Владимир Токарев**, японскую – **заместитель министра земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии Ясухиро Оканиши**.

Движение по Транссибу восстановили после схода вагонов в Новосибирской области «Стороны обменялись мнениями о завершении третьего этапа тестовых контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали. Как подчеркнул **Владимир Токарев**, транзитные перевозки контейнеров между Японией и Европой через Транссиб существенно выросли в этом году, перевезено почти 3000 контейнеров. **Замминистра** попросил японских коллег рассмотреть возможность увеличения объемов таких перевозок в 2021 году, чтобы контейнерные маршрутные поезда с японскими грузами могли отправляться на регулярной основе», – говорится в сообщении.

Россия и Япония обсудили совместные энергетические проекты

Как отмечает **Минтранс РФ**, японская сторона позитивно восприняла выделение правительством России субсидий на контейнерные транзитные перевозки и обратилась с просьбой о предоставлении таких субсидий в будущем.

«Отмечено, что принятие решений по дальнейшему субсидированию будет зависеть от эффективности перевозок в текущем году», – добавляется в сообщении.

На ту же тему:

https://lprime.ru/state_regulation/20201202/832480738.html

ТАСС; 2020.12.02; ПЕРЕХОД ЯХТЫ ДЛЯ «ШКОЛЫ ПОД ПАРУСАМИ» В ПРИМОРЬЕ НАЧАЛСЯ ИЗ ПОРТА МАРМАРИС В ТУРЦИИ

Парусная яхта «Славянка», приобретенная в Турции для «Школы под парусами» на базе Морского государственного университета имени адмирала Г. И. Невельского во Владивостоке вышла из порта Мармарис. Планируется, что в Приморье судно прибудет в начале апреля, сообщается в четверг на сайте **Росморречфлота**.

Яхта приобретена Росморпортом для исполнения поручения **президента России Владимира Путина** об организации на базе Морского государственного университета им. Г. И. Невельского дальневосточной «Школы под парусами». Судно построено в 2008 году, до получения судового билета и вхождения в состав флота РФ оно называлось «Леди Катерина», сейчас носит имя «Славянка», в честь поселка в Приморье, где будет базироваться школа.

«Из турецкого порта Мармарис дан старт международной комплексной экспедиции «Маршрутами русских мореплавателей через два океана» на парусной яхте «Славянка». За первые десять суток похода участники плавания пересекут Средиземное море и пройдут

Гибралтар. Следующий этап экспедиции пройдет в Атлантике через Касабланку (Марокко) и Лас-Пальмас-Гран-Канария (Испания). «Славянка» пересечет Атлантический океан, достигнет берегов Ла Гуайра (Венесуэла), пройдет Панамским каналом и совершит переход через Тихий океан с посещением Гавайи (США) и Акиты (Япония). Торжественное прибытие во Владивосток намечено на 2 апреля 2021 года», – говорится в сообщении.

За четыре месяца плавания яхта, водоизмещением 150 тонн пройдет 15 тыс. морских миль. Парусная крейсерская экспедиционная яхта предназначена для кругосветных экспедиций. Ее длина – 32 м, ширина – 7,2 м, судно оборудовано для длительного автономного плавания.

Вопрос о необходимости создания в Приморье школы для подростков, где они могли бы изучать морское дело, был поднят на встрече **Путина** с общественностью Дальнего Востока в сентябре 2019 года. Глава государства поручил **Минтрансу РФ** совместно с заинтересованными структурами представить предложения по созданию «Школы под парусами» для работы с молодежью.

Центр морской подготовки «Семь океанов» при поддержке Фонда президентских грантов организует для детей проект «Детская дипломатия – Белый парус мира в Японии», во время которого подростки смогут побывать в экспедиции по Японскому морю. Новое парусное судно будет задействовано при переходе в японский город Акита летом 2021 года.

<https://tass.ru/obschestvo/10157015>

ТАСС; 2020.12.02; НОВАЯ СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ ВВЕДЕНА В НЕБЕ НАД МОСКВОЙ – РОСАВИАЦИЯ

Новая структура воздушного пространства Москвы и смежных с ней зон введена в работу ночью в четверг, говорится в сообщении **Росавиации**. Новая структура увеличит пропускную способность воздушного движения в Московской зоне в 1,5 раза, уровень безопасности – в 1,8 раза. Всего изменения затронут более 84 аэропортов России.

«Сегодня в 03:00 по московскому времени Московская и смежные с ней зоны Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации начали работу в условиях новой структуры воздушного пространства. В ночь со среды на четверг структура воздушного пространства изменилась не только в столичном регионе, но и почти над всей европейской частью России», – отмечается в сообщении **Росавиации**.

На момент перехода на новую систему в Московской и смежной с ней зонах находились 478 самолета: 97 самолетов, используемых российскими авиакомпаниями, 381 – иностранными, из которых 374 самолета следовали транзитом. На процедуре перехода присутствовали первый заместитель министра транспорта РФ – руководитель **Росавиации Александр Нерадько** и заместитель руководителя **Росавиации Дмитрий Ядров**.

Работа по созданию новой структуры организации воздушного пространства Московской зоны (около 60% от всех полетов над РФ) началась еще в 2011 году. В прошлом году правкомиссия по транспорту утвердила срок ввода структуры – 3 декабря. Предыдущая структура была сформирована еще в 1970-х годах.

Изначально разработкой новой структуры занималась рабочая группа, сформированная из экспертов **Росавиации**, филиала «НИИ аэронавигации», ГосНИИ гражданской авиации, «Госкорпорации по ОрВД», представителей аэропортов Москвы и авиакомпаний «Аэрофлот», «Трансаэро», «Ютэйр» и «Сибирь». Структура была аудирована американской компанией Jeppesen.

Особенности новой структуры

Как уточняется в сообщении **Росавиации**, увеличить пропускную способность воздушного пространства помогут «современные методы и средства навигации при формировании маршрутов, бесконфликтность схем прибытия и схем вылета основных аэродромов, а также независимые одновременные заходы на посадку на параллельные взлетно-посадочные полосы аэродромов Шереметьево и Домодедово». Все это должно уменьшить время полета в Московской зоне на 15%, сократить маршруты на 21%, а также снизить расход топлива самолетов примерно на 14%.

«В новой структуре оптимизированы запретные зоны и зоны ограничения полетов, разработаны схемы маневрирования для основных аэродромов Московского узлового диспетчерского района, а также других аэродромов Московской и смежных зон Единой системы», – отмечается в сообщении **Росавиации**.

Более того, снизится и загрузка на авиадиспетчеров и экипажи за счет сокращения количества сеансов радиообмена.

«Мы являемся свидетелями новой ступени в истории развития отечественной гражданской авиации. Еще никогда таких масштабных изменений структуры воздушного пространства в России не происходило. Уверен, вся проделанная работа по реализации данного проекта обеспечит высокий уровень безопасности полетов в небе страны и даст дополнительный импульс для развития нашей отрасли», – отметил **Нерадько**.

Проблемы при переходе на новую структуру

Переход на новую структуру воздушного пространства вызвал определенные сложности, связанные с тем, что провайдеры навигационных данных (Jeppesen и Lido) не успели включить картографическую информацию в базу данных. Из-за этого, как сообщало ранее издание РБК, пилоты будут вынуждены осуществлять взлет и посадку векторением – навигационным наведением самолетов посредством указаний экипажам со стороны диспетчеров, а также с помощью бумажных карт.

Так, например, лоукостер «Победа», по данным РБК, отменил до конца декабря около 30% рейсов в семь российских городов из-за неготовности навигационных баз данных. Так, отменены рейсы в Астрахань, Ижевск, Киров, Курган, Магас, Петрозаводск и Ярославль. Источник ТАСС в группе «Аэрофлот» ранее также сообщал, что компания планирует отменить рейсы в Магас до конца месяца. По его словам, такое решение компании связано с «нарушениями при вводе новой структуры воздушного пространства».

Впрочем, в **Росавиации** не согласны с тем, что новая структура создает угрозу безопасности полетов. «Никаких рисков для обеспечения безопасности полетов не существует», – отмечается в одном из сообщений агентства.

Как следует из письма заместителя руководителя **Росавиации** Дмитрия Ядрова губернаторам Кировской, Астраханской и Ярославской областей, ранее авиакомпания «Аэрофлот», S7, «Ютэйр», Red Wings, «Россия», «Уральские авиалинии», Nord Wind заявили о готовности выполнять полеты по принципам, предложенным в новой структуре воздушного пространства, в том числе и в те аэропорты, навигационные базы данных которых будут дополнены провайдером услуг (компанией Jeppesen) после 3 декабря. «Обращения руководства авиакомпании «Победа» по прекращению авиасообщения с городами субъектов РФ носят надуманный характер и могут привести к нанесению экономического ущерба», – говорится в копии письма, с которой ознакомился ТАСС.

<https://tass.ru/ekonomika/10157131>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20201203/polety-1587441700.html>

https://www.gazeta.ru/business/news/2020/12/03/n_15309319.shtml

ТАСС; 2020.12.02; СУБСИДИРУЕМЫЕ АВИАРЕЙСЫ В УФУ, ЕКАТЕРИНБУРГ И КАЛУГУ ЗАПУСТЯТ ИЗ КИРОВА В 2021 ГОДУ

Новые субсидируемые авиамаршруты из Кирова в Калугу, Екатеринбург и Уфу запустят в 2021 году, на эти цели Кировская область планирует направить 65 млн рублей. Также власти намерены организовать авиарейсы из аэропорта Победилово в Калининград и увеличить число рейсов в Сочи, сообщил в среду журналистам председатель правительства региона Александр Чурин.

«На 2021 год в рамках программы развития региональных перевозок в перечень субсидируемых направлений включены новые маршруты из Кирова – в Калугу, Екатеринбург, Уфу. Также планируется увеличить количество регулярных рейсов в Сочи и сделать маршрут круглогодичным. Данные направления подтверждены приказом **Федерального агентства воздушного транспорта**. На поддержку рейсов из бюджета области потребуется более 65 млн рублей, федеральная часть субсидирования составит порядка 70 млн рублей», – рассказал Чурин.

По его словам, авиакомпания «Руслайн» также предлагает при условии софинансирования из областного бюджета дополнительно выполнять рейсы в Сочи два раза в неделю с 1 января по 31 мая и с 1 октября по 31 декабря 2021 года. «Для этого необходимо выделить порядка 50 млн рублей из областного бюджета. Кроме того, авиакомпания предлагает выполнять рейсы в Калининград два раза в неделю с 1 июня по 30 сентября 2021 года. Здесь потребность [в софинансировании] порядка 27 млн рублей. Также остается «Победа» в летний период времени, в этом году было три рейса в неделю], в следующем планируем пять рейсов», – рассказал Чурин.

Чурин отметил, что несмотря на последствия пандемии власти не ожидают существенного падения пассажиропотока в этом году. «За 11 месяцев 2020 года несмотря на пандемию, несмотря на то, что фактически авиаперевозки в течение двух месяцев не осуществлялись в полном объеме, пассажиропоток в Победилово составил 200 тыс. человек. Думаю, мы немного не выйдем на уровень прошлого года, но показываем хорошие результаты», – сказал Чурин. Ранее он сообщал, что по итогам 2019 года пассажиропоток превысил 240 тыс. человек.

Победилово – аэропорт города Кирова, расположенный в 22 км юго-западнее от центра. Обслуживает региональные рейсы по России. Имеет статус аэропорта федерального значения. Из аэропорта Кирова сейчас можно улететь по пяти направлениям: в Москву, Санкт-Петербург, Нарьян-Мар, в летнее время выполнялись рейсы в Симферополь и Сочи.

<https://tass.ru/ekonomika/10148797>

ТАСС; 2020.12.02; ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА ОКТЯБРЬСКОЙ Ж/Д ВОССТАНОВИЛИ ПОСЛЕ ПАДЕНИЯ БАЛКИ НА ПУТИ

Пригородные поезда, следующие по Октябрьской железной дороге в сторону области, снова останавливаются на платформах Молжаниново, Новоподрезково и Подрезково. Движение поездов после падения балки на пути восстановлено, сообщили ТАСС в **пресс-службе** АО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания».

«Движение на перегоне Химки – Сходня восстановлено по всем путям, поезда вновь останавливаются в Молжаниново, Новоподрезково и Подрезково. Однако опоздания некоторых поездов еще могут сохраняться. Предварительная причина – падение балки на ж/д пути во время планового технологического «окна», которое произошло сегодня в 11:55», – сообщили в **пресс-службе**.

Ранее сообщалось, что пригородные поезда в сторону области временно не останавливаются на платформах Молжаниново, Новоподрезково и Подрезково из-за проведения восстановительных работ на участке Химки – Сходня. На станции был обеспечен беспрепятственный выход и вход через турникеты для пассажиров, следующих до своих станций в обратном направлении.

Ранее в среду в экстренных службах сообщили ТАСС, что рабочие проводили демонтаж пешеходного моста и повредили трос контактной сети на Октябрьской железной дороге. Сами провода сети не повреждены. Предварительно, пострадавших нет.

По версии **пресс-службы** МТППК, в 11:55 мск на перегоне Химки – Сходня произошел сбой в движении пригородных поездов. Причиной стало падение балки на железнодорожные пути при производстве работ, выполняемых сторонней организацией. Задержка в движении поездов в обе стороны составляет от 6 до 50 минут.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/10154297>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/article/2493464>

<https://www.vesti.ru/article/2493506>

<https://www.mskagency.ru/materials/3066345>

<https://tass.ru/proisshestiya/10151995>

<https://tass.ru/proisshestiya/10150835>

[Вернуться в оглавление](#)