



Ежедневный мониторинг СМИ

15 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ПРАЙМ; 2020.12.14; НОВАЯ ВПП АЭРОПОРТА ЮЖНО-САХАЛИНСКА БУДЕТ СТОИТЬ ПОРЯДКА 17 МЛРД РУБ – МИНТРАНС РФ	4
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.15; ДОЗАПРАВСКАЯ ГОСПОДДЕРЖКА; СУБСИДИИ АВИАКОМПАНИЯМ ПРОДЛИЛИ И СОКРАТИЛИ	4
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.15; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ДАЛИ ТЯГУ; ПОПРАВКИ К ПДД, ПРЕДЛОЖЕННЫЕ МИНТРАНСОМ, НАПРАВЛЕННЫ НА ДОРАБОТКУ	6
ВЕДОМОСТИ; 2020.12.15; ЭЛЕКТРОМОБИЛИ НЕ ПОЕДУТ БЕЗ ГОСПОДДЕРЖКИ; КАКОВЫ ШАНСЫ ЭЛЕКТРОМОТОРОВ В БОРЬБЕ С БЕНЗИНОВЫМИ И ДИЗЕЛЬНЫМИ	7
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.15; «МЫ СТРАНА ЧУДЕСНАЯ, ЛЮБИМ СОЗДАВАТЬ СЕБЕ ТРУДНОСТИ»; ГЛАВА ДИРЕКЦИИ СЕВМОРПУТИ «РОСАТОМА» ВЯЧЕСЛАВ РУКША О НОВЫХ ЛЕДОКОЛАХ И СТАРЫХ ПРОБЛЕМАХ	8
КОММЕРСАНТЬ ЧЕЛЯБИНСК; ЭЛЬМИРА ГАРИПОВА; 2020.12.15; ПЛАНЫ UTAIR ПОШЛИ НА СНИЖЕНИЕ; АВИАПЕРЕВОЗЧИК ОТМЕНИЛ ЧАСТЬ РЕЙСОВ ИЗ КУРГАНА В МОСКВУ НА 2021 ГОД	17
КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.12.14; ПОЕЗДКИ СОКРАЩАЮТ СРОКИ БРОНИРОВАНИЯ; ЗА СКОЛЬКО ДНЕЙ ДО ПУТЕШЕСТВИЯ РОССИЯНЕ ПОКУПАЮТ БИЛЕТЫ	18
ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2020.12.15; ПО ЭТУ СТОРОНУ: 95% РОССИЯН ОТКАЖУТСЯ ОТ ПОЕЗДОК ЗА РУБЕЖ В НОВЫЙ ГОД; ЗИМНИЕ РЕКРЕАЦИОННЫЕ ПРЕДПОЧТЕНИЯ ГРАЖДАН В ЭТОМ ГОДУ СОВПАДУТ С ЛЕТНИМИ	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ФУРСОВА ИРИНА; 2020.12.14; ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ ВОССТАНОВИТ ОБЪЕМЫ БЛИЖЕ К ЛЕТУ	21
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.12.14 12:17; РОСАВИАЦИЯ РАЗРАБОТАЕТ НОВЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ АВИАКОМПАНИЙ	22
МИР24 (MIR24.TV), 14.12.2020 13:53; «АЭРОФЛОТ» УСИЛИЛ КОНТРОЛЬ ЗА НОШЕНИЕМ МАСОК НА БОРТУ САМОЛЕТА	23
ГТРК ВОЛОГДА, 14.12.2020 12:24; ВОЛОГДА МОЖЕТ СТАТЬ ОДНИМ ИЗ ПЕРВЫХ ГОРОДОВ, ГДЕ РЕАЛИЗУЕТСЯ ПРОЕКТ «МОЯ ДОРОГА»	23
ВЕСТИ ЧУВАШИЯ; 2020.12.14 15:13; ДО 2024 ГОДА В ЧУВАШИИ УСТАНОВЯТ 6 ПУНКТОВ ВЕСОВОГО И ГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ	24
ТАСС; 2020.12.15; ПЕРВЫЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОДРОМА ЗАВЕРШИЛИ В УДАЛЕННОМ ПОСЕЛКЕ НА КАМЧАТКЕ	24
РЖД-ПАРТНЕР; 2020.12.14; ЯКУТИЯ НАПРАВИЛА ПРЕДЛОЖЕНИЯ В МИНТРАНС РОССИИ О ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ 10 АЭРОПОРТОВ	25
РБК ПЛЮС; ОКСАНА САМБОРСКАЯ; 2020.12.14; КРАСНОЯРСК ПОДВОДИТ ИТОГИ ПО НАЦПРОЕКТАМ	25
ТАСС; 2020.12.14; В ЗАБАЙКАЛЬЕ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ ЗА 2020 ГОД	26

РИА НОВОСТИ; 2020.12.14; БОЛЕЕ 250 КИЛОМЕТРОВ РЯЗАНСКИХ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2021 ГОДУ	27
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.12.14; ЮРИЙ ЦВЕТКОВ: ИДЕТ РАЗРАБОТКА «ДОРОЖНОЙ КАРТЫ» ПО РАЗВИТИЮ ЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА 2021-2023 ГОДЫ.....	27
РИА НОВОСТИ; 2020.12.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО СРЕДСТВА НА ПОДДЕРЖКУ ФЕДЕРАЛЬНЫХ МЕДУЧРЕЖДЕНИЙ.....	28
ПРАЙМ; 2020.12.14; ЗАКРЫТИЕ КИТАЕМ ДВУХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА С РФ НЕ ВЫЗВАЛО ДЕФИЦИТА ОВОЩЕЙ В ПРИМОРЬЕ – ВЛАСТИ	29
REGNUM; 2020.12.14; ОДИН ИЗ ГОРОДОВ РФ МОЖЕТ СТАТЬ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ТЕСТИРОВАНИЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА.....	30
ТАСС; 2020.12.14; ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В ЧЕЛЯБИНСКЕ ОЦЕНИЛИ В СУММУ ОТ 35 ДО 90 МЛРД РУБЛЕЙ.....	30
ИНТЕРФАКС; 2020.12.14; ВТБ ПЕРЕДАЛ ПЕТЕРБУРГУ 65% В АО «МЕТРОСТРОЙ СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ»	31
КОММЕРСАНТЪ РОСТОВ; 2020.12.14; МИНТРАНС НАШЕЛ ПОДРЯДЧИКА НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЧАСТИ РОСТОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА	32
ТАСС; 2020.12.14; С 21 ДЕКАБРЯ ТАКСИ БУДУТ БЕСПЛАТНО ВОЗИТЬ ВРАЧЕЙ, БОРЮЩИХСЯ С ПАНДЕМИЕЙ	32
ПРАЙМ; 2020.12.14; РЖД МОДЕРНИЗИРОВАЛИ СТАНЦИЮ НА БАМЕ С ВОЗМОЖНОСТЬЮ ДОПОТПРАВКИ 0,5 МЛН Т ДЛЯ НЕФТЕКОМПАНИИ.....	32
ТАСС; 2020.12.14; ПАССАЖИРЫ СМОГУТ ДОБРАТЬСЯ ПОЕЗДОМ ИЗ МОСКВЫ ДО ДЕРБЕНТА	33
ПРАЙМ; 2020.12.14; ОВК ПОСТАВИТ 360 ФИТИНГОВЫХ ПЛАТФОРМ КОНТЕЙНЕРНОМУ ОПЕРАТОРУ «ТРАНС СИНЕРГИЯ»	33
ТАСС; 2020.12.14; ГРАНИЦЫ ПОРТА ДИКСОН НА ТАЙМЫРЕ РАСШИРЯТ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТОВ НЕФТЕТЕРМИНАЛА	34
ПРАЙМ; 2020.12.14; ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ СНИЗИЛОСЬ В 3,7 РАЗА.....	34
РИАФАН; 2020.12.14; РОСАВИАЦИЯ ЗАЯВИЛА О СОХРАНЕНИИ ПОЛЕТОВ ИЗ РФ ЗА ГРАНИЦУ	34
ТАСС; 2020.12.14; РОСАВИАЦИЯ ПРЕДСТАВИТ В 2021 ГОДУ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ АВИАКОМПАНИЙ.....	35
ТАСС; 2020.12.14; АВИАКОМПАНИИ РФ ПОЛУЧАТ ПО 685 РУБЛЕЙ ЗА КАЖДОГО «ПОТЕРЯННОГО» НА ФОНЕ ПАНДЕМИИ ПАССАЖИРА.....	35
ТАСС; 2020.12.14; КАБМИН ПРОДЛИЛ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ АЭРОПОРТОВ И АВИАКОМПАНИЙ	36
ТАСС; 2020.12.14; «АЭРОФЛОТ» УСИЛИЛ КОНТРОЛЬ ЗА НОШЕНИЕМ МАСОК НА БОРТУ.....	37
ТАСС; 2020.12.14; НИИ АЭРОНАВИГАЦИИ ПРИЗНАЛ БЕЗОПАСНОСТЬ СПОРНОГО ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ДЛЯ ПОЛЕТОВ ИЗ ВНУКОВО	37
ТАСС; 2020.12.14; ПРОКУРАТУРА ДОБИЛАСЬ ОТМЕНЫ ЗАПРЕТА «ПОБЕДЫ» СУММИРОВАТЬ БАГАЖ ЛЕТАЮЩИХ ВМЕСТЕ ПАССАЖИРОВ.....	38
ТАСС; 2020.12.14; UTAIR ОТКРЫЛА ПЕРВЫЕ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В АНАПУ И ГЕЛЕНДЖИК.....	39
ТАСС; 2020.12.14; КОНТРАГЕНТ ЗАКЛЮЧИТ С ВЕРТОЛЕТНОЙ «ДОЧКОЙ» UTAIR МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО ДЕЛУ О БАНКРОТСТВЕ	39
ИНТЕРФАКС; 2020.12.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИЛО ОПЕРАТОРА МЕДИЦИНСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ РОСТЕХА ЕДИНСТВЕННЫМ ПОСТАВЩИКОМ ПО УСЛУГАМ САНАВИАЦИИ	40

Министерство транспорта РФ

ИНТЕРФАКС; 2020.12.14; «АНГАРА» ХОЧЕТ ВЕРНУТЬ ЛИЗИНГОДАТЕЛЮ ЛАЙНЕРЫ АН-148, ИХ ПОЛЕТЫ ПРИОСТАНОВЛЕНЫ ИЗ-ЗА НЕХВАТКИ КОМПЛЕКТУЮЩИХ	41
ТАСС; 2020.12.14; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ ИНФОРМАЦИЮ О МАССОВОМ СКОПЛЕНИИ ЛЮДЕЙ ПРИ ВХОДЕ В АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА	42

ПУБЛИКАЦИИ

ПРАЙМ; 2020.12.14; НОВАЯ ВПП АЭРОПОРТА ЮЖНО-САХАЛИНСКА БУДЕТ СТОИТЬ ПОРЯДКА 17 МЛРД РУБ – МИНТРАНС РФ

Ориентировочная стоимость проекта строительства новой взлетно-посадочной полосы (ВПП) в аэропорту Южно-Сахалинска составляет порядка 17 миллиардов рублей, сообщается на сайте **Минтранса России**.

Как отмечает министерство, в понедельник в **Минтрансе** прошла встреча **министра транспорта Виталия Савельева** с губернатором Сахалинской области Валерием Лимаренко, на которой обсуждались значимые проекты, направленные на повышение транспортной доступности региона. «Валерий Лимаренко рассказал о планах строительства новой взлетно-посадочной полосы в аэропорту Южно-Сахалинска. Проект строительства разработан и проходит стадию экспертизы. Его ориентировочная стоимость составляет порядка 17 миллиардов рублей. В ближайшее время будет рассмотрена возможность выделения федерального софинансирования строительства, начиная с 2022 года», – говорится в сообщении.

В январе Лимаренко сообщал, что ВПП будет стоить 14 миллиардов рублей: около одного миллиарда рублей областных денег и порядка 13 миллиардов федеральных. Новая ВПП длиной 3,4 километра и шириной 60 метров сможет принимать лайнеры типа Ан-124 «Руслан» (по габаритам) и Boeing-747-8F (по нагрузкам).

Также на встрече обсудили субсидирование авиаперелетов в Дальневосточном федеральном округе (ДФО). Сообщается, что Лимаренко отметил необходимость федерального софинансирования внутренних перевозок в ДФО в размере не менее 3,7 миллиарда рублей в год. «Проект постановления о субсидировании местных авиаперевозок ранее был внесен в правительство РФ. Также речь шла о выделении Дальнего Востока как отдельной категории субсидирования региональных авиаперевозок в рамках постановления правительства РФ № 1242», – указывается в сообщении министерства.

Кроме того, на встрече отметили необходимость дополнительного федерального финансирования в объеме одного миллиарда рублей для опережающего ввода в эксплуатацию в 2021 году четырех социально-значимых объектов дорожного **нацпроекта**. **Минтранс** сообщил, что рассмотрит возможность выделения дополнительных средств.

Также важным проектом для региона является строительство дороги, соединяющей федеральные трассы Южно-Сахалинск – Холмск и Южно-Сахалинск – Оха, отмечает министерство. Она позволит разгрузить уличную сеть областного центра, по которой сегодня осуществляется перевозка грузов от морских портов в другие районы области и обратно. По данным **Минтранса**, длина участка составляет 22 километра, предполагаемая стоимость строительства – девять миллиардов рублей.

На ту же тему:

https://www.securitymedia.ru/news_one_12002.html

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.15; ДОЗАПРАВСКАЯ ГОСПОДДЕРЖКА; СУБСИДИИ АВИАКОМПАНИЯМ ПРОДЛИЛИ И СОКРАТИЛИ

Правительство продлило программу субсидирования авиакомпаний и аэропортов, потерявших пассажиров из-за коронавируса. Теперь авиакомпании смогут получить компенсации и за полеты в августе–ноябре, однако всю сумму запланированных на этот год субсидий в 23,4 млрд руб. они так и не выберут. Более того, поддержка станет

дифференцированной: так, дальневосточные перевозчики получают более 1 тыс. руб. на каждого потерянного пассажира, а чартерные авиакомпании – более чем в два раза меньше.

Правительство продлило срок, в течение которого авиакомпании и аэропорты могут получить компенсации из-за падения пассажиропотока вследствие пандемии. До сих пор выплаты субсидий авиаперевозчикам предусматривались только за период с февраля по июль, аэропортам – только за второй квартал.

Согласно новым правилам, программа компенсаций продлевается до ноября, при этом применяемый для расчета субсидии размер расходной ставки увеличивается с 365 до 685 руб. за каждого «потерянного» из-за коронавирусных ограничений пассажира.

Кроме того, правительство решило поддержать авиакомпании, зарегистрированные на территории Дальневосточного федерального округа, – для них размер субсидии будет рассчитываться с учетом повышающего коэффициента 1,5. Самые крупные дальневосточные перевозчики – «Аврора», входящая в группу «Аэрофлот», и «Якутия». Однако «Аврора» не может получить субсидию, поскольку «Аэрофлот» уже выбрал максимальные возможные для группы 7,9 млрд руб. При этом крупные чартерные перевозчики – обслужившие более 500 тыс. пассажиров в 2019 году и с долей регулярных рейсов менее 50% от общего числа полетов – наоборот, получают меньшие компенсации (коэффициент составит 0,61). В число таких перевозчиков могут попасть, например, Azur Air, Royal Flight.

Также из постановления следует, что общая сумма субсидий, выделенная на поддержку авиакомпаний, сократилась с 23,4 млрд до 20,95 млрд руб. Как пояснили в **Росавиации**, средства были перераспределены на другие программы субсидирования авиапредприятий. На какие именно, в ведомстве не уточнили.

Крупнейшие авиакомпании получают сравнительно небольшие суммы. Исходя из формулы, S7 за август–ноябрь может получить 406 млн руб., причем основной объем обеспечило падение пассажиропотока в ноябре (258 млн руб.). «Уральские авиалинии» могут претендовать на чуть большую сумму – 670,7 млн руб.

Пока нет (смысла в новых субсидиях. – “Б”). Потому что мы еще даже 23,4 млрд руб. не выбрали. Летом и в сентябре количество внутренних авиаперевозок увеличилось, пошли поступления в бюджеты компаний.

Показатели других авиакомпаний за ноябрь **Росавиация** пока не раскрыла. Если считать только за август–октябрь, то Utair может получить 444,8 млн руб., «Якутия» – около 56,8 млн руб. Azur Air даже при понижающем коэффициенте для чартерных перевозчиков может рассчитывать на 464,1 млн руб. Nordwind может рассчитывать на 397,7 млн руб., Red Wings – 203,1 млн руб. Поскольку в ноябре пассажиропоток практически у всех авиакомпаний существенно снизился по сравнению с 2019 годом, сумма компенсаций за этот месяц может оказаться значительной.

Программа поддержки авиакомпаний была запущена в мае. В ноябре заместитель генерального директора S7 Group Дмитрий Куделькин сообщил, что из запланированных 23,4 млрд руб. отрасль успела получить порядка 15 млрд руб. Он высказал опасения, что без продления действия постановления оставшиеся 8 млрд руб. перевозчики получить не смогут. В **Росавиации** тогда отметили, что подготовили проект постановления о продлении действия субсидий по ноябрь, предусматривающий увеличение расходной ставки. Однако полную сумму субсидий в 23,4 млрд руб. авиакомпаниям в этом году выбрать все же не удастся.

Общий объем финансирования поддержки аэропортов остался прежним – 10,9 млрд руб. Из них, как сообщал 19 ноября **замглавы Росавиации Алексей Новгородов** на форуме «Транспорт России», ведомство на 1 ноября уже одобрило субсидии на сумму 9,1 млрд руб. за второй квартал. Таким образом, аэропортам осталось выбрать лишь 1,8 млрд руб. Теперь правительство разрешило им получить компенсации и за июль.

Елена Сахнова из «ВТБ Капитала» отмечает, что любая поддержка для авиакомпаний «лучше, чем ничего». Она подчеркивает, что период субсидирования теперь охватывает и ноябрь, когда начал сокращаться внутренний трафик. Дополнительные 5,1 млрд руб. не помогут избежать проблем, но, несомненно, поддержат перевозчиков в условиях, когда те не смогли накопить денежные средства за лето, продолжает она. При этом аналитик полагает целесообразным по той же причине продлить поддержку как минимум на первый квартал 2021 года, когда пассажиропоток также будет низким.

<https://www.kommersant.ru/doc/4615021>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/12/14/rosaviaciia-predstavit-dopolnitelnye-mery-podderzhki-aviakompanij.html>

<https://rns.online/transport/pravitelstvo-snizilo-obyom-subsidii-aviakompaniyam-iz-za-koronavirusa-2020-12-14/>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.15; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ДАЛИ ТЯГУ; ПОПРАВКИ К ПДД, ПРЕДЛОЖЕННЫЕ МИНТРАНСОМ, НАПРАВЛЕННЫ НА ДОРАБОТКУ

По просьбе Центра организации дорожного движения (ЦОДД) Москвы, «Союза пешеходов», представителей перевозчиков **Минтранс** доработает проект поправок к ПДД. Наибольшей критике в рамках «регуляторной гильотины» подверглись нормы, устанавливающие правила движения для электросамокатов и моноколес: эксперты сочли их слишком опасными для пешеходов и самих пользователей индивидуального электротранспорта. Новая версия документа появится не раньше 2021 года.

Масштабный проект поправок к ПДД **Минтранс** подготовил еще в 2019 году, с тех пор он несколько раз корректировался, о чем “Ъ” рассказывал. Документ готовился специально для введения правил движения электросамокатов и моноколес, но позже оброс другими поправками (новые знаки, правила парковки, обязанности водителей и т. д.). Последняя версия была опубликована на regulation.gov.ru в апреле, а осенью направлена в аналитический центр при правительстве РФ в рамках процедуры «регуляторной гильотины». Там документ раскритиковали эксперты, входящие в рабочую группу «Безопасность дорожного движения» (ее сопредседателем является замглавы МВД Игорь Зубов, в состав входят глава **Ространснадзора Виктор Басаргин**, глава ЦОДД Москвы Михаил Кизлык и т. д.). В декабре поправки были отправлены в **Минтранс** на доработку. **«В настоящее время проект дорабатывается с учетом поступивших замечаний»,** – подтвердили “Ъ” в **пресс-службе Минтранса**.

Самой масштабной критике, выяснил “Ъ”, подверглись нормы, посвященные регулированию движения «Средств индивидуальной мобильности» (СИМ). Этот термин, который вводит **Минтранс** в правила, объединит электросамокаты, моноколеса, ролики, коньки, скейтборды и т. д. Пользователям СИМ при соблюдении определенных условий разрешат выезжать на тротуары, пешеходные дорожки, а также проезжую часть улиц, где скорость движения ограничена 60 км/ч. Общественная организация «Союз пешеходов» считает, что эти нововведения подвергнут существенному риску пешеходов и самих пользователей СИМ, навыки передвижения которых по проезжей части никто не проверяет. Об этом в своем заключении сказал и специалист дирекции по организации дорожного движения Санкт-Петербурга Дмитрий Попов: поправки могут «привести к существенному снижению безопасности движения в местах совмещенного движения, особенно с применением СИМ, приводимых в движение двигателями». «Союз пешеходов» подверг сомнению эффективность нормы, согласно которой на тротуарах пользователь СИМ должен передвигаться не быстрее 20 км/ч: непонятно, как и кто это будет контролировать.

Центр организации дорожного движения Москвы, в свою очередь, в заключении обратил внимание на риск «правовой неопределенности» при принятии поправок. Под новый термин СИМ попадают, помимо прочего, самокаты, однако они же могут быть отнесены и к велосипедам – по действующим правилам к последним относятся транспортные средства, имеющие «по крайней мере два колеса и приводимые в движение, как правило, мускульной силой». В центре также не поддержали идею **Минтранса** разрешить использовать бело-лунные светофоры не только для регулирования движения трамваев, но и для всех транспортных средств, которые могут выезжать на «выделенки» (автобусы, такси и т. д.). «Это снизит безопасность движения и приведет к путанице водителями транспортных средств, допущенных к движению по полосе для маршрутных транспортных средств, какой сигнал какого светофора они обязаны соблюдать», – считают в ЦОДД. Центр также просит установить в новых ПДД запрет на движение автомобилей и безрельсового транспорта по выделенкам, проложенным по трамвайному полотну.

Собственную позицию по поводу поправок к ПДД отстаивает и Татарстан: **премьер-министр** республики Алексей Песошин направил соответствующее письмо в адрес **Минтранса РФ**. Регион предлагает приравнять электросамокаты мощностью 250 Вт и с максимальной скоростью более 20 км/ч к мопедам, для управления которыми необходимы права. А вот пользователи роликовых коньков, обычных самокатов и скейтбордов должны оставаться пешеходами. Такой же позиции придерживается и ГИБДД России.

«Поправки отправлены на доработку по ряду причин, – пояснил “Ъ” сопредседатель рабочей группы «Безопасность дорожного движения» Евгений Литвин. – СИМ – это не полноценные транспортные средства, это, скорее, средства маломобильности, используемые, чтобы преодолеть «последнюю милю» – доехать от дома до остановки автобуса, от подъезда до магазина и т. д. Именно так они должны быть позиционированы в правилах. Кроме того, по поправкам выходило, что пользователи СИМ в ряде случаев имеют больше прав, чем пешеходы, что вызвало критику и непонимание».

Минтранс, по информации “Ъ”, планирует представить новую версию поправок, доработанную по замечаниям экспертов и ГИБДД, уже в 2021 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4614969>

ВЕДОМОСТИ; 2020.12.15; ЭЛЕКТРОМОБИЛИ НЕ ПОЕДУТ БЕЗ ГОСПОДДЕРЖКИ; КАКОВЫ ШАНСЫ ЭЛЕКТРОМОТОРОВ В БОРЬБЕ С БЕНЗИНОВЫМИ И ДИЗЕЛЬНЫМИ

Александр Фролов, заместитель гендиректора Института национальной энергетики сомневаться в победе электромобилей в битве с автомобилями на двигателях внутреннего сгорания (ДВС) уже дурной тон. Даже ОПЕК предполагает рост доли электротранспорта к 2045 г. до 16,5%. Но есть и ряд важных проблем, с которыми уже сталкивается электротранспорт.

В 2018–2019 гг. мировые продажи транспортных средств падали. В основном пострадал легковой сегмент из-за сокращения спроса на новые автомобили в Китае. А эта страна – крупнейший авторынок планеты. В то же время количество проданных электромобилей в мире росло: 1,98 млн в 2018 г., 2,1 млн в 2019-м. Однако рос и спрос на нефть. То есть сегодня электромобили не оказывают заметного воздействия на рынок нефти. Вопрос лишь в том, смогут ли они когда-нибудь достичь такого количества, чтобы их воздействие стало заметным. Практически все прогнозы говорят, что да, смогут. Различаются лишь оценки того, когда это произойдет. Скажем, IRENA Global Energy Transformation ожидает к 2040 г. рост до 80%. Но большинство прогнозов предполагает рост до 20–30%.

Впечатление от этих масштабов портят очевидные промахи прогнозов ближнего прицела. Так, ранее МЭА ожидало, что в 2020 г. электрический автопарк достигнет 13 млн, но, хотя в 2019 г. и было продано рекордное количество электромобилей, прирост рынка составил всего 120 000 единиц. Для сравнения: прирост спроса в 2018 г. по сравнению с 2017-м

составил 808 000 единиц. Причина падения – ужесточение требований к электромобилям в Китае, на долю которого в последние годы приходилась примерно половина всех продаж электромобилей в мире. В числе прочего государственных субсидий лишились электромобили, которые обладают запасом хода менее 150 км. Если в 2018 г. в КНР, по данным МЭА, было продано 1,08 млн электромобилей, то в 2019 г. этот показатель немного снизился – до 1,06 млн.

Электромобили активно продаются только там, где есть широкомасштабная государственная поддержка: покупателю компенсируют часть затрат (\$5000–20 000), дают льготы по транспортному налогу, организуют бесплатные стоянки с возможностью зарядить машину, разрешают езду по выделенным полосам. Но государственная поддержка не может длиться вечно. Одно дело, когда вы компенсируете покупку тысячи электромобилей, другое дело – когда миллиона. Примечательно, что власти Китая решили продлить меры поддержки электротранспорта, прекращавшиеся в 2020 г., до 2022 г., чтобы компенсировать последствия пандемии. Эти меры оказались достаточно эффективными: продажи активно растут в последние месяцы. И в целом авторынок КНР как минимум повторит прошлогодний результат. Это метод пряника.

В то же время Евросоюз активно налегает на кнут, ужесточая экологические нормы. Благодаря этому продажи электромобилей росли на фоне катастрофически обвалившегося европейского авторынка. Но наибольший объем продаж приходится не на чистые электромобили, а на гибриды. В целом в мире из совокупных 7,2 млн чистые электромобили составляют 4,8 млн, а остальное – это заряжаемые гибриды (автомобили с электромотором и ДВС). В будущем в гибридную лазейку будет уходить все больше потребителей. Тем более что по мере неизбежного сокращения субсидий цены на электромобили вновь начнут кусаться.

Ценовой вопрос в случае с электромобилями до сих пор остается столь же актуальным, как и 10 лет назад. Китайский подход выглядит более перспективным, так как он подразумевает электрификацию в первую очередь крупных потребителей: автобусов, такси и т. п. В этом плане намерение властей Москвы заменить все дизельные автобусы электробусами выглядит не бесспорным, но разумным шагом.

Принципиально, что даже в ходе текущего кризиса количество потребителей традиционных видов моторного топлива растет. После кризиса рост продолжится. А параллельно в ближайшее десятилетие будет, конечно, развиваться и электрический сегмент, особенно за счет только зарождающегося сегмента водородных автомобилей. К концу 2020-х гг. он может превысить показатель в 30–35 млн единиц (включая в том числе заряжаемые гибриды). Суммируя сказанное, думаю, что при сохранении текущей динамики и на существующей технологической базе электрический автопарк, скорее всего, постигнет судьба других альтернатив (например, метана и пропан-бутана): он займет небольшой сегмент рынка, в котором применение электротранспорта окажется наиболее эффективным.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/12/14/850945-elektromobili-gospodderzhki>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.15; «МЫ СТРАНА ЧУДЕСНАЯ, ЛЮБИМ СОЗДАВАТЬ СЕБЕ ТРУДНОСТИ»; ГЛАВА ДИРЕКЦИИ СЕВМОРПУТИ «РОСАТОМА» ВЯЧЕСЛАВ РУКША О НОВЫХ ЛЕДОКОЛАХ И СТАРЫХ ПРОБЛЕМАХ

В этом году «Росатом» получил самый мощный атомный ледокол «Арктика». О том, как идет его эксплуатация, планах по продолжению строительства серии атомных ледоколов 60 МВт, а также о реалистичности выхода на перевозку 80 млн тонн грузов по Севморпути в 2024 году “Ъ” рассказал заместитель гендиректора «Росатома», глава дирекции Севморпути Вячеслав Рукша.

– Довольны ли вы ледоколом «Арктика», который был сдан осенью? По данным “Ъ”, в ноябре при выходе в эксплуатацию у ледокола возникли проблемы с носовым подшипником правого гребного электродвигателя (ГЭД).

– Нет, немного не так. Это проблема не с подшипником, а со смазкой этого подшипника, это разные вещи. К вашей радости, (Смеется.) могу сообщить, что это поставка одного испанского завода. Но, если серьезно, как ни странно, первый выход «Арктики» показал, что наибольшее число мелких, подчеркиваю, мелких отказов как раз у иностранных комплектующих. Иногда сталкиваемся с плохим качеством. Вопрос системы смазки подшипников – он нам понятен, пришлось корректировать. Не забывайте, новый атомный ледокол – уникальное, суперсложное инженерное сооружение. Десятки тысяч деталей, километры коммуникаций и кабелей. Сейчас уже в рабочих условиях тестируем, проверяем все системы, каждую мелочь, команда привыкает к нюансам, новшествам. Но по первым ощущениям, как человека все же с техническим образованием – и я был довольно долго начальником службы автоматики атомного ледокола «Сибирь», – я считаю, что ледокол будет хорошим.

Есть изначально всем известная проблема, с которой был принят ледокол в эксплуатацию, – выход из строя носового статора правого электродвигателя. С ней будет понятно в следующем году, когда выгрузим ГЭД, поменяем. При этом по своим общим качествам ледокол будет соответствовать всем ожиданиям. По ледопроеходимости, по маневренным качествам и так далее. В техническом задании ледопроеходимость стоит 2,8 метра, скорее всего, в реальности, с учетом хорошего нового корпуса, она будет за 3 метра – надо похвалить ЦКБ «Айсберг».

– А что касается надежности?

– Требования у нас одни из самых высоких в мировом масштабе, серьезнейшие, нужна безотказная работа всех элементов ледокола. Нужна надежность, которую демонстрируют уже ныне старенькие ледоколы, которые могут работать по девять-десять месяцев в Северном Ледовитом океане без захода на базу, при этом в течение месяца бегают все 30 суток. Уровень активности сегодня таков, что нет времени на профилактику.

Ну, отказала сегодня система смазки на правом электродвигателе... Это отладится в ближайшее время. Любой ледокол и в СССР выхаживался минимум год-полтора. С другой стороны, уже сейчас понятно, что (реакторная установка – “Ъ”) «Ритм-200» – очень хорошая установка и не должна беспокоить. Паротурбинная установка ПТУ-72 Кировского завода, думаю, покажет в итоге надежную работу. Новый ледокол не имеет вспомогательных паротурбинных механизмов, как на старых ледоколах. Все работает на электричестве, поэтому важна работа единой системы электроснабжения внутреннего потребления (собственных нужд ледокола) и электродвижения. Один из важнейших вопросов – поддержание частоты (тока – “Ъ”), работа преобразователей частоты электродвигателей. Я думал, что может быть больше проблем с поддержанием столь высокой точности частоты. Но здесь как раз практически замечаний нет. Отказ отдельного элемента электрооборудования – это не столь важный вопрос. Напомню также, что ледокол долго строился. Оборудование заказывали еще до начала работ, оно пролежало шесть-восемь лет и потом только было установлено. Нужно немного времени, и мы будем использовать отличный атомоход.

– В итоге вам удалось наладить систему электродвижения, с которой, по данным “Ъ”, возникли проблемы на испытаниях ледокола?

– Хочу напомнить, что в техническом проекте электродвижение должна была поставлять французская фирма Convertteam. Но затем было принято решение, что это должен быть российский производитель. Я тоже был сторонником такого решения. За поставку систем электродвижения отвечал Крыловский научный центр с ЦНИИ СЭТ плюс «Русэлпром». Уже понятно, что основное оборудование, электродвигатели и генераторы будут выполнять свою функцию (если не принимать во внимание отказ правого статора). А вот

такую систему управления электродвижением с преобразователями частоты, электродвигателями никто в мире не выполнял для таких мощностей с такой динамикой. По исходным техническим требованиям у нас там 3 секунды сброс нагрузки в 20 МВт и 15 секунд – набор. И это не обычная энергетическая установка, а транспортная. Ледоколу требуется быстро остановиться, развернуться и так далее. Здесь видно, что нужна дополнительная внимательная настройка системы.

Это объяснимо. Если по реакторам и турбинам были стендовые испытания, имелся опыт у «ОКБМ Африкантов» и Кировскому заводу также удалось восстановить потерянные компетенции, то для электродвижения стенда не придумано. Это совершенно новая технология для таких мощностей. В данном случае настройка электродвижения производится в море в рабочих ходовых испытаниях. Для такой сверхновой системы потребуется время – месяцы, дай бог, меньше. Надеюсь, к маю мы все уладим.

– Учитывая, что ледокол уже сдан, настраивать систему электродвижения будет Балтзавод по гарантии?

– Конечно, у нас гарантийный период. Одновременно коллеги из Крыловского центра, ЦНИИ СЭТ обеспечивают подготовку людей уже у нас, в «Атомфлоте».

Кстати, с учетом строящейся серии таких ледоколов специалистов у нас в России, которые знают и могут работать с современными системами электродвижения, с такими характеристиками, не так много. В ближайшее время «Атомфлоту» потребуются серьезные кадры.

– Кто будет платить за смену ГЭД и новый двигатель в 2021 году?

– Есть гарантия – вы правильно сказали, – соответствующие бумаги в рамках подписания приемо-сдаточного акта оформлены, и есть оценки. Важно, что технологическая схема представлена. Это забота Балтийского завода. А вот как он будет разбираться со своими поставщиками, или это будет страховой случай – это уже, конечно, жизнь 2021 года покажет.

– А после этого еще будут проводиться какие-то дополнительные испытания «Арктики»?

– Конечно! Мы для этого корректировали постановление правительства. В этом году мы получили ледокол с мощностью не менее 50 МВт, а в 2021 году «Арктика» должна получить свои полноценные 60 МВт, и, естественно, соответствующие ходовые испытания предусмотрены.

– Но проводкой газозовов ледокол «Арктика» будет заниматься уже после ледовых испытаний весной?

– Нет, почему? Он будет заниматься (сейчас – “Ъ”). Сейчас перышки почистит, обкатается... Первая проводка 24 ноября по СМП уже была осуществлена – сухогруз «Северное сияние».

Главная задача – довести ледокол до более высокого уровня надежности, чтобы не было каждые сутки какой-то мелкой проблемы.

Вполне возможно, что еще какой-то заход потребуется в Мурманск, в первую очередь по системам, важным для хода ледокола. У «Атомфлота» задача – с января 2021 года ледокол должен стабильно работать. Следующий сезон, вне сомнений, мы будем работать без каких-то долгосрочных обязательств, по разовым заявкам, в рамках тарифной политики. Уверен, что уровень квалификации персонала в «Атомфлоте» достаточно высокий, чтобы быстро освоить и такой ледокол.

– Сможет ли «Арктика» ходить круглогодично на Севморпути в восточном направлении?

– Это вопрос скоростных режимов, средней скорости проводки.

– Скорость проводки 6–8 узлов – это возможно?

– Да, если мы ставим задачу вписываться в 10–12 суток, не вижу проблемы. Среднюю скорость хотелось бы иметь не менее 10 узлов. В мире массовые грузы идут со скоростью 14 узлов по чистой воде. От Сабетты до Японии севером по сравнению с маршрутом от Сабетты до Японии югом через Суэцкий канал мы можем дать до 15 суток экономии в

одну сторону, на круговом рейсе – до 30 суток. Это приличная экономия по провозной способности, топливу и т. д.

– Есть мнение, что ледокол так и не получился двухосадочным. Сможет ли он со своей минимальной осадкой работать в устьях рек?

– Я устал отвечать на этот вопрос. К сожалению, очень много людей, которые считают, что они специалисты во всех областях, – это проблема всей страны. Чем меньше понимают, тем большими специалистами себя считают.

Сама по себе осадка ничего не значит, главное – районы плавания. Я хочу напомнить, что у нас в техническом задании прописано, что ледокол должен обеспечить плавание до порта Дудинка в Енисейском заливе и до терминала «Ворота Арктики» в Обской губе. Осадка морская и пресноводная – разная. Расчеты ЦНИИМФ и ЦКБ «Айсберг» подтверждают безопасную работу ледокола на тех глубинах под килем, которые будут.

Дискуссия идет не между специалистами, а между журналистами и юристами. Чтобы поставить точку в спорах, «Арктика» должна сходить поработать на ледовые испытания в Дудинку и показать людям, в первую очередь «Норильскому никелю», что есть новый универсальный ледокол на 40 лет, и мы готовы работать. Сейчас уже у нас и у руководства «Норникеля» есть понимание, что нужно подписывать долгосрочный контракт и под этот новый ледокол составлять свою судостроительную программу. Также ледокол должен сбегать в район мыса Каменного, к терминалу «Ворота Арктики», и там тоже поработать. Но ледокол немножко потяжелее стал, это правда...

– Минимальная осадка 9,28 метра?

– Ну, примерно. В пресной воде, будьте аккуратны! У ледокола два показателя: ледопроемимость и районы плавания. Вот ледопроемимость точно будет лучше. Районы плавания, несмотря на то что ледокол немножко подсел, тоже будут обеспечены. Он точно будет универсальным атомным ледоколом. Можно работать на морских участках, где глубины вас не беспокоят, и можно будет работать в устьях наших крупных сибирских рек Оби и Енисея.

– Каким образом «Арктика» строится на три года больше срока, но ее цена не увеличивается?

– Балтийский завод заявляет об убытках. Думаю, там более сложная экономика, если смотреть комплексно. Важно, что ледокол построили, цена твердая. Могу показать кучу писем с обоснованием, когда делался бюджетный паспорт. Могу сказать, что в первую очередь большая ошибка вышла по трудозатратам. Реально они оказались на 15–20% больше по разным причинам. Ожидалось, что будет более глубокая модернизация Балтийского завода, больше денег на нее дадут из других источников. Денег не дали, и те технологии, что есть у Балтийского завода, они более трудозатратны. Потом по новым закупочным законам потребовалась банковская гарантия страхования, это на каждый ледокол сразу плюсом под 1,5 млрд руб.

Надеюсь, сейчас будет решение. Уже раз построен головной ледокол, есть возможность посмотреть все в деталях – вот был бюджетный паспорт с такими-то параметрами и вот сейчас построили с такими.

– А как идет строительство уже серийных ледоколов на Балтзаводе? По информации “Ъ”, сдвигаются вправо сроки сдачи «Сибири». В связи с чем?

– Я бы ответил философски, в защиту Балтзавода. Контракт на головной ледокол подписали только в конце августа 2012 года, он должен был быть сдан в 2017 году. По таким серьезным объектам прямых поставщиков за 500, по крупному оборудованию – 5–10 компаний. Балтзавод после подписания контракта провел закупочные процедуры, в результате которых от технического проекта остались только реакторная установка и резервный дизельный генератор. А дальше еще год мы корректировали рабочую конструкторскую документацию, собирали конструкторов по всей стране, чтобы перерисовать все новые фундаменты, трубопроводы или клапаны других размеров и так

далее. Мы страна чудесная, любим создавать себе трудности. Второй фактор – это темпы наращивания трудовых ресурсов, их соотношения. В 2012 году, когда началось строительство головного ледокола, на Балтзаводе работало 1,2 тыс. человек, сегодня – 6,5 тыс. Нужно здесь учитывать и модернизацию технологических процессов, объектов, которые есть на заводе, и так далее. Это небыстрые процессы. Если страна 25 лет не строила такие сложные объекты, то сразу произвести их в чудесно короткие сроки вряд ли получится. Турбины такие десятилетия не делали – достаточно посмотреть на Кировский завод. Электродвижение такое вообще никогда не делали. Сдвиг вправо практически на два-три года головного ледокола и, как следствие, серийных был прогнозируемый. Я вижу, конечно, недостатки и в организационной части Балтзавода, но это второстепенный фактор.

Для серийных ледоколов сдача с уходом сроков вправо на месяц, на два для нас в целом не критична. У нас есть четкое поручение: август 2021 года – по «Сибири», сентябрь 2022 года – по «Уралу». Для нас важно иметь ледокол к сезону. Если «Сибирь» появится в октябре–ноябре, с нашим опытом с головным ледоколом все же это будет нестрашно. Важно, чтобы ледокол не переполз в 2022 год.

– Эксперты часто критикуют серию за то, что серийные ледоколы строятся фактически без учета эксплуатации головного. Насколько справедливы опасения, что все ошибки, выявленные на «Арктике», скопируют на следующих судах?

– Я согласен с ними. Но отвечу на ваш вопрос своим вопросом. Вы предложили бы проекту «Ямал СПГ» не работать сегодня, а стартовать только в 2024 году? Риск не занять свою долю мирового рынка СПГ был бы достаточно высок. Поэтому мы работали в двух направлениях – как можно быстрее построить замещающую серию, причем официально на 40 лет службы. И продлить ресурс имеющихся ледоколов – изначально мы планировали на 200 тыс. часов, сейчас видим 260 тыс., то есть продление работы атомных установок в 2,6 раза. Мое ощущение, что все же было более правильное решение не бояться и строить сразу всю серию.

– Будете ли вы что-то менять на четвертом и пятом ЛК-60?

– На мой взгляд, этого не требует жизнь. Универсальность он сохранил, и с ледопроходимостью понятно.

– Одной из претензий к ЛК-60 был отказ от использования плакированного металла. Насколько это может отрицательно отразиться на эксплуатации ледоколов?

– Из опыта пояс из плакированного металла в реальной жизни не очень влияет на эксплуатацию. Может быть, если плохо покрасил на третий год... Эта тема сейчас для проекта 10510 обсуждается – для ледокола на 120 МВт «Лидер», вполне возможно, плакированный пояс надо применять. Мощность другая, и это поможет снизить коэффициент трения корпуса, пароход-то большой.

– А есть такие технологии в России?

– Сейчас появляются.

– На каком этапе сейчас строительство «Лидера»?

– У нас, можно сказать, ноль-этап. Спасибо «Роснефти» – опережающее финансирование выделено. ЦКБ «Айсберг» продвинуло проект, подготовленный объем рабочей конструкторской документации сейчас позволяет уверенно начинать строительство ледокола. Сейчас идет строительство первых секций, контрактация с основными поставщиками. В некотором смысле можно говорить о модульности, в чем-то производителям даже будет полегче... Реакторная установка «Ритм-400» – это масштабирование «Ритма-200», соответственно, четыре турбины вместо двух, четыре генератора. Чуть сложнее с электродвигателем, потому что четыре вала, но, чтобы достигнуть 120 МВт, легко считается, сколько надо их иметь. Главный вопрос к реализации исходных технических требований по системе электродвижения. В целом технические возможности, которые заложены на «Звезде», очень современные. Беспокоит

только, что корпус требует много ручного труда, особенно качественной сварки, паротурбинная установка имеет свою специфику. Но я думаю, что здесь в кооперации с Балтзаводом и на базе субконтрактов должно все строиться. Все же полученный опыт по строительству ледокола 22220 – это, конечно, большое дело.

– Но у «Звезды» нет лицензии на строительство судов с атомными установками.

– Все нормально. Вовремя, может быть, не все успели, да. Они не ожидали, что процесс получения лицензии будет такой длительный. Для того чтобы сварить секции, лицензии имеются. То, что они получают лицензии на работу с атомными установками до конца этого года, у меня сомнений нет.

– Принято ли уже окончательное решение о строительстве серийных ледоколов «Лидер»? Прорабатывали ли вы варианты концессии?

– Нет. Решено, что это точно будет концессия. По темпам строительства сказать пока не могу. Спасибо председателю правительства **Михаилу Мишустину**, по результатам его визита в Мурманск есть четкое поручение проработать вопросы финансирования строительства новых ледоколов. Мы свои взгляды к 25 декабря подготовим.

– Какие-то предварительные итоги ваших предложений вы можете озвучить?

– Мы сейчас их только готовим. В том поручении есть и первый пункт, где четко прописаны грузопотоки, которые дадут главные инвесторы к 2024 году.

– Да, и там еще прописана необходимость зафиксировать ответственность организаций по соблюдению заявленного грузопотока. Это как-то уже оформлено?

– Везде, где есть серьезные долгоиграющие проекты, нужны долгосрочные отношения. Если я строю ледокол под какой-то проект, я должен понимать, что он будет загружен работой. И они должны быть уверены, что темпы строительства ледоколов будут соответствовать темпам развития их проектов. Как у нас получилось с «Ямал СПГ», есть контракт на 20 лет. Вы же не можете построить ледокол на 100 млрд руб., а потом три-четыре года ждать и просто смотреть по весне на птичек, медведей, а зимой в минус 50 прятаться в каюте.

– По данным “Ъ”, уже существует проблема нехватки ледоколов для небольших компаний. Более мелким игрокам приходится договариваться о проводке и вхождении в караван не с собственником ледоколов, а с крупным бизнесом, имеющим долгосрочные контракты. Разве это не нарушение принципа недискриминационного доступа?

– Немножко не так. Они неправду говорят в том смысле, что они не хотят жить в скоординированном времени. Если какая-то там компания вдруг решила в ноябре на каком-то суденышке заработать денег и сбежать, условно, на выгрузку какой-то продукции, то так, скорее всего, не получится. Надо понимать, что сегодня в Арктику приходит регулярная, заранее планируемая работа. Для координации теперь можно использовать Штаб морских операций «Атомфлота». Подайте заявку, напишите письмо о ваших планах. Может, не потребуется ледокольного сопровождения, так проведут.

– Некоторые компании жаловались на высокую стоимость ледовой проводки. Будет ли «Росатом» корректировать свою ценовую политику?

– Не могу согласиться с фразой «высокая стоимость ледовой проводки». Я сразу спрошу: сколько стоит, например, грузовое судно в сутки, сколько оно денег получает, как зарабатывает? Уверен, смело вам могу сказать – точно больше, чем атомный ледокол. Не думаю, что капитан атомного ледокола должен получать зарплату меньше капитана газоведа. Поэтому некорректно говорить о высокой стоимости проводки. Она достаточная, чтобы товары российские, особенно углеводородные, продавались на тихоокеанских рынках эффективно. А вот структура транспортных затрат – другая тема. Но я уверен, что ледокол не может быть бесплатным, иначе не будет равной доступности. Мы обсуждали, что кто-то уже говорит о нехватке ледоколов. Есть старый приказ ФАС от 2014 года – если бы мы по нему работали, для нынешних заказчиков мы были бы раза в

два-три дорожке. Что у нас высокие тарифы на ледокольные услуги, говорить абсолютно некорректно.

– Эксперты предупреждают о возникновении дефицита ледокольного флота, особенно на восточном направлении, в 2025 и 2029 годах. Есть ли у вас соответствующие опасения?

– Для крупных проектов не ожидаем. С учетом большой программы, которую сделал «Росатом» по продлению ресурса действующих ледоколов, мы видим нормальный плановый переход. Небольшой запас в два-три года есть. У нас сегодня даже самая продвинутая в этом смысле компания НОВАТЭК, они тоже уже чуть плывут со сроком ввода «Арктик СПГ-2». Вопрос, когда в 2023 году начнутся отгрузки с проекта, в каком объеме, с какой регулярностью. Будет это суточный сервис, раз в неделю, раз в три дня... Мы должны произвести смену поколений ледоколов до 2025–2026 годов, чтобы наши заказчики не видели проблем с ледокольным обеспечением.

– В этом году было много споров по поводу достижения грузопотока в 80 млн тонн по Севморпути к 2024 году. Вы предлагали скорректировать этот показатель до 60 млн тонн. Почему в итоге оставили прежнюю цифру?

– Напомню, что федеральный проект «Северный морской путь» изначально разрабатывался **Минтрансом** и попал в «Росатом» где-то в феврале 2019 года. Поэтому с точки зрения грузовой базы он нами не формировался. Я поднял наш доклад в Совет безопасности по протоколу, утвержденному **президентом РФ**. Мы там точно писали 60 млн тонн. В первую очередь мы понимали, что развитие добычи и экспорта угля – это тяжелая задача, более медленная. Мы считали, что более реалистично будет ставить не менее 60 млн тонн, а там – как получится. Сразу говорили, что добыча такими темпами, выход на 20 млн тонн, как заявлял «Востокуголь», – под большим вопросом. Меня в 2019 году ругали, зачем ты так говоришь. Когда пришел 2020 год и все события, которые произошли по «Востокуголю» (после гибели бенефициара компании Дмитрия Босова она находится в состоянии акционерного конфликта. – “Ъ”), все стало понятно. От 80 млн тонн отнять 19 млн – получим 61 млн тонн. Ничего умного. Сейчас опять, вы отлично знаете протокол, по итогам совещания в Мурманске решено, что 80 млн тонн можно достичь. Самое главное, что позволило снять эти дискуссии, – 30 млн тонн сырой нефти в 2024 году от проекта «Восток Ойл», где лидером является «Роснефть».

– Но разве это не та же ситуация, как с углем? Там был темп выхода проекта на 20 млн тонн на старте, а тут уже целых 30 млн тонн.

– Нет. Что я могу сказать: я всегда верил в Роснефть, как газете «Правда».

В 1960-х годах газета «Правда» написала, и вся страна все выполняла и была уверена, что будет сделано. Раз «Роснефть» сказала 30 млн тонн, то... По темпам, я считаю, это реально. Мы много взаимодействуем и с их партнером «Нефтегазхолдингом». Проработка проекта достаточно высокая. По ледоколам мы не видим проблем – на первых этапах одного ледокола для западного маршрута будет достаточно. И вопрос танкеров и строительства их на «Звезде» решаемый. Конечно, понятно, что сразу локализации 100% не будет. Но я думаю, что на данном этапе это не столь принципиально. Принципиально, что есть такая судостроительная верфь «Звезда» с технологическими возможностями строить суда водоизмещением более 100 тыс. тонн. Думаю, что танкерный флот соответствующего арктического класса при таких темпах также по силам построить. Поэтому я в этот проект верю точно больше, чем в тот угольный. Понятно, что сейчас очень сильно выпадают объемы добычи у всех нефтяных компаний, и заместить их без таких новых, мощных проектов, на мой взгляд, маловероятно.

– На каком этапе сейчас работы по расширению подходного канала в Сабетте и строительство федеральной инфраструктуры для «Арктик СПГ-2»?

– Мы все делаем, чтобы способствовать развитию проекта «Арктик СПГ-2». Реконструкция морского канала идет даже с опережением. «Мордрага», подрядчик нашего Гидрографического предприятия, откопала в этом году более 32 млн кубометров

грунта. Наши темпы по терминалу «Утренний», особенно по дноуглублению, также все в порядке. Мы не видим проблем по последующим годам, когда первые основания гравитационного типа надо будет буксировать на сам терминал «Утренний». Строительство ледозащитных сооружений в этом году мы начали. Контракт был подписан 30 июня, то есть работы ведутся в сверхсжатые сроки. У нас нет запаса, особенно по кассовому исполнению. Но все технологические вопросы решены. Может быть небольшой сдвиг из-за транспортной логистики. Потому что сейчас очень много идет различных грузов на акваторию терминала «Утренний», для самого «Арктик СПГ-2», для нашего другого подрядчика МРТС. В целом в нужные сроки проект будет реализован. В 2022 году завершим терминал.

– А лихтеровоз «Севморпуть», который получил повреждения, тоже должен был вести какие-то грузы для «Арктик СПГ-2»?

– Нет, «Севморпуть» со своими квадратными трюмами 20 x 20 метров трубосваи длиной по 40–60 метров не может возить.

– В конце прошлого года возникла проблема нехватки средств на создание федеральной инфраструктуры для терминала «Утренний». Необходимо было найти 103,8 млрд руб. Как решен этот вопрос?

– Вопрос этот решен.

– За счет чего, с каких проектов перекинуты средства?

– Минфин, великий Минфин, как всегда. Если он берет на себя обязательства, он тоже, как газета «Правда», все выполняет.

– В этом году «Росатом» провел две сверххранние проводки на восток по Севморпути. Планируете ли вы повторить подобные рейсы в январе–феврале?

– Да, планируем. Это наша совместная работа с НОВАТЭКом и «Совкомфлотом».

– Расскажите подробнее об этих планах.

– Нет, не могу подробнее. Потому что детали сейчас обсуждаются. Будем смотреть, насколько удастся с точки зрения ледокольного обеспечения расширить окно навигации на декабрь, январь и, может быть, февраль. Надо понять условия. Ясно, что в мае нужно делать очередной сверххранний рейс, чтобы понимать ледокольные мощности, которые потребуются в первую очередь. Интересно посмотреть, сможет ли один ледокол обеспечить продвижение двух газозовов, это важный вопрос для экономики.

– Объявленный конкурс на строительство дока для ЛК-60 за 5 млрд руб. признан несостоявшимся. Будет ли увеличиваться цена дока? Смогут ли на новый конкурс выходить зарубежные верфи?

– Новый конкурс будет объявлен. У нас есть только 5 млрд руб., а 8–9 млрд руб. у нас нет. Предложения, которые есть в России, превышают наши возможности.

– А к какому году должен быть этот док?

– Это 2023 год, максимум 2024-й. Пока мы можем два раза провести докование в Кронштадтском доке. Но когда будет три ледокола ЛК-60, то минимум какой-то один надо каждый сезон ставить в док. Здесь мы просто по времени не успеем куда-то бегать – в Петербург или на Дальний Восток. Ледокол будет точно семь–семь с половиной месяцев работать в Арктике, и дальше подход-отход, другие работы. Поэтому свой док должен быть точно к осени 2024 года, чтобы все операции уже были на базе «Атомфлота».

– Верфи еще могут уложиться в эти сроки?

– Конечно. Док такой не строится, как ледокол, он строится быстрее.

– Сохраняются ли планы по строительству большого гидрографического судна Arc7?

– Конечно, оно точно будет. Мы считаем, что такие суда точно должны строиться в России. В части гидрографического флота наше первое предложение было сразу по корректировке мероприятий федерального проекта «Северный морской путь», с учетом темпов строительства и возможностей российских верфей. Решили, что нужно модернизировать три имеющихся судна. Корпуса там очень хорошие, надо улучшить

энергетику, чтобы можно было продлить срок службы еще минимум на 15 лет и полностью поставить новое оборудование для промерных работ. Это мы специально делаем в зимне-весенний период. На первом этапе – модернизировали судно и заказали оборудование. Летом поработали, и в следующий зимне-весенний период на это судно установили новую современную аппаратуру. И так подряд три судна сделать. Таким образом мы и суда модернизируем, и выполняем свой план по промерным работам на высокоширотных маршрутах. И вне сомнений, нужно новое судно Arc7 для работы в тяжелых ледовых условиях.

– Что с планами по строительству ледоколов на СПГ?

– Это комплексное решение, мы взаимодействуем с НОВАТЭКом. Надо понять, когда у нас потребуется усиление ледокольных мощностей по восточному маршруту.

– Пока этого понимания нет?

– Да. Я объясню. СПГ-ледоколы – это не такие маленькие деньги, и мы имеющимися ледоколами пока закрываем потребности. Второй фактор, почему сейчас есть время, года два, для обсуждения, потому что при развитии восточного маршрута темпы строительства ледоколов на СПГ можно уложить в четыре года. Они строятся быстрее, чем атомные. То есть если будет решено увеличить парк ЛК-60 – сейчас пять ледоколов – до шести-семи, то это в лучшем случае 2028–2030 годы. Если еще других задач у Балтийского завода не будет. А газовый ледокол может строиться за пределами страны, можно хоть на трех-четырех верфях сразу их строить. То есть можно за три-четыре года вопрос решить, и принимать решение нужно где-то в 2022 году.

– То есть пока от этого проекта не отказываетесь?

– Обсуждаем, мы его не оставили. Мы имеем все технические предварительные данные по таким ледоколам, позволяющие считать объем инвестиций и их экономику.

– Будет ли «Росатом» участвовать в проекте «Портофлот-2» по строительству буксиров для «Арктик СПГ-2»? Или он полностью теперь будет у «Росморпорта»?

– Это «Росморпорт». Таково решение НОВАТЭКа, это их право. На мой взгляд, это очень ошибочное решение.

– Планируется ли продолжение строительства ПАТЭС? Сообщалось о том, что разработана реакторная установка «Ритм-200М» для оптимизированного плавучего энергоблока.

– Это не совсем работа дирекции СМП. Но мы видим, что уже объем рынка мощных атомных электростанций практически заполнен, а вот рынок в районе 200–500 МВт и даже ниже, он есть. Базовой установкой могут быть реакторы «Ритм-200», «Ритм-400». Такие работы корпорацией ведутся. Если говорить про Арктическую зону, которая ближе к нашей ответственности, то это Баимский ГОК. Мы считаем, что мы дали хорошее конкурентное предложение с учетом сдвига сроков по электроснабжению проекта на декабрь 2026 года. Мы интенсивно смотрим такой вариант, ПЭБ-100 на базе установки «Ритм-200» с доработанным пароконденсатным циклом, с тем, чтобы можно было выдавать 100 МВт. В этом смысле «Ритм-200» хорош тем, что он для таких проектов имеет большой объем ядерных «дров» и может работать семь-восемь лет без перезарядки. Для сравнения: ПЭБ «Ломоносов» на базе нашей установки КЛТ-40 работает три–три с половиной года при высоком коэффициенте использования мощности. Очень хотелось бы на Баимском проекте это попробовать сделать.

– Есть ли какие-то иностранные заказчики на такой проект?

– Не совсем мой вопрос. Чтобы вот прямо были подписаны контракты – нет. Но интерес очень большой, площадок много.

– В 2020 году в эксплуатацию был сдан самый мощный в мире дизель-электрический ледокол «Виктор Черномырдин». Изначально он строился для работы на Севморпути. Рассматриваете ли вы возможность его фрахта?

– Любой ледокол может быть на Севморпути, вопрос, что он может. Если говорить о линейных арктических ледоколах, для тех задач, которые сегодня ставят добывающие компании, с учетом крупнотоннажных судов и перспектив восточного маршрута, ледокол должен быть мощнее 40–45 МВт. Плюс еще вопрос осадки. В этом смысле «Черномырдину» дотянуться до универсальности ЛК-60 тяжело, он не очень попадет в Енисей и в Обскую губу.

– Как вы оцениваете работу дирекции СМП в этом году? Что было самое главное?

– Самое главное – мы не подвели наших партнеров и заказчиков. Не допустили ледовой паузы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4614586>

КОММЕРСАНТЪ ЧЕЛЯБИНСК; ЭЛЬМИРА ГАРИПОВА; 2020.12.15; ПЛАНЫ UTAIR ПОШЛИ НА СНИЖЕНИЕ; АВИАПЕРЕВОЗЧИК ОТМЕНИЛ ЧАСТЬ РЕЙСОВ ИЗ КУРГАНА В МОСКВУ НА 2021 ГОД

Авиакомпания Utair отменила часть рейсов из Кургана в Москву на следующий год. Перелеты будут осуществляться четыре раза в неделю, а не ежедневно. Согласно расписанию рейсов, представленному на сайте аэропорта Кургана, такой режим будет действовать до конца марта. Кроме того, до конца года отменено еще около десятка рейсов по этому направлению. Эксперты поясняют, что спрос на перелеты в России сильно упал, и действия компании в этих условиях логичны.

Авиакомпания Utair в начале 2021 года сократит количество рейсов из Кургана в Москву и обратно. Информация об этом представлена на сайте аэропорта Кургана. В расписании рейсов указано, что уже с 20 января и до конца марта авиарейсы больше не будут ежедневными. Самолеты будут курсировать четыре раза в неделю. В пресс-службе Utair на запрос “Ъ-Южный Урал” о причинах изменения расписания не ответили.

Ранее “Ъ-Южный Урал” сообщал, что компания Utair в ноябре этого года отменяла часть рейсов из Кургана в Москву, которые до этого выполняла ежедневно. Причину перевозчик не объяснил, СМИ сообщали, что таким образом компания выразила недовольство появлением конкурента в лице компании «Победа», до прихода которого Utair был единственным перевозчиком в курганском аэропорту, и на московском направлении в частности. Оба перевозчика доставляют пассажиров в аэропорт Внуково.

Согласно расписанию перелетов на сайте аэропорта, улететь в Москву с 20 января по 25 марта следующего года можно на рейсе ЮТ-266 (Курган–Москва) по понедельникам, вторникам, пятницам и субботам. Отправление воздушных судов из столицы в Курган рейсом ЮТ-265 (Москва–Курган) с 19 января по 24 марта будет возможно в понедельник, четверг, пятницу и воскресенье.

Также на сайте аэропорта представлена информация об отмене рейсов авиакомпании Utair на конец декабря 2020-го и начало января следующего года. Судя по этим данным, за этот период перевозчик отменил десять перелетов в каждую сторону.

Сервис бронирования билетов на сайте Utair показывает, что доступных билетов нет в период с 12 января до конца первого месяца года. В феврале и марте отправиться рейсом компании в Москву в определенные даты можно. По данным расписания на апрель, рейсы будут ежедневными. Кроме Utair, перелеты в столицу продолжит авиакомпания «Победа». По мнению директора агентства «Авиапорт» Олега Пантелеева, сейчас основу пассажирского потока составляют путешествующие по деловым и личным целям. Деловая активность по стране снизилась, так как у многих компаний сейчас в корпоративной политике предписано переходить на онлайн-совещания, и это отразилось на спросе на перевозки, считает эксперт.

«Если коммерческая загрузка, то есть занятость кресел, низкая, то авиакомпании это невыгодно. Перевозчики используют воздушные суда с меньшей вместимостью либо сокращают количество предлагаемых рейсов. В данном случае более рационально, по

мнению менеджмента компании, сократить частоту выполняемых рейсов», – прокомментировал господин Пантелеев. По его прогнозу, в весенне-летний сезон 2021 года произойдет традиционный рост спроса на перевозки. К этому моменту предложения по полетам в Москву и на российские курорты, вероятно, увеличатся. Возможно, будет некоторый рост относительно нынешнего года, но в целом восстановление докризисных показателей (2019 года) в ближайшие месяцы, да и в 2021 году в целом не прогнозируется, считает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4614938>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.12.14; ПОЕЗДКИ СОКРАЩАЮТ СРОКИ БРОНИРОВАНИЯ; ЗА СКОЛЬКО ДНЕЙ ДО ПУТЕШЕСТВИЯ РОССИЯНЕ ПОКУПАЮТ БИЛЕТЫ

Россияне перестали планировать поездки заранее: они покупают авиабилеты максимум за семь дней. Статистика специализированных сайтов также показывает, что потребители в разы чаще возвращают билеты и отменяют бронирование. В компании OneTwoTrip “Ъ FM” рассказали, что почти 70% клиентов оплатили перелет максимум за семь дней, а заранее это делают лишь 7% потребителей.

Похожая статистика у сервиса Aviasales, а вот цены падают не везде, отметил пиар-директор компании Янис Дзенис: «Глубина бронирования авиабилетов – это в некотором смысле производная уверенности в том, что можно будет куда-то полететь. И очевидно, что в этом году она сократилась до пяти-четырёх дней, то есть люди, по сути, покупают билеты прямо перед отправлением, и это совершенно понятно. Такое поведение относится и к внутренним направлениям, и к зарубежным. Например, путевки в тот же Таиланд в прошлом году на Новый год люди бронировали в августе– сентябре с тем, чтобы поймать лучшую цену. Сейчас такой возможности нет, и, по сути, летают по погоде.

Что касается цен на авиабилеты, нет какой-то одной динамики. Если мы посмотрим на внутренние направления, то средний чек снизился где-то 15-20%. Возьмем в качестве примера Санкт-Петербург, в этом году в самые новогодние даты средний чек составил 6289 руб., а в прошлом – 7802 руб., и так примерно по всем внутренним направлениям. Что касается зарубежных, то тут наоборот: средний чек повышается, и это прежде всего связано с тем, что меньше рейсов».

В последнее время авиаперевозчики чаще отменяют рейсы, что только усиливает неопределенность, отмечает директор по маркетингу сервиса OneTwoTrip Алексей Теплов: «Ситуация однородна по большинству популярных направлений. Средний чек в этом году упал, примерно на 20% билеты сейчас дешевле, чем год назад на те же даты, те же направления. Это связано с тем, что авиакомпании стараются обеспечить как можно большую загрузку своих самолетов и, чтобы повысить спрос, существенно снижают цены на билеты. Возвратов стало больше, авиакомпании стали чуть чаще отменять в целом рейсы. То есть сначала выкладывают какое-то количество рейсов, потом часть из них не заполняется достаточно для того, чтобы полет был экономически обоснованным, и авиакомпания отменяет их, пассажиров старается перераспределить, но не всем будут какие-то варианты замен подходить, и возникают возвраты».

В интернет-сервисе Viletix.ru видят, что многие россияне вообще решили отказаться от новогодних поездок. А те, кто планов не менял, поедут праздновать заранее, говорит представитель Viletix.ru Григорий Луговой: «По внутренним направлениям в декабре глубина бронирования осталась на отметке 21 день, по внешним направлениям, действительно, мы видим небольшую коррекцию вниз. Но мы выявили, что на фоне обостряющейся эпидемиологической ситуации 56% туристов так или иначе изменили свои новогодние планы, в частности, 33% решили в принципе отказаться от поездок на Новый год, 22% – поменять формат, лишь каждый пятый турист отметил, что не будет менять своих планов на новогодние путешествия.

Мы видим снижение среднего чека по России примерно с 7 тыс. до 5 тыс. руб., по заграничным направлениям стоимость осталась примерно та же, что и в прошлом году. Что касается популярных направлений, в принципе здесь больших изменений не произошло. Абсолютный лидер – это Сочи, затем идут Санкт-Петербург, Калининград, Краснодар и Москва. Среди заграничных направлений сейчас лидерство удерживает Турция».

Популярность билетов в Санкт-Петербург растет, несмотря на просьбы местных властей не приезжать на Новый год из-за проблем с коронавирусом.

<https://www.kommersant.ru/doc/4614926>

ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2020.12.15; ПО ЭТУ СТОРОНУ: 95% РОССИЯН ОТКАЖУТСЯ ОТ ПОЕЗДОК ЗА РУБЕЖ В НОВЫЙ ГОД; ЗИМНИЕ РЕКРЕАЦИОННЫЕ ПРЕДПОЧТЕНИЯ ГРАЖДАН В ЭТОМ ГОДУ СОВПАДУТ С ЛЕТНИМИ

На Новый год поедет за границу меньше 5% граждан, ожидают опрошенные «Известиями» туроператоры, сервисы для самостоятельных путешествий и операторы связи. Самым популярным зарубежным направлением в условиях закрытых границ, как и летом, будет Турция. Но большая часть граждан всё же предпочтет отдых на российских курортах или в соседних регионах, а может и вовсе отказаться куда-либо выезжать.

К привычным берегам

Турция, как и летом, останется в приоритете для заграничного отдыха россиян на Новый год, ожидают в Yota, «Тинькофф Мобайл» и Tele2. Страна была в топе этим летом и, вероятнее всего, интерес к ней сохранится, полагают опрошенные «Известиями» операторы. По данным Yota, в Турцию летом поехали 52% отдыхающих. Впрочем, в августе 2020-го количество пользователей в роуминге в Турции сократилось в шесть раз по сравнению с августом 2019-го, сказали представители оператора.

Турция (Анталья и Стамбул) находится в топе направлений на Новый год для российских путешественников, подтвердили в «Интуристе». В Travelata.ru уточнили, что 70% проданных туров в праздники приходится именно на это направление. В структуре продаж Level.Travel Турция заняла вторую строчку (21%) после российских курортов (53%) со средним чеком 111 тыс. рублей. У туроператора TUI Россия Турция (24%) также уступает только отдыху россиян внутри страны (70%).

Основной турпоток в этот Новый год сосредоточится на Турции, согласен руководитель TelecomDaily Денис Кусков. В топ направлений в это году действительно войдет эта страна, полагает и аналитик iKS-Consulting Максим Савватин. Но всё же большая часть граждан не станет выезжать за рубеж – россияне, вероятнее всего, предпочтут отдых на российских курортах или в соседних регионах, а может, и вовсе решат остаться дома.

Не Турцией единой

Помимо турецких направлений наибольшим спросом на Новый год у российских туристов пользуется Абхазия (въезд через пограничный пункт в Сочи), Танзания (чартеры из восьми регионов), Куба (Кайя-Коко) и Мальдивы (чартер из Москвы), а также ОАЭ (регулярные рейсы), перечислили в пресс-службе «Интуриста». По 10% приходится на Танзанию и Кубу, а оставшиеся 10% распределены между Египтом, ОАЭ, Мальдивами и Абхазией, сказал «Известиям» директор по маркетингу онлайн-сервиса по поиску и бронированию туров Travelata.ru Олег Козырев.

– Турция подкупает любимой нашими туристами опцией «всё включено» и более низким средним чеком – 88 тыс. рублей против 250 тыс. за Занзибар и 240 тыс. за Кубу, – указал Олег Козырев.

На один из немногих доступных жарких курортов Танзании – остров Занзибар – приходится 12% продаж со средним чеком 212 тыс. рублей (почти вчетверо выше, чем по России), на Кубу – 5% (232 тыс. рублей) и на Мальдивы – 3% (550 тыс. рублей), отметили

в Level.Travel. Турция по сравнению с прошлым годом удержала второе место, остальная же пятерка поменялась: на первом месте был Таиланд, на третьем – ОАЭ, на четвертом – Индия и на пятом – Вьетнам.

Около 95% бронирований приходится на Россию, отметили в Aviasales. Впрочем, динамика год к году разнонаправленная и приводит всё к общему знаменателю некорректно, объяснил PR-директор компании Янис Дзенис. Например, в Египет год к году количество бронирований выросло на 25%, а в Танзанию аж на 73%, тогда как спрос на Турцию, напротив, упал на 37%. Если в прошлом году на перелеты международных воздушных линий приходилось примерно 65–70% всех продаж, то в этом году около 5–7%. Спрос не исчез, а просто перетек во внутренние рейсы, уточнил он.

Самостоятельные путешественники в период с 25 декабря по 10 января бронируют билеты в Киргизию, Армению, Узбекистан, Молдавию, Белоруссию, отметили в аналитическом центре сервиса поездок и путешествий «Туту.ру».

Сидим дома

Новогодние путешествия за границу в этом году запланированы лишь у 1–3% пользователей, предположили в Yota и Tele2. В этом сезоне турпоток не будет превышать 1–1,5% от общего числа активных абонентов всех операторов мобильной связи в РФ, спрогнозировал Максим Савватин. В «Вымпелкоме» (бренд «Билайн») не ожидают резкого увеличения количества поездок за границу в новогодние праздники. В «ВТБ Мобайл», напротив, рассчитывают на увеличение трафика в открытые страны и государства с упрощенными правилами посещения. В МТС воздержались от прогнозов. В «Мегафоне» не ответили на запрос.

В «Туту.ру» указали, что доля зарубежных бронирований находится на уровне 3–5%, тогда как в прошлом году она была более 20%. Согласно опросу сервиса, никуда не поедут 72% россиян. Для сравнения: в прошлом году доля домоседов составляла около 50%.

Турпоток на выезд из России сократится более чем на 70% в наступающем году, ожидают в «Интуристе». В Travelata.ru фиксируют снижение количества путешественников на 80% на новогодние даты по зарубежным направлениям. При этом популярностью будет пользоваться, например, зимняя Абхазия, спрос на которую обычно был только весной и летом, указали в «Интуристе». При этом на регулярных рейсах в Европу смогут отправиться только обладатели вида на жительство.

Учитывая практически полное закрытие границ со II квартала 2020-го, можно ожидать выпадания до 2–3% от общих доходов операторов, оценил аналитик по телекоммуникационному сектору «Ренессанс Капитала» Александр Венгранович. По прогнозу Дениса Кускова, доходы операторов от роуминга не превысят 5% от объема прошлых годов.

Ранее аналитики предполагали, что даже с открытием для россиян некоторых международных направлений доходы от международного роуминга к концу года смогут восстановиться лишь на 15–30% от уровня 2019-го. С большой долей вероятности это может привести к тому, что сотовые операторы начнут стимулировать клиентов к переходу на более дорогие тарифы.

При оптимистичном прогнозе оживления пассажиропотока стоит ждать только во второй половине 2021-го, считают Денис Кусков и Александр Венгранович. Таким образом, восстановление доходов от роуминга может произойти не ранее конца 2022-го. Восстановление займет не один год и во многом будет зависеть от роста деловой активности и числа бизнес-поездок, солидарен с коллегами Максим Савватин.

<https://iz.ru/1099853/anna-ustinova/po-etu-storonu-95-rossian-otkazhutsia-ot-poezdok-zarubezh-v-novyi-god>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ФУРСОВА ИРИНА; 2020.12.14; ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ ВОССТАНОВИТ ОБЪЕМЫ БЛИЖЕ К ЛЕТУ

Подводя итоги уходящего года в транспортной сфере, отраслевые эксперты констатируют заметное снижение объемов перевозок.

Однако умеренный оптимизм сопровождает прогнозы на ближайший период – постепенное восстановление отрасли может начаться уже в середине 2021-го. Точками роста станут внутрироссийские перевозки и транзит. К такому выводу пришли участники XVIII Международной онлайн-конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство».

Согласно оценке Института проблем естественных монополий, за 11 месяцев 2020 года погрузка на **сети РЖД** составила 1,1 миллиарда тонн, что на 3 процента меньше, чем за тот же период 2019-го. Абсолютным лидером по падению стал уголь. «Провал случился во время первой волны COVID и у нас, и в мире. Затем мы наблюдали некоторую стабилизацию и сейчас опять видим снижение показателей», – отмечает замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук.

Снижение идет также в сегменте высокомаржинальных нефтяных грузов. Более или менее стабильно проявил себя сегмент перевозки строительных и контейнерных грузов, железной руды. В погрузке зерна хотя и был зафиксирован рост, но базировался он на низкой базе прошлого года и хорошем урожае нынешнего.

По словам Владимира Савчука, падение объемов грузоперевозок не могло не отразиться на финансовом самочувствии транспортных компаний. Так, экспресс-оценка за 11 месяцев свидетельствует, что потери выручки от сокращения грузовой базы со стороны «РЖД» составили 41 миллиард рублей. Убыток операторских компаний – 14 миллиардов, вагоностроителей – около 80 миллиардов. Выпуск вагонов в 2020 году составит более 55 тысяч единиц. Это больше, чем прогнозировали в минпромторге (40 тысяч), но на 27,8 процента меньше, чем было выпущено в 2019 году. Это привело к значительному снижению доходов вагоностроителей.

Однако не все итоги года омрачены влиянием пандемического фактора. Как рассказал **исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов Серик Жусупов**, «по этому году нам удастся сохранить уровень грузооборота практически на уровне прошлого года с незначительным снижением за счет резкого сокращения перевалки сырой нефти (минус 17 процентов). По другим грузам происходит рост. Это и уголь, и контейнеры, руда, зерно и другие номенклатуры. В целом, можно говорить, что уходящий год сложился более– менее успешно».

По его словам, ключевой точкой роста и дальнейшего наращивания грузовой работы всей транспортной отрасли становится транзит. «Перспективы развития транспортных услуг РФ мы связываем с развитием транзитных возможностей страны, что отражено в Транспортной стратегии РФ. Реализовать неоспоримое географическое преимущество мы можем, только создав логистический продукт на современной цифровой платформе. Он должен объединить всех участников транспортного процесса, включая контролирующие органы на самых критических для транспорта точках, где осуществляется пересечение госграницы и перегрузка с одного вида транспорта на другой», – отметил исполнительный директор АСОП.

Такой продукт, считает эксперт, поможет портовикам задействовать существующие резервы (более 15 процентов) пропускной способности по перевалке возрастающего объема транзитных грузов в контейнерах. В появлении единой цифровой платформы заинтересованы и операторы морских терминалов, которые сегодня развивают портовую инфраструктуру на Северо-Западе, в Дальневосточном и Южном бассейнах.

При этом, как считает президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой, такой логистический продукт должен быть ориентирован на глобальный рынок перевозок. «Ни один зарубежный порт и ни одна иностранная перевозочная компания не будут

работать на цифровой платформе для внутрироссийских перевозок. Так что вопрос стоит о создании независимой платформы с использованием блокчейна и распределенным доступом, которая была бы приемлема для международных игроков», – подчеркивает эксперт.

На фоне все возрастающей роли транзита участникам отечественного транспортного рынка стоит учитывать и грядущие в долгосрочной перспективе структурные и технологические изменения самого перевозочного процесса, считает Владимир Косой. «На сегодня и в перспективе до 2025 года в основе перевозок у нас лежит уголь. И в этой части в среднесрочном прогнозе все выглядит позитивно, особенно на Восточном полигоне. Но за пределами этого периода уголь начнет уходить», – прогнозирует глава ЦЭИ. Поэтому стратегии развития транспортных компаний должны сместиться с экспортных перевозок на внутрироссийские. А это, в свою очередь, потребует пересмотра технологий работы на сети железных дорог. По мнению эксперта, объем перевозок между субъектами РФ в ближайшие пять лет будет только расти.

В целом экспертные прогнозы на следующий год и далее выглядят достаточно оптимистично. Однако восстановление рынка транспортных услуг следует ожидать ближе к третьему кварталу 2021–го. По оценкам **замруководителя Росжелдора Сергея Гончарова**, начало следующего года станет определяющим с точки зрения того, как пойдет восстановление экономики. «Сегодня мы видим, что операторы принимают решение отставлять вагоны, не задействованные в работе, не везти их в ремонт. С учетом возможного роста объемов перевозок в следующем году, мы можем увидеть желание одновременно отремонтировать большое количество вагонов, что также нужно предусматривать», – резюмировал Гончаров.

<https://rg.ru/2020/12/14/transportnaia-otrasl-vosstanovit-obemy-blizhe-k-letu.html>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.12.14 12:17; РОСАВИАЦИЯ РАЗРАБОТАЕТ НОВЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ АВИАКОМПАНИЙ

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) планирует разработать в начале 2021 года новые меры поддержки авиакомпаний, сообщил заместитель руководителя **Росавиации** Дмитрий Ядров.

«В начале 2021 года **Росавиацией** будут разработаны предложения по дополнительным мерам поддержки предприятий воздушного транспорта», – уточняется в сообщении агентства. Ранее правительство РФ направило 23,4 миллиарда рублей авиакомпаниям для ежемесячной компенсации расходов авиакомпаний – лизинг, аэропортовые сборы, топливо, выплату зарплат персоналу. По данным **Росавиации** эти меры помогли сохранить авиационный персонал на уровне не ниже 90% от численности работников на 1 января 2020 года. Но ситуация в отрасли остается сложной.

Авиакомпаниям не хватает 50 миллиардов рублей господдержки, чтобы пережить осенне-зимний период, сообщается в направленном в правительство письме Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Авиаперевозки не восстановились и по-прежнему намного ниже, чем до пандемии, а зимой будут еще ниже. Зимой выше и затраты на содержание самолетов. С марта были приостановлены международные полеты, а маршруты по России плохо загружались. А расходы в этот период выросли – авиакеросин резко подорожал – на 20-50%, отмечают в АЭВТ.

Как оказалось, механизм господдержки для авиаотрасли пока не эффективен. Даже ранее выданные государством деньги не дошли до авиакомпаний: правительство еще не успело распределить предыдущие субсидии. Весной правительство направило 23,4 миллиарда рублей из резервного фонда на возмещение убытков авиакомпаний во время пандемии. По данным **Росавиации**, пока одобрено около 100 заявок от авиакомпаний на 14 миллиардов рублей.

По замыслу чиновников авиакомпании должны направлять в **Росавиацию** заявки на субсидии для зарплат сотрудникам (не менее 60% от общей суммы субсидии), лизинговые платежи (не более 30%), оплату стоянки воздушных судов (не более 10%), а остальное на полеты, топливо, техобслуживание.

<https://www.vesti.ru/video/2249945>

<https://www.vesti.ru/finance/article/2498465>

МИР24 (MIR24.TV), 14.12.2020 13:53; «АЭРОФЛОТ» УСИЛИЛ КОНТРОЛЬ ЗА НОШЕНИЕМ МАСОК НА БОРТУ САМОЛЕТА

Компания **«Аэрофлот»** не будет допускать к полету пассажиров, у которых нет масок. Об этом говорится в сообщении **пресс-службы** авиаперевозчика.

«Пассажиры, которые по любым причинам отказываются надлежащим образом использовать средства индивидуальной защиты, не допускаются к полету», – подчеркивается в релизе.

Кроме того, к полету не будут допущены пассажиры, которые не могут носить маски по медицинским показаниям или другим причинам.

В сообщении уточняется, что пассажиры обязаны использовать защитные маски, полностью закрывающие нос и рот, при посадке в самолет и в течение полета. Снимать маску разрешается только для ее замены и во время приема пищи.

Усиление контроля за соблюдением масочного режима **«Аэрофлот»** объяснил сложной эпидемиологической обстановкой в стране и мире.

«Авиакомпания строго выполняет требования Роспотребнадзора и делает все для того, чтобы каждый рейс в условиях пандемии был комфортным и безопасным», – подчеркивается в релизе.

Напомним, ранее эксперты выяснили, где москвичи нарушают масочный режим чаще всего.

<https://mir24.tv/news/16439461>

На ту же тему:

<https://www.m24.ru/videos/obshchestvo/14122020/269955>

<https://www.ntv.ru/novosti/2491647/>

<https://www.m24.ru/videos/obshchestvo/14122020/269900>

ГТРК ВОЛОГДА, 14.12.2020 12:24; ВОЛОГДА МОЖЕТ СТАТЬ ОДНИМ ИЗ ПЕРВЫХ ГОРОДОВ, ГДЕ РЕАЛИЗУЕТСЯ ПРОЕКТ «МОЯ ДОРОГА»

Инфраструктурный проект позволит на международном уровне практики проектирования дорог и городской мобильности отремонтировать улицы Вологды. Проект организует Агентство стратегических инициатив и **«РОСДОРНИИ»** при поддержке **министерства транспорта РФ**. Администрация города уже отправила заявку на участие в проекте, тем не менее, этого недостаточно для того, чтобы город попал в программу. Вологжан приглашают проявить активность и проголосовать за город. Голосование продлится до конца декабря этого года.

«Зная активность вологжан по всем вопросам, особенно касающимся транспорта и безопасности на дорогах, уверен, что это наш проект! Чтобы войти в пятерку пилотных территорий, нужна ваша помощь», – сообщил мэр Вологды Сергей Воропанов на своей странице в социальной сети.

Участие Вологды в проекте позволит не только отремонтировать некоторые улицы, но и сделать их более безопасными и удобными для горожан. В городах, вошедших в список участников ремонтные работы будут проводиться с применением международных практик проектирования дорог. Например, развязки, интегральные решения для транспортных узлов, система управления. Также город сможет перенять опыт городской мобильности.

https://вести35.рф/news/2020/12/14/vologda_mozhet_stat_odnim_iz_pervyh_gorodov_gde_real_izuetsya_proekt_moya_doroga

ВЕСТИ ЧУВАШИЯ; 2020.12.14 15:13; ДО 2024 ГОДА В ЧУВАШИИ УСТАНОВЯТ 6 ПУНКТОВ ВЕСОВОГО И ГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ

В Чувашии заработал уже второй автоматизированный пункт весового и габаритного контроля.

Информационно-измерительная система внедряется в рамках регионального проекта «Общественные меры развития дорожного хозяйства.» Объем финансирования – около 300 миллионов рублей.

Чтобы сохранить дорожное полотно в нормальном состоянии как можно дольше, его необходимо защищать от чрезмерной нагрузки. После запуска на федеральных трассах госсистемы «Платон», большегрузники переместились на региональные дороги. С прошлого года в Чувашии внедряются пункты весового и габаритного контроля.

– Автоматический пост весового и габаритного контроля представляет собой набор измерительных и технических средств. Включающие в себя весоизмерительный модуль определяет нагрузку проходящего транспорта. Модуль обнаружения транспортных средств считывает госномера и обзорные камеры, – разъяснил начальник отдела весового контроля КУ «Управление автомобильных дорог Чувашской Республики» Михаил Соскин.

Особенность оборудования в том, что оно автоматически способно определить габариты, взвесить общую массу машины и нагрузку на каждую ось. И все это не требует остановки автомобиля.

– Информационное табло информирует водителей и превышении допустимых весогабаритных параметров транспортными средствами. Система СМА предаёт полученные данные в центр фиксации административных правонарушений. Соблюдение нормативов по предельным нагрузкам на ось транспортного средства позволит сохранить автомобильные дороги от разрушений, – рассказал директор КУ «Чувашупрдор» **Минтранса** Чувашии Александр Немов.

Три месяца оборудование будет работать в тестовом режиме, а затем перейдет в штатный. Всего, до 2024 года в республике планируются внедрить 6 пунктов весового и габаритного контроля.

<https://chgtrk.ru/novosti/transport/do-2024-goda-v-chuvashii-ustanovyat-6-punktov-vesovogo-i-gabaritnogo-kontrolya/>

ТАСС; 2020.12.15; ПЕРВЫЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОДРОМА ЗАВЕРШИЛИ В УДАЛЕННОМ ПОСЕЛКЕ НА КАМЧАТКЕ

Первый этап реконструкции взлетно-посадочной полосы завершен в поселке Оссора на Камчатке, куда можно добраться только по воздуху. Ремонта аэродрома жители удаленного поселка полуострова ждали более пяти лет, сообщил ТАСС **министр транспорта** и дорожного строительства региона Владимир Каюмов.

С 2015 года реконструкцией аэродрома занимались две подрядные организации, но из-за невыполнения принятых обязательств, контракты с ними расторгли. Летом 2020 года к работам приступила компания «Устой-М», с которой заключен на 200 млн рублей – эти средства выделяют их федерального и краевого бюджетов. Реконструкция взлетно-посадочной полосы позволит возобновит полеты через Оссору самолетами.

«Первый этап реконструкции взлетно-посадочной полосы Оссоре завершен. Полностью смонтированы плиты взлетно-посадочной полосы, выполнено устройство укрепленных отмопок вдоль полосы, устройство торцевых участков и герметизация швов. В 2021 году подрядная организация установит светосигнальное оборудование, ограждение и

обустроит проезд. Все необходимые материалы для завершения реконструкции уже прибыли на территорию района», – сказал Каюмов.

Реконструкция аэродрома в первую очередь позволит решить вопрос с транспортной логистикой: из-за необорудованных аэропортов завоз продуктов в некоторые населенные пункты Камчатки осложнен. В настоящий момент все грузы в Оссору доставляют вертолетами.

Поселок Оссора – административный центр Карагинского района. Находится на северо-восточном побережье Камчатки. Население – около 2 тыс. человек. Добраться сюда из Петропавловска-Камчатского можно только по воздуху, преодолев около тысячи км.

Президент РФ Владимир Путин ранее поручил решить вопросы повышения транспортной доступности и развития малой авиации, включая аэропорты Дальнего Востока. По инициативе главы государства в госпрограмму «Развитие транспортной системы» внесен раздел по опережающему развитию Дальнего Востока, который включает реконструкцию аэропортов. В **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года входят 40 аэропортов Дальнего Востока, в том числе и аэродром в поселке Оссора.

<https://tass.ru/v-strane/10256723>

РЖД-ПАРТНЕР; 2020.12.14; ЯКУТИЯ НАПРАВИЛА ПРЕДЛОЖЕНИЯ В МИНТРАНС РОССИИ О ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ 10 АЭРОПОРТОВ

Об этом сообщил вице-спикер Госсобрания Якутии (Ил Тумэн) Виктор Губарев.

Якутия направила предложения в **Минтранс России** о дополнительной реконструкции 10 аэропортов

Речь идет о включении в федеральный проект комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 и до 2030 гг. аэропортов Ленск, Сунтар, Алдан, Мома, Усть-Куйга, Саскылах, Усть-Мая, Батагай, Оленек, Зырянка.

По словам парламентария, к сожалению, сегодняшняя реконструкция аэропортовых комплексов не включает в себя строительство и перевод грунтовых взлетно-посадочных полос (ВПП) на искусственные. В настоящее время из 14 арктических аэропортов в Якутии искусственные ВПП имеют только Тикси, Чокурдах и Черский.

В этой связи необходимо оптимизировать планы обновления парка воздушных судов исходя из возможностей поступающей авиатехники совершать взлеты-посадки на грунтовые полосы. К примеру, некоторые дальневосточные авиакомпании в последние годы приобретали ближнемагистральные самолеты семейства Bombardier DHC канадского производства, способные работать в условиях существующей инфраструктуры.

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/yakutiya-napravila-predlozheniya-v-mintrans-rf-o-dopolnitelnoy-rekonstruktsii-10-aeroportov/>

РБК ПЛЮС; ОКСАНА САМБОРСКАЯ; 2020.12.14; КРАСНОЯРСК ПОДВОДИТ ИТОГИ ПО НАЦПРОЕКТАМ

Несмотря на коронакризис, в крае растут объемы жилищного строительства, возводятся дороги и стратегически важные мосты, растет производительность труда.

В текущем году на реализацию национальных проектов в Красноярском крае направлено 26,7 млрд руб., в том числе за счет средств федерального бюджета – 16,9 млрд руб. Среднее соотношение федеральных и краевых средств в рамках финансирования региональных проектов составляет 61,7 к 38,3% соответственно, следует из доклада начальника управления проектной деятельности правительства Красноярского края Анны Гарнец.

Строить и жить

В частности, 500 млн руб., которые были направлены в 11 поселков и сел позволили преобразить улицы общей протяженностью более 38 км. «Неформальное название проекта – «Центральная улица». И это отражает его суть. В порядок приводятся знаковые места в селах, центральные улицы, проезжая часть, строятся тротуары», – говорит Сергей Козупица. Важная задача, по его словам, – побудить сельских жителей к дальнейшему самостоятельному преображению прилегающих улочек, их озеленению, уборке.

Как говорит глава регионального Минстроя, все запланированные на этот год работы завершены. Исключение составляет благоустройство правобережной набережной Енисея в Красноярске. Там еще ведутся работы.

В 2021 году благоустройство городских и сельских территорий, в том числе по краевым проектам, продолжится. Уже отобраны конкретные локации – более 50 общественных пространств и 120 дворовых территорий, которые будут облагорожены в будущем году. Сейчас проходят конкурсные процедуры по отбору подрядных организаций на выполнение строительных работ.

Отраслевой прорыв

В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году проведены дорожно-ремонтные и строительные работы на 122 объектах (25 – в Красноярске), общей протяженностью около 350 км. Объем финансирования по итогам 2020 года составит 5,7 млрд руб.

По словам **министра транспорта** Красноярского края Константина Димитрова, один из главных отраслевых прорывов уходящего года – начало строительства Высокогорского моста. Его появление в перспективе даст устойчивую круглогодичную транспортную связь между центральными районами края и Северо-Енисейским районом, который обеспечивает 25% общероссийской и почти 80% краевой золотодобычи. «С появлением моста коммерческая скорость грузо– и пассажиродоставки на дистанции от Енисейска до поселка Северо-Енисейский возрастет в три-четыре раза», – говорит руководитель краевого **минтранса**. Мост существенно ускорит реализацию инвестпланов добывающих и обрабатывающих компаний: «Полюс Красноярск», «Васильевский рудник», «Соврудник», Горевский ГОК, Новоангарский обогатительный комбинат. Завершить строительство планируют в конце 2023 года. Общая стоимость объекта 8,3 млрд руб.

Также в рамках реализации **БКАД** в регионе завершается реконструкция автодороги «Обход Красноярска» в Емельяновском районе, начало которой стартовало осенью 2019 года. Подошли к концу работы по обустройству наружного освещения на обходе Лесосибирска (автодорога Красноярск – Енисейск). Началась реконструкция автодороги Епишино – Северо-Енисейский в Северо-Енисейском районе. Работы продлятся до конца 2021 года.

В столице края в 2020 году завершили строительство дороги в районе «Солнечный» и обустройство улично-дорожной сети в районе «Солонцы-2», а также пешеходного перехода через Николаевский проспект. Начато строительство еще четырех городских дорог. Общая сумма финансирования дорожных работ в Красноярске в 2020 году – 715 млн руб.

<https://plus.rbc.ru/news/5fd33e247a8aa930a43656b6>

ТАСС; 2020.12.14; В ЗАБАЙКАЛЬЕ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ ЗА 2020 ГОД

Подрядчики в Забайкальском крае завершили ремонт 44 участков дорог, которые вошли в **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)** за 2020 год, сообщил на оперативном заседании правительства Забайкалья в понедельник министр строительства, дорожного хозяйства и транспорта региона Денис Удод.

«Всего 44 объекта, по 42 объектам все работы завершены, осталось только принять документы, проверить и оплатить. По дороге Дарасун – госграница с Китаем рабочая

комиссия назначена на 18 декабря, по анализу выполненных работ, если нам подтвердят все лабораторные испытания, дорога будет принята. И развязка улиц Кирпично-Заводская, Магистральная и Карла Маркса в Чите – рабочая комиссия на 14 декабря, там тоже готовность объекта 100%», – сказал Удод.

Всего в 2020 году благодаря **нацпроекту БКАД** в регионе отремонтировали около 190 км дорог. При этом министр подчеркнул, что кассовое освоение составляет пока 84% – 3,7 из 4,4 млрд рублей. Губернатор Александр Осипов поручил оперативно расплатиться с подрядчиками.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10247443>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.14; БОЛЕЕ 250 КИЛОМЕТРОВ РЯЗАНСКИХ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2021 ГОДУ

Более 250 километров автотрасс планируется отремонтировать в Рязанской области в 2021 году по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги», сказал губернатор Николай Любимов в прямом эфире в социальной сети «Одноклассники».

По словам Любимова, в регионе ведется большая работа по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги». В частности, в 2020 году выполнялись работы на 216 объектах.

«До конца года планируется: отремонтировать почти 220 километров автодорог с установкой дорожных знаков, барьерных и пешеходных ограждений, разметкой, «лежачими полицейскими», пешеходными переходами. В результате доля автотрасс рязанской агломерации, соответствующая нормативам, должна превысить 75%, количество мест концентрации ДТП снизится на 80%. В 2021 году по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги» планируется выполнить работы на 122 объектах, отремонтировать более 250 километров автотрасс», – сказал губернатор.

Он также отметил, что продолжается совместная работа с **министерством транспорта РФ** по строительству южного обхода Рязани.

<https://ria.ru/20201214/dorogi-1589215727.html>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.12.14; ЮРИЙ ЦВЕТКОВ: ИДЕТ РАЗРАБОТКА «ДОРОЖНОЙ КАРТЫ» ПО РАЗВИТИЮ ЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА 2021-2023 ГОДЫ

Для повышения потенциала Международных транспортных коридоров (МТК), проходящих по территории России, предусмотрена разработка концепций их развития и использования на основе транспортно-экономических балансов, а также формирование целевых моделей функционирования каждого из них.

Работа на ключевых международных площадках по встраиванию российских транспортных коридоров в региональную и глобальную сеть последовательно осуществляется **Минтрансом России**. Прежде всего, это взаимодействие с нашими ближайшими соседями в рамках Союзного государства, Евразийского экономического союза, Содружества Независимых Государств. Подробности в интервью журналу «Морские порты» сообщил **замминистра транспорта РФ Юрий Цветков**.

«Сейчас с партнерами по союзу мы разрабатываем очередную дорожную карту на 2021-2023 годы, в которой будет предусмотрена деятельность по формированию евразийских транспортных коридоров», – сказал **замминистра**.

По его словам, дорожная карта предполагает различные меры и создание условий для технологической совместимости коридоров и маршрутов. Среди них планирование трафика, привлекательных и гибких тарифных условий, упрощенных процедур таможенного контроля, развитие прямых смешанных перевозок, внедрение интеллектуальных систем, применение современных технических средств, упрощающих передачу информации, развитие придорожных сервисов.

Он добавил, что формирование российских участков идет в рамках реализации госпрограммы «Развитие транспортной системы» для повышения ее конкурентоспособности на мировом рынке и увеличения экспорта транспортных услуг. Программа предусматривает максимально полное встраивание российской сети в глобальную сеть МТК.

« До недавнего времени основной проблемой в решении этих задач было отсутствие комплексного подхода к планированию, созданию инфраструктуры транспортных коридоров и управлению ими. Сегодня мы близки к ее решению », – подчеркнул **Юрий Цветков**.

Для этого сформированы федеральные проекты, вошедшие в транспортную часть 13-го **нацпроекта** – Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Они взаимосвязаны и в конечном итоге направлены на достижение национальных целей. Например, целью федерального проекта «Развитие Восточного полигона железных дорог» является развитие железнодорожного транзита на направлении «Запад – Восток» и повышение транспортной доступности морских портов.

Федеральный проект «Морские порты России» предусматривает прирост производственных мощностей морских портов к 2024 году до 1300 млн тонн.

Мероприятия федеральных проектов «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» и «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» направлены на увеличение пропускной способности транзитной транспортной системы и повышение скорости товародвижения.

Федеральный проект «Транспортно-логистические центры» отвечает за формирование их опорной сети на трассах МТК и повышение экспортного потенциала российских регионов.

Федеральный проект «Европа – Западный Китай» предусматривает строительство скоростной автомобильной дороги для развития транзитных перевозок.

Развитию МТК во многом способствуют и мероприятия другого дорожного **нацпроекта** «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». В его составе есть соответствующий федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети».

«Все эти меры направлены на комплексное развитие транспортной инфраструктуры российских участков МТК «Запад – Восток» и «Север – Юг», – подытожил **замминистра**. Подробности читайте в журнале «Морские порты» № 8 за 2020 г.

<http://morvesti.ru/news/1679/87268/>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО СРЕДСТВА НА ПОДДЕРЖКУ ФЕДЕРАЛЬНЫХ МЕДУЧРЕЖДЕНИЙ

Правительство России выделило более 2,3 миллиарда рублей на поддержку федеральных и автономных медучреждений, средства в том числе пойдут на оплату налогов, зарплаты, страховых взносов, соответствующий документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

«Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в распоряжение правительства РФ от 12 августа 2020 года №2074-р», – говорится в документе.

В частности, правительство распорядилось выделить в 2020 году главным распорядителям средств федерального бюджета для поддержки ими федеральных и автономных медучреждений, а также МГУ им. Ломоносова и СПбГУ более 2,3 миллиарда рублей на выплаты зарплат, уплату налогов и сборов, страховых взносов, установленных законодательством РФ, оплату коммунальных услуг, расходов, связанных с содержанием имущества, в условиях ЧС или угрозы распространения заболевания, представляющих опасность для окружающих, в связи с сокращением объемов медпомощи, оказанной лицам, застрахованным по ОМС на территории РФ.

«Утвердить прилагаемое распределение бюджетных ассигнований, выделяемых в 2020 году из резервного фонда правительства РФ... Главным распорядителям средств федерального бюджета осуществить предоставление субсидий указанным в пункте 1 настоящего распоряжения учреждениям», – добавляется в сообщении.

Согласно распоряжению, Минздраву РФ выделено более 1,5 миллиарда рублей, МИД – более 1,3 миллиона рублей, Минобрнауки – почти 184 миллиона рублей, Минэкономразвития – почти 265 тысяч рублей, Минтруд получит почти 96 миллионов рублей, Минфин – почти 308 тысяч.

Кроме того, ФНС выделено почти 708 тысяч, **федеральному агентству воздушного транспорта** – более 3,5 миллиона рублей, ФМБА – более 328 миллионов рублей, управделами президента – почти 102 миллиона. Так же Роспотребнадзору выделено почти 1,2 миллиона, МГУ – более двух миллионов, СПбГУ – почти 62 миллиона.

<https://ria.ru/20201214/meduchrezhdeniya-1589085768.html>

ПРАЙМ; 2020.12.14; ЗАКРЫТИЕ КИТАЕМ ДВУХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА С РФ НЕ ВЫЗВАЛО ДЕФИЦИТА ОВОЩЕЙ В ПРИМОРЬЕ – ВЛАСТИ

Закрытие Китаем проезда транспорта через два **пункта пропуска** в Приморье не сказалось на наличии овощей и фруктов в торговых сетях региона, сообщил РИА Новости представитель краевого правительства.

Генконсульство РФ в Харбине 11 декабря сообщило о двух случаях заболевания COVID-19 в Дунинне и Суйфэньхэ. Первый больной в Дунинне работал на таможенном посту китайской части погранперехода Дуннин – Полтавка. Второй – в приграничном торговом комплексе Суйфэньхэ, занимался разгрузкой импортных товаров. Началась выборочная проверка импортных грузов на наличие коронавирусной инфекции. **Росгранстрой** 11 декабря сообщал, что по инициативе китайской стороны в одностороннем порядке приостановлен пропуск транспорта через границу в **пунктах пропуска** Дуннин (сопредельный **пункт пропуска** на российской стороне «Полтавка») и Суйфэньхэ (**пункт пропуска** «Пограничный»). На утро понедельника перед «Пограничным» скопилось 141 машина, перед «Полтавкой» – 124 машины.

«Закрытие **пунктов пропуска** не сказалось на наличии овощей и фруктов в магазинах. Границы с Китаем в течение всего года периодически закрывались, не поступают из Китая фрукты: цитрусовые, косточковые, семечковые. Из овощей практически не поступал картофель, поэтому торговля на сегодняшний день замещает такие продукты в первую очередь продукцией местного производства», – сказал собеседник агентства.

По его словам, в первую очередь, это овощи борщевого набора – картофель, морковь, свекла, лук, капуста. Из других регионов России поступают огурцы и помидоры – например, из Новосибирска. Местный производитель поставляет в магазины огурцы и зелень.

«Фрукты замещены поставками из России (яблоки из Кубани, из центральных регионов), цитрусовые из Южной Кореи, Турции. Еще фрукты есть из Пакистана и Марокко», – добавил представитель правительства.

Китай был основным поставщиком овощей в Приморье. В начале февраля после временного закрытия грузового сообщения с КНР в регионе отмечался дефицит овощей – некоторые позиции пропали из магазинов, на некоторые цены поднялись в несколько раз. Продукция вернулась в торговые сети региона после возобновления автомобильного грузового сообщения с Китаем. Тогда власти сообщали, что нужно замещать иностранную продукцию овощами российского производства, шли переговоры с поставщиками.

REGNUM; 2020.12.14; ОДИН ИЗ ГОРОДОВ РФ МОЖЕТ СТАТЬ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ТЕСТИРОВАНИЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

Тестовой площадкой для пассажирского электротранспорта может стать Белгород. Специалисты планируют сравнивать эффективность обычного троллейбуса, троллейбуса на автономном ходу и электробуса, сообщили 14 декабря в **пресс-службе** департамента строительства и транспорта региона.

В Белгороде на тестовый маршрут вышел троллейбус «Горожанин» на автономном ходу Уфимского трамвайно-троллейбусного завода. Эта модель в базовой комплектации может преодолевать до 20 км без использования контактной сети, а заряжаться в процессе движения. Начальник управления транспортного планирования **РосдорНИИ** Владимир Пащенко предложил тестировать на действующих маршрутах общественного транспорта обычный троллейбус, троллейбус на автономном ходу и электробус. Экспериментальной площадкой мог бы стать Белгород.

В первом квартале 2021 года в Белгород должен поступить для тестирования электробус.

История вопроса

Улицы городов в советское время рассчитывались на небольшое количество персональных автомобилей. Предполагалось, что большинство граждан будут пользоваться общественным транспортом. С быстрой автомобилизацией России это породило серьезные проблемы для общественного транспорта. В больших городах не всегда помогают даже выделенные полосы для движения общественного транспорта. Ситуация усугубляется низкой дисциплинированностью водителей.

Трамвайное движение относительно развито только в Москве и Санкт-Петербурге, там же имеются и достаточно развитые метрополитены. В других крупных городах трамваев либо нет, либо имеется небольшое количество маршрутов. Количество трамвайных маршрутов сокращается. При этом метро есть даже не во всех городах-миллионниках.

Большой проблемой является моральное и физическое устаревание транспортных средств. Состояние многих автобусов, троллейбусов и трамваев оставляет желать лучшего. Популярны нынче пешеходные зоны не всегда создаются обдуманно, что иногда приводит к проблемам для городского транспорта. Медленно внедряются системы электронной оплаты за проезд. Рост расценок на услуги общественного транспорта уже приводил к акциям протеста в регионах.

<https://regnum.ru/news/3141146.html>

ТАСС; 2020.12.14; ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В ЧЕЛЯБИНСКЕ ОЦЕНИЛИ В СУММУ ОТ 35 ДО 90 МЛРД РУБЛЕЙ

Достроить метро в Челябинске, которое начали около 29 лет назад, возможно при участии федерального бюджета, на эти цели необходимо от 35 до 90 млрд рублей из бюджета. Об этом журналистам в понедельник сообщил министр дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области Алексей Нечаев.

«Было рассмотрено три базовых сценария развития метрополитена в Челябинске. Первый подразумевает запуск восьми станций; второй – пуск первого пускового комплекса из четырех станций, а третий – соединение пускового участка с трамвайной сетью. <...> В первом базовом сценарии это порядка 90 млрд рублей, во втором базовом сценарии это 55 млрд рублей, а третий базовый сценарий подразумевает порядка 35 млрд рублей», – сказал министр.

По словам Нечаева, такие вложения возможны только при участии федерального бюджета. «Теперь есть основания обратиться в федерацию за поддержкой», – отметил он.

По данным из открытых источников, Челябинский метрополитен строится с 1991 года. За 25 лет построена станция «Комсомольская площадь» без отделочных работ, ведется

строительство станции «Торговый центр», в то время как строительство остальных двух станций и депо не начиналось. Общая готовность метрополитена составляет лишь 18%.

<https://tass.ru/ural-news/10248791>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.14; ВТБ ПЕРЕДАЛ ПЕТЕРБУРГУ 65% В АО «МЕТРОСТРОЙ СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ»

Банк ВТБ (МОЕХ: VTBR) безвозмездно передал правительству Петербурга 65% акций АО «Метрострой (МОЕХ: МЕТР) северной столицы», сообщает **пресс-служба** администрации Петербурга.

Соответствующее соглашение группа ВТБ и Санкт-Петербург подписали в понедельник.

«Мы сделаем все, чтобы новая компания была обеспечена трудовыми, производственными и финансовыми ресурсами, чтобы она могла исполнять госконтракты по проектированию и строительству метро ускоренными темпами», – цитирует **пресс-служба** губернатора Александра Беглова.

«Строительство метро является важнейшим для города проектом. Уверен, что благодаря усилиям правительства города и опыту команды группы ВТБ мы реализуем его наилучшим образом, сохранив квалифицированный персонал и производственную базу ОАО «Метрострой», а также значительным образом увеличим темпы строительства метрополитена – самого востребованного вида общественного транспорта в Петербурге», – приводятся в сообщении слова президента – председателя правления ВТБ Андрея Костина.

О намерении ВТБ передать городу 65% компании Беглов заявил на встрече с **президентом РФ Владимиром Путиным** 5 ноября.

Ранее группой ВТБ было зарегистрировано АО «Метрострой северной столицы». Договорённость о совместной деятельности была достигнута в целях обеспечения бесперебойного и непрерывного строительства объектов метрополитена в Петербурге. Основным видом деятельности АО «Метрострой северной столицы» является проектирование, строительство и реконструкция объектов метрополитена в городе. Ранее сообщалось, что группа ВТБ может расширить свое присутствие на инфраструктурном рынке Санкт-Петербурга.

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «ВТБ Девелопмент» (входит в группу ВТБ) учредило дочернее предприятие АО «Метрострой северной столицы». Компания зарегистрирована 12 октября в Петербурге, в качестве основного вида деятельности указано строительство железных дорог и метро. Генеральный директор – Александр Романов, который также возглавляет еще одну структуру ВТБ – ООО «Транспортные концессии (Саха)».

Название новой «дочки» построено по тому же принципу, что и у управляющей компании петербургского аэропорта «Пулково» – «Воздушные ворота северной столицы», в которой у группы ВТБ блокпакет.

Ранее монополистом на рынке метростроения в Петербурге являлась компания «Метрострой», в отношении которой в настоящее время введена процедура наблюдения.

«Нынешняя компания петербургского метростроя находится в состоянии банкротства. У компании долги, поэтому там требуется зачастую заново создавать компанию, и мы планируем, что такая совместная компания может быть создана с правительством Санкт-Петербурга. Мы займемся не только и не столько финансированием, сколько самим строительством метрополитена. Безусловно, основные деньги должны поступать из бюджета Санкт-Петербурга на строительство, но эта компания требует инвестиций на первоначальной стадии на обновление производственных мощностей, оборудование и так далее», – отмечал Костин.

Интерес к рынку петербургского метростроения проявляет ГК «Стройтрансгаз» (СТГ) бизнесмена Геннадия Тимченко. Основная цель СТГ – открыто выйти на рынок

метростроения в Санкт-Петербурге, сохранив профессиональный коллектив компании «Метрострой» и обеспечить преемственность в работах на действующих объектах, а также нужные темпы при строительстве новых станций, заявляла в августе компания. Тогда же «Стройтрансгаз» объявил о назначении бывшего руководителя «Метростроя» Вадима Александрова советником гендиректора СТГ, на этом посту он будет курировать строительство метрополитена в Петербурге.

КОММЕРСАНТЪ РОСТОВ; 2020.12.14; МИНТРАНС НАШЕЛ ПОДРЯДЧИКА НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЧАСТИ РОСТОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОЛЬЦА

Министерство транспорта Ростовской области заключило договор с проектно-технологический институт «Ростовавтодорпроект». Организация займется проектированием составной части Ростовского транспортного кольца – западной хорды. Об этом сообщает **пресс-служба** управления информационной политики региона. Завершение проектировочных работ намечено на июль 2022 года.

Планируется, что трасса пройдет по западной границе микрорайона Левенцовского в обход железнодорожной станции Первомайской, с переходом через реку Дон по существующему мосту на улице Всесоюзной. Отмечается, что западная хорда сможет решить транспортные проблемы Левенцовки и прилегающих территорий Мясниковского района.

Напомним, в конце ноября **минтранс** Ростовской области объявил поиск подрядчика для строительства дороги «Северный обход Ростова» на участке от автодороги Ростов-на-Дону – Родионово-Несветайская – Новошахтинск до автодороги Ростов-на-Дону – Таганрог. Стоимость контракта составляет более 2,8 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4614912>

ТАСС; 2020.12.14; С 21 ДЕКАБРЯ ТАКСИ БУДУТ БЕСПЛАТНО ВОЗИТЬ ВРАЧЕЙ, БОРЮЩИХСЯ С ПАНДЕМИЕЙ

Крупные агрегаторы такси обеспечат бесплатный проезд для врачей, которые борются с пандемией. Об этом заявил в ходе первого социального онлайн-форума «Единой России» секретарь генсовета партии Андрей Турчак

«Мы долгое время вели переговоры, чтобы сделать услуги такси для доставки врачей полностью бесплатными. Хотел бы сказать, что на сегодняшний день такое решение принято, уже с 21 декабря такие перевозки стартуют», – сказал Турчак.

По его словам, эти вопросы прорабатывались совместно с Минцифры и крупными агрегаторами такси.

Первый социальный онлайн-форум проходит на площадке «Единой России» в понедельник, он посвящен обсуждению работы волонтеров партии.

<https://tass.ru/obschestvo/10251407>

ПРАЙМ; 2020.12.14; РЖД МОДЕРНИЗИРОВАЛИ СТАНЦИЮ НА БАМЕ С ВОЗМОЖНОСТЬЮ ДОПОТПРАВКИ 0,5 МЛН Т ДЛЯ НЕФТЕКОМПАНИИ

РЖД завершили модернизацию станции на БАМе, что позволит региональной нефтекомпания дополнительно отправлять 0,5 миллиона тонн грузов, сообщила компания. «ОАО «РЖД» в 2020 году реализован проект развития станции Лена-Восточная на Байкало-Амурской магистрали (Восточно-Сибирская железная дорога) в рамках договора технологического примыкания, заключенного с ООО «Иркутская нефтяная компания» для увеличения объемов грузовых железнодорожных перевозок», – говорится в сообщении в понедельник.

В частности, реконструированы станционные пути, уложены дополнительные стрелочные переводы, установлены трансформаторные подстанции, выполнены работы по устройству контактной сети, монтажу элементов автоматизированной системы управления

движением, проведена реконструкция станционного здания (пост электрической централизации).

«Данные мероприятия позволят оптимизировать маневровую работу, увеличить перерабатывающую способность станции и обеспечить клиенту ОАО «РЖД» возможность отправки по железной дороге дополнительных объемов грузов в размере до 0,5 миллиона тонн», – поясняют РЖД.

ТАСС; 2020.12.14; ПАССАЖИРЫ СМОГУТ ДОБРАТЬСЯ ПОЕЗДОМ ИЗ МОСКВЫ ДО ДЕРБЕНТА

Пассажиры, следующие железнодорожным транспортом из Москвы, получили возможность доехать до Дербента. Как сообщается в понедельник на сайте Федеральной пассажирской компании (ФПК, дочернее предприятие ОАО «РЖД»), это стало возможным благодаря группе беспересадочных вагонов, которые теперь курсируют в составе поезда Махачкала – Москва.

Ранее железнодорожное сообщение между Москвой и Дербентом осуществлялось поездом Москва – Баку – Москва, однако он был отменен на время действия ограничительных мер, связанных с распространением коронавирусной инфекции.

«Организовано курсирование группы вагонов беспересадочного сообщения Дербент – Москва – Дербент. Вагоны беспересадочного сообщения отправляются из Дербента с 14 декабря 2020 года по четным числам в 11:10, из Москвы (Павелецкий вокзал) с 15 декабря 2020 года по нечетным числам в 19:27. На участке Махачкала – Москва и обратно вагоны следуют в составе поезда № 85/86 Махачкала – Москва», – говорится в сообщении.

Отмечается, что на маршруте предусмотрены остановки на станциях Астрахань-1, Саратов -1, Тамбов-1, Рязань. Состав беспересадочной группы сформирован из плацкартных, купейных вагонов, оборудованных биотуалетами и кондиционерами.

<https://tass.ru/ekonomika/10253639>

ПРАЙМ; 2020.12.14; ОВК ПОСТАВИТ 360 ФИТИНГОВЫХ ПЛАТФОРМ КОНТЕЙНЕРНОМУ ОПЕРАТОРУ «ТРАНС СИНЕРГИЯ»

Научно-производственная корпорация «Объединенная вагонная компания» (ОВК), крупнейший производитель грузовых вагонов в России, поставит 360 фитинговых вагонов-платформ интермодальному контейнерному оператору «Транс Синергия», сообщила корпорация.

«Подвижной состав поступит в парк оператора в рамках трехстороннего контракта между НПК ОВК, «Транс Синергией» и **Государственной транспортной лизинговой компанией**, крупнейшим заказчиком инновационных вагонов в России», – говорится в сообщении ОВК в понедельник.

Вагон-платформа модели 13-6903 предназначен для перевозки контейнеров, в том числе рефрижераторных, и танк-контейнеров с массой брутто до 36 тонн и имеет утвержденные МТУ размещения и крепления крупнотоннажных контейнеров. Платформа оснащена ходовой частью с осевой нагрузкой 25 тонносил, имеет грузоподъемность 74,5 тонны и погрузочную длину 80 футов. Стационарные и откидные упоры для крепления контейнеров позволяют перевозить съемную тару различных типоразмеров.

ОВК отмечает, что межремонтный пробег платформы повышен до 1 миллиона километров или до 8 лет (у платформ на типовых тележках 23,5 тонносил первый плановый ремонт проводится после 210 тысяч километров пробега или через 3 года, последующие ремонты – после 120-210 тысячи километров или через 3 года). Срок службы платформы – 32 года.

ТАСС; 2020.12.14; ГРАНИЦЫ ПОРТА ДИКСОН НА ТАЙМЫРЕ РАСШИРЯТ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТОВ НЕФТЕТЕРМИНАЛА

Границы порта Диксон на арктическом побережье Красноярского края, расширят для строительства объектов нефтетерминала мощностью 25 млн тонн в год. Распоряжение правительства РФ опубликовано в понедельник на официальном интернет-портале правовой информации.

«Расширить территорию морского порта Диксон в целях создания искусственного земельного участка, предназначенного для размещения объектов капитального строительства, входящих в состав нефтяного терминала мощностью 25 млн тонн в год <...>. Определить, что общество с ограниченной ответственностью «Таймырнефтегаз-Порт» осуществляет создание искусственного земельного участка и строительство на нем объектов инфраструктуры», – говорится в распоряжении.

Минтранс в 24-месячный срок должен представить проект распоряжения правительства РФ об изменении границ морского порта Диксон.

Диксон – один из самых северных портов России на берегу Карского моря. Южнее Диксона планируется строительство нефтяного терминала для перегрузки нефти с Пайяхской группы месторождений в Красноярском крае на танкеры.

<https://tass.ru/ekonomika/10248549>

ПРАЙМ; 2020.12.14; ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ СНИЗИЛОСЬ В 3,7 РАЗА

Российские морские порты за прошедшие 11 месяцев текущего года обслужили в 3,7 раза меньше пассажиров, чем годом ранее, – 556,5 тысячи человек, сообщает Ассоциация морских торговых портов (АСОП).

Согласно данным ассоциации, за январь-ноябрь в морских портах было обслужено на 30,5% меньше пассажирских судов, чем за аналогичный период прошлого года, – 14,6 тысячи единиц. Морские пассажирские терминалы обслужили в 3,7 раза меньше человек, чем годом ранее, – 556,5 тысячи.

Минтранс ожидает снижения перевалки грузов в морских портах России

«В том числе, количество отправленных пассажиров из портов составило 278,2 тысячи человек (снижение в 2,3 раза), прибывших – 277,2 тысячи человек (снижение в 2,7 раза)», – сообщает АСОП. Обслуживание транзитных пассажиров по сравнению с январем-ноябрем прошлого года снизилось на 99,8% и составило 1,14 тысячи человек.

«Основное количество пассажиров было обслужено на специализированных пассажирских терминалах в портах Ялта – 415,9 тысячи человек, снижение по отношению к аналогичному периоду прошлого года составило 35,1%, Сочи – 85,2 тысячи человек (-41,5%) и Холмск – 18,6 тысячи человек (-30,9%)», – говорится в сообщении.

<https://1prime.ru/business/20201214/832579697.html>

РИАФАН; 2020.12.14; РОСАВИАЦИЯ ЗАЯВИЛА О СОХРАНЕНИИ ПОЛЕТОВ ИЗ РФ ЗА ГРАНИЦУ

Москва, 14 декабря. В **Росавиации** подтвердили, что в ближайшее время международные авиарейсы ограничивать не будут, следует из ответа **Минтранса РФ** на запрос депутата ГД Натальи Кувшиновой.

Кувшинова направила в **Минтранс** обращение с просьбой разъяснить позицию ведомства по дальнейшим планам полетов за рубеж российских авиакомпаний. Глава **Росавиации** и **замминистра транспорта Александр Нерадько** в ответном письме отметил, что на отечественную авиационную отрасль вспышка COVID-19 оказала сильнейшее влияние.

Он напомнил о приостановке международных воздушных авиаперевозок в марте. По его словам с января по сентябрь объемы перевозок российских авиакомпаний на международных воздушных линиях сократились по сравнению с аналогичным периодом 2019 года на 74,7%. Падение на внутренних воздушных линиях составило 25,7%.

В **Росавиации** полагают, что необходимо поэтапное возобновление международных полетов. Но этому противится Роспотребнадзор. По уже действующим рейсам, их направлениям и количеству у надзорного органа претензий нет, сообщает «Парламентская газета». В издании уточнили, что россиянам, уже купившим авиабилеты в страны, с которыми у России налажено регулярное авиасообщение, можно не волноваться.

Ранее **Федеральное агентство воздушного транспорта** сообщило, что туристы смогут вылететь в Турцию и Египет из аэропорта Томска. Прямые рейсы Томск – Каир (Египет) и Томск – Стамбул (Турция) будет осуществлять авиакомпания Nordwind.

<https://riafan.ru/1352842-rosaviaciya-zayavila-o-sohranении-poletov-iz-rf-za-granicu>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/politics/polyoty-za-granicu-na-novyuy-god-ne-otmenyat.html>

ТАСС; 2020.12.14; РОСАВИАЦИЯ ПРЕДСТАВИТ В 2021 ГОДУ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ АВИАКОМПАНИЙ

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) планирует разработать в начале 2021 года дополнительные меры поддержки авиакомпаний. Об этом сообщил на заседании общественного совета заместитель руководителя **Росавиации** Дмитрий Ядров, говорится в сообщении агентства.

«Заместитель руководителя **Росавиации** подчеркнул, что результаты деятельности предприятий отрасли постоянно анализируются специалистами ведомства. В начале 2021 года **Росавиацией** будут разработаны предложения по дополнительным мерам поддержки предприятий воздушного транспорта», – отмечается в сообщении.

Росавиация также сообщает, что уже работающие меры поддержки государства позволили «сохранить авиационный персонал на уровне не ниже 90% от численности работников на 1 января 2020 года». При этом члены общественного совета отметили, что ситуация в отрасли остается крайне сложной, авиакомпании и аэропорты нуждаются в продолжении секторальных мер поддержки.

Ранее в этом году правительство РФ выделило 23,4 млрд рублей авиакомпаниям в качестве компенсации за осуществление вывозных рейсов во время пандемии. Программа начала действовать в мае текущего года и была направлена на ежемесячную компенсацию расходов авиакомпаний, осуществляющих коммерческие перевозки в период с февраля по июнь 2020 года. Субсидии должны быть направлены на расходы на оплату труда авиационного персонала (не менее 60% от предоставленных субсидий), на лизинговые платежи (не более 30%) и аэропортовые расходы в части оплаты стоянки простаивающих воздушных судов (не более 10%). Также часть субсидий может быть направлена на обеспечение операционной деятельности и содержание имущества.

Аналогичные субсидии в размере почти 10 млрд рублей были представлены аэропортам.

<https://tass.ru/ekonomika/10247329>

ТАСС; 2020.12.14; АВИАКОМПАНИИ РФ ПОЛУЧАТ ПО 685 РУБЛЕЙ ЗА КАЖДОГО «ПОТЕРЯННОГО» НА ФОНЕ ПАНДЕМИИ ПАССАЖИРА

Объем субсидирования авиакомпаниям за каждого «потерянного» на фоне коронавируса пассажира увеличен с 365 рублей до 685 рублей, сама же программа субсидирования продлена до ноября. Об этом говорится в сообщении **пресс-службы** кабмина со ссылкой на постановление правительства РФ.

«Срок действия программы поддержки авиакомпаний, терпящих убытки из-за пандемии, будет продлен. Такое постановление подписал **председатель правительства РФ Михаил Мишустин**. По прежним правилам субсидии выплачивались за период с февраля по июль. Теперь же программа продлевается до ноября, при этом применяемый для расчета субсидии размер расходной ставки увеличивается с 365 до 685 рублей за каждого «потерянного» из-за коронавирусных ограничений пассажира», – отмечается в сообщении.

Для авиакомпаний, работающих в Дальневосточном федеральном округе (ДФО), будет применяться повышающий коэффициент. При этом объем финансирования этой меры поддержки не увеличился, он составит 23,4 млрд рублей, как и было решено в мае.

Программа поддержки аэропортов также продлена: теперь аэропортам можно получить компенсацию за рейсы в июле, ранее выплаты были рассчитаны только за второй квартал, говорится в сообщении.

Субсидии для авиакомпаний

В **пресс-службе** напомнили, что средства можно будет направить на расходы на оплату труда авиационного персонала (не менее 60% от предоставленных субсидий), лизинговые платежи (не более 30%), оплату стоянки самолетов (не более 10%), на операционную деятельность и содержание имущества компании.

«Организации, связанные с гражданскими авиаперевозками, понесли значительные убытки из-за распространения новой коронавирусной инфекции. Продление программ субсидирования поможет этому сектору преодолеть финансовые трудности и сохранить кадровый потенциал», – отметили в правительстве.

Идея изменить правила субсидирования авиакомпаний обсуждалась еще осенью. Согласно предыдущей версии правил, перевозчики могли получить 365 рублей за каждого пассажира, потерянного в феврале-июле (рассчитывается исходя из трафика прошлого года), поэтому максимальная сумма выплаты авиакомпаниям составляла бы 15 млрд рублей из 23,4 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/10251483>

ТАСС; 2020.12.14; КАБМИН ПРОДЛИЛ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ АЭРОПОРТОВ И АВИАКОМПАНИЙ

Правительство России продлевает программы субсидирования аэропортов и авиакомпаний, принятые для их поддержки в условиях пандемии. Об этом **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** заявил в понедельник на совещании с **вице-преьерами**.

«Принято решение продлить программы субсидирования аэропортов и авиакомпаний, увеличить для перевозчиков размеры государственной поддержки, – сказал он. – Соответствующее постановление правительства уже подписано».

Мишустин напомнил, что первоначально меры поддержки были рассчитаны на период с февраля по июль, теперь частичную компенсацию своих потерь авиаперевозчики смогут получить за период с августа по ноябрь. «При этом будет увеличена и ставка для расчета субсидий на каждого пассажира, который не совершил полеты из-за коронавирусных ограничений, а для дальневосточных авиакомпаний будет применяться соответственно повышающий коэффициент», – заметил он.

Программа помощи аэропортов, которая прежде ограничивалась вторым кварталом 2020 года, продлевается еще на месяц. «На стабилизацию работы авиаиндустрии в условиях распространения коронавируса уже выделено сегодня более 34 млрд рублей, – сказал премьер. – Продление программ субсидирования поможет этому сектору преодолеть финансовые трудности, а самое главное – сохранить кадровый потенциал».

Развитие аэропортовой инфраструктуры

Правительство России направит дополнительно 2 млрд рублей регионам для обновления аэропортовой инфраструктуры.

«Правительство увеличит помощь регионам по развитию аэропортовой инфраструктуры, которая используется для перевозки пассажиров и грузов, для обслуживания самолетов, – сказал он. – Мы выделим дополнительные субсидии в размере около 2 млрд рублей, это позволит ускорить работу по нескольким важным проектам, внесенным в государственную программу развития транспортной системы».

Глава кабмина подчекнул, что улучшение транспортного сообщения откроет дополнительные возможности для инвестиций и для регионов.

<https://tass.ru/ekonomika/10249627>

ТАСС; 2020.12.14; «АЭРОФЛОТ» УСИЛИЛ КОНТРОЛЬ ЗА НОШЕНИЕМ МАСОК НА БОРТУ

Авиакомпания «Аэрофлот» усилила контроль за ношением медицинских масок на борту самолета, говорится в сообщении компании. Пассажиры, которые отказываются надевать маску, не будут допущены к полету.

«В связи со сложной эпидемиологической обстановкой «Аэрофлот» усиливает контроль за соблюдением масочного режима на борту, – отметили в компании. – Строгое исполнение требований по использованию средств индивидуальной защиты является важным условием допуска пассажиров к полету. Авиакомпания придерживается жесткой позиции в отношении нарушителей. Пассажиры, которые по любым причинам отказываются надлежащим образом использовать средства индивидуальной защиты, не допускаются к полету».

В компании напомнили, что пассажиры обязаны носить маску на протяжении всего полета, а также во время посадки. Снять маску можно только во время приема пищи. Также в компании акцентировали внимание на то, что маска должна полностью закрывать нос и рот.

«Пассажиры, ношение маски для которых невозможно по медицинским показаниям или иным причинам, в соответствии с требованием действующего законодательства не могут быть допущены к полету», – сообщили в «Аэрофлоте».

Требование носить медицинские маски и перчатки в салонах самолетов появилось в мае этого года на фоне пандемии коронавируса. Тогда Росавиация и Роспотребнадзор выработали методические рекомендации, которые вводят противоэпидемиологические ограничения в самолетах и аэропортах. Снимать их предполагается в три этапа. На первых двух этапах пассажирам необходимо носить защитные маски и перчатки, снимать которые во время полета запрещается.

<https://tass.ru/obschestvo/10248913>

ТАСС; 2020.12.14; НИИ АЭРОНАВИГАЦИИ ПРИЗНАЛ БЕЗОПАСНОСТЬ СПОРНОГО ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ДЛЯ ПОЛЕТОВ ИЗ ВНУКОВО

Жилой комплекс «Филатов луг», построенный в деревне Картмазово в Новой Москве, не влияет на безопасность полетов из аэропорта Внуково. Об этом говорится в ответе заместителя директора по аэронавигационному обслуживанию филиала «НИИ аэронавигации» ГосНИИ ГА Александра Ещенко (копия документа есть в распоряжении ТАСС).

«Учитывая максимальную абсолютную высоту объектов ЖК «Филатов луг» 257,4 м, объекты ЖК «Филатов луг» не будут оказывать влияние на безопасность пролета препятствий схем захода на посадку на ВПП 24 (взлетно-посадочная полоса)», – говорится в документе.

В письме отмечается, что с 3 декабря для аэропорта Внуково установлены новые схемы захода на посадку, и новая абсолютная высота входа в глиссаду соответствует 309,4 м.

«Учитывая, что минимальное удаление объектов ЖК «Филатов луг» от ВПП 24 составляет 6,14 км, объекты ЖК «Филатов луг» не будут находиться на конечном этапе захода на посадку и, тем самым, не будут формировать высоту пролета препятствий ОСА/Н для посадки на ВПП 24», – добавляет Ещенко.

Судебные разбирательства вокруг ЖК «Филатов луг» начались в 2019 году. В сентябре 2019 года Арбитражный суд Москвы признал недействительным представление прокуратуры, согласно которому ЖК «Филатов луг» мешает безопасности полетов. В решении суда указывается, что прокуратура не привела доказательств нарушений воздушного и градостроительного законодательства со стороны «Бизнес групп» (дочерняя компания застройщика объекта ГК «Инград»).

Также летом 2019 года заместитель московского прокурора по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте подал иск в Мосгорсуд к «Бизнес групп», согласно которому жилой комплекс нарушает безопасность полетов из аэропорта Внуково. В сентябре 2019 года суд частично удовлетворил требования прокуратуры и запретил застройщику строительство выше высотных отметок, указанных в решении суда, а также заключать договоры на жилые объекты, рекламировать ЖК «Филатов луг» и проводить Росреестру любые регистрационные действия с жильем в ЖК. Запрет заключать и регистрировать сделки в ЖК действует и сегодня.

ЖК «Филатов луг» строится в деревне Картмазово в Новой Москве с конца 2017 года. Как отмечали ТАСС в **пресс-службе** ГК «Инград», в настоящее время полностью построены четыре корпуса ЖК «Филатов луг». Их строительство завершили еще в октябре 2019 года, застройщик также благоустроил территорию, построил и укомплектовал мебелью и оборудованием детский сад. Договоры долевого участия заключены на 80% квартир ЖК «Филатов Луг». Сегодня более 1,6 тыс. дольщиков ожидают получение ключей от своих квартир.

<https://tass.ru/obschestvo/10254231>

ТАСС; 2020.12.14; ПРОКУРАТУРА ДОБИЛАСЬ ОТМЕНЫ ЗАПРЕТА «ПОБЕДЫ» СУММИРОВАТЬ БАГАЖ ЛЕТЯЩИХ ВМЕСТЕ ПАССАЖИРОВ

Транспортная прокуратура добилась отмены запрета авиакомпании «Победа» суммировать вес багажа летящих вместе пассажиров. Об этом ТАСС сообщила представитель Московской межрегиональной транспортной прокуратуры (ММТП) Екатерина Короткова по итогам проверки авиакомпании.

Правилами перевозки пассажиров и багажа авиакомпании «Победа» запрещено перераспределение или суммирование веса в рамках нескольких мест багажа. Эти правила были опротестованы прокурором. «По результатам рассмотрения протеста правила авиакомпании приведены в соответствие с требованиями закона, и пассажирам предоставлена возможность объединять вес багажа», – сообщила Короткова.

Она отметила, что пункт 127 Федеральных авиационных правил обязывает перевозчика по просьбе летящих вместе пассажиров объединить вес багажа, предусмотренный багажным тарифом. Такая возможность предоставляется пассажирам в случае заключения договоров воздушной перевозки, не предусматривающих норму бесплатного провоза чемоданов, и при условии оплаты багажа по установленному перевозчиком тарифу.

В прошлом году прокуратура добилась отмены требований «Победы» о платной регистрации в зарубежных аэропортах для пассажиров. Еще годом ранее лоукостер проиграл иск прокуратуры о перевозке бесплатной ручной клади сверх пятикилограммовой нормы.

<https://tass.ru/ekonomika/10251237>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20201214/bagazh-1589138011.html>

ТАСС; 2020.12.14; UTAIR ОТКРЫЛА ПЕРВЫЕ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В АНАПУ И ГЕЛЕНДЖИК

Авиакомпания Utair запустила первые прямые рейсы из Санкт-Петербурга в Анапу и Геленджик. Об этом сообщает **пресс-служба** перевозчика в понедельник.

«Utair начал выполнять полеты из Санкт-Петербурга в Анапу и Геленджик. В Анапу – два раза в неделю, в Геленджик – один. Стоимость билетов – от 2 785 рублей», – сказано в сообщении.

По словам президента «Utair – Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова, авиакомпания продолжает расширять свою маршрутную сеть по запросам пассажиров. «Также мы ввели в зимнем расписании рейс из Северной столицы в Грозный и увеличили количество рейсов из Санкт-Петербурга в Москву, благодаря чему пассажирам доступны рейсы Utair в 28 городов России с короткой пересадкой в аэропорту Внуково», – приводятся слова Пермякова в сообщении.

Как сообщалось со ссылкой на **пресс-службу** компании-оператора аэропорта Пулково «Воздушные ворота северной столицы», рейсы Utair из Санкт-Петербурга в Анапу и Геленджик в зимнем сезоне 2020-2021 годов будут запущены впервые.

Анапа является популярным направлением для перелетов из Санкт-Петербурга, в частности, в июле этого года она вошла в шесть самых востребованных маршрутов для пассажиров. Пулково – международный аэропорт Петербурга. Пассажиропоток Пулково по итогам 2019 года составил рекордные 19,6 млн человек, по итогам 2020 года планировалось, что число пассажиров, обслуженных авиаузлом, превысит 20 млн. Однако ранее в руководстве аэропорта сообщали, что на фоне пандемии коронавируса и закрытия многих международных направлений перелетов показатель в 20 млн пассажиров достигнут не будет.

<https://tass.ru/ekonomika/10249297>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/14/12/2020/5fd740dd9a7947a99715b87a>

ТАСС; 2020.12.14; КОНТРАГЕНТ ЗАКЛЮЧИТ С ВЕРТОЛЕТНОЙ «ДОЧКОЙ» UTAIR МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО ДЕЛУ О БАНКРОТСТВЕ

Контрагент авиакомпании Utair – «Юган-юнион кард» намерен заключить мировое соглашение с «Ютэйр – вертолетные услуги», крупнейшей вертолетной компанией в мире по величине и грузоподъемности флота. Заседание суда, где планируется утвердить соглашение, назначено на 11 января 2021 года, следует из данных в картотеке арбитражных дел.

«20 декабря 2019 года в Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа посредством электронной связи поступило заявление общества с ограниченной ответственностью «Юган-Юнион Кард» о вступлении в дело о признании несостоятельным (банкротом) акционерного общества «Ютэйр – Вертолетные услуги». Суд, исследовав материалы дела, считает судебное заседание подлежащим назначению на 11 января 2021 года в 13:50 (11:50 мск) для урегулирования спора путем заключения мирового соглашения», – сказано в определении суда, опубликованном в картотеке арбитражных дел.

Арбитражный суд ХМАО 12 ноября 2020 года утвердил мировое соглашение между контрагентом авиакомпании Utair – «Флеш лайт капитал» и компанией «Ютэйр – вертолетные услуги».

Согласно картотеке, Арбитражный суд ХМАО с 16 марта откладывал заседания по делу о банкротстве «Ютэйр – вертолетных услуг» из-за пандемии коронавируса. 16 марта 2020 года Арбитражный суд ХМАО оставил без рассмотрения иск МТС Банка о банкротстве «Ютэйр – вертолетных услуг». 13 января в суде представитель МТС Банка сообщил, что требования о признании компании «Ютэйр – вертолетные услуги» банкротом

основываются на договоре о предоставлении синдицированного кредита авиакомпании Utair от 19 ноября 2015 года. В 2018 и 2019 годах авиакомпания не выплатила проценты по кредиту в размере около 16 млн рублей. «Ютэйр – вертолетные услуги» в данном договоре выступила поручителем.

В качестве третьих лиц к иску привлечены четыре контрагента авиакомпании Utair – «Юган-юнион кард», «Гидпромэнергострой», «Интер» и «Флеш лайт капитал». 19 и 20 марта 2019 года они подали иски о банкротстве перевозчика на общую сумму около 1,5 млн рублей. 28 сентября 2020 года Арбитражный суд ХМАО утвердил мировое соглашение между Utair и ее кредитором «Юган-юнион кард» и отказал в банкротстве авиакомпании «Финпорт» (правопреемник компании «Гидпромэнергострой»). Кроме того, суд произвел две процессуальные замены – сначала банк «Русь» на банк «Оренбург», затем «Оренбург» – на банк «Россия». Согласно определению суда, права требования к Utair по двум синдицированным кредитам на общую сумму около 139 млн рублей «Оренбург» в марте 2020 года уступил банку «Россия».

В августе 2019 года оренбургский ипотечный коммерческий банк «Русь» подал заявление о вступлении в дело о банкротстве авиакомпании, сумма требований составила 4,9 млн рублей. Впоследствии «Русь» присоединилась к банку «Оренбург». 5 октября 2020 года Арбитражный суд ХМАО заменил «Оренбург» на банк «Россия».

Долги Utair

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний», в 2019 году она перевезла более 7,7 млн человек. Убыток компании по МСФО за первое полугодие 2019 года составил почти 9,5 млрд рублей против убытка в 5,2 млрд руб. за аналогичный период 2018 года. Крупнейшие акционеры – созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

Компания испытывает финансовые трудности уже несколько лет: в 2015 году она перевела все свои долги в два синдицированных кредита – на 18,9 млрд рублей с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд с погашением в 2027 году. Сейчас объем задолженности по первому кредиту снижен до 15,4 млрд рублей. Кроме того, Utair привлекла кредит Сбербанка на 17,4 млрд рублей с погашением в 2020 году.

В декабре 2018 года авиакомпания не смогла заплатить проценты в размере 1 млрд рублей по кредиту на 15,4 млрд руб. В начале февраля «дочка» авиаперевозчика «Финанс-авиа» допустила техдефолт по одному из выпусков облигаций на 187 млн рублей, но позже выплатила купон. Впоследствии авиакомпания просила кредиторов списать 31,4 млрд рублей долга, но это предложение не устроило банки. Кроме того, в середине апреля того же года «Финанс-авиа» предложила держателям облигаций отложить выплаты основной части долга по ценным бумагам на тот же срок – 35 лет.

<https://tass.ru/ural-news/10247417>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛИЛО ОПЕРАТОРА МЕДИЦИНСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ РОСТЕХА ЕДИНСТВЕННЫМ ПОСТАВЩИКОМ ПО УСЛУГАМ САНАВИАЦИИ

Правительство РФ определило оператора вертолетов с медицинскими модулями АО «Национальная служба санитарной авиации» (НССА, 50,1% принадлежит госкорпорации «Ростех») единственным исполнителем при закупках в 2020-2021 годах авиационных работ в целях оказания медпомощи на территории РФ. Соответствующее распоряжение правительства РФ опубликовано на портале правовой информации.

Этим же документом региональным медицинским организациям разрешено заключать с НССА соответствующие госконтракты. Но только на срок до 31 декабря 2021 года.

Помимо этого, правительственным распоряжением определено еще одно условие – НССА должна будет самостоятельно выполнять не менее 30% обязательств по госконтрактам.

В 2018 году правительство уже назначало НССА единственным исполнителем авиационных работ по оказанию медицинской помощи на территории РФ в 2018-2019 годах.

Сама НССА была учреждена в 2017 году, через год после того, как правительство утвердило госпрограмму развития санавиации. 50,1% акций в НССА, по данным ее отчетности, у госкорпорации «Ростех», которая также контролирует «Вертолеты России». Доля в 26,9% у Фонда развития санитарной авиации, глава которого – предприниматель Иван Яценко. 23% в НССА у малоизвестного ООО «Торгово-закупочная компания».

Первую партию медицинских вертолетов НССА получила в феврале прошлого года. Это были четыре «Ансата» и такое же количество Ми-8АМТ. Машины поставлены в 15-летний лизинг через структуру «Ростеха» «Нацпромлизинг». До 2021 года компания рассчитывала получить всего 150 вертолетов (104 «Ансата» и 46 Ми-8АМТ), сделка оценивалась в 40 млрд руб. Позднее сообщалось, что сроки поставок сдвинулись.

В настоящее время на сайте компании отмечается, что в текущем году она рассчитывает увеличить свой вертолетный парк до 19 «Ансатов» и 5 Ми-8АМТ.

По итогам 2019 года НССА получила более 800 млн руб. выручки. При этом заказчиками компании стали министерства здравоохранения и медучреждения Ленинградской, Тверской, Новосибирской, Сахалинской областей, республики Карелия.

Себестоимость продаж компании была меньше выручки, на уровне 790 млн руб., тем не менее, прошлый год она закончила с символическим чистым убытком в 69 млн руб.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.14; «АНГАРА» ХОЧЕТ ВЕРНУТЬ ЛИЗИНГОДАТЕЛЮ ЛАЙНЕРЫ АН-148, ИХ ПОЛЕТЫ ПРИОСТАНОВЛЕНЫ ИЗ-ЗА НЕХВАТКИ КОМПЛЕКТУЮЩИХ

Авиакомпания «Ангара» (базируется в Иркутске) подала в Арбитражный суд Иркутской области исковое заявление к АО «Ильюшин Финанс Ко», говорится в определении суда.

Перевозчик требует расторжения договора финансовой аренды (лизинга), просит обязать ответчика принять воздушные судна.

Предварительные слушания по делу назначены на 13 января 2021 года.

Директор «Ангары» Сергей Саламатов сообщил «Интерфаксу», что заявление в суд связано с невозможностью поддерживать «лизинговые» лайнеры Ан-148-100 в соответствующем летном состоянии.

«Во-первых, «Ангара» находится в санкционном списке Украины (Ан-148 – разработка украинского ОКБ Антонова – ИФ). Во-вторых, состояние украинского производства сейчас такое, что там просто не делают необходимых для лайнеров комплектующих. Через посредников их сейчас также трудно доставить», – сказал Саламатов.

По его словам, российские авиационные власти уже приостановили действие сертификатов летной годности у четырех Ан-148, у пятого срок сертификата заканчивается 18 декабря.

Саламатов уточнил, что на всем протяжении эксплуатации Ан-148 перевозчик испытывал сложности с поставкой комплектующих.

«Фактически один из пяти лайнеров у нас использовался как донор запчастей, стоял в аэропорту. А лизинговые платежи мы платили за пять», – добавил Саламатов.

Как следует из расписания аэропорта Иркутск, в настоящее время «Ангара» в основном летает по региону на принадлежащих ей Ан-24. Согласно данным госзакупок, перевозчик выполняет также рейсы на вертолетах для нужд санавиации и для губернатора Иркутской области.

В марте сообщалось, что «Иркутская нефтяная компания» (ИНК) из-за COVID-19 увеличила сроки вахты для своих специалистов на своих месторождениях на севере

Иркутской области и, как следствие, сократила объем авиационных услуг, которые она традиционно заказывала у «Ангара».

«Ангара» получила пять Ан-148-100 в 2012-2013 годах, лизингодателем выступало «Ильюшин Финанс Ко.» Лайнеры использовались перевозчиком в основном на межрегиональных маршрутах.

В парке Ангары также имеются Ан-24, Ан-26-100, вертолеты Ми-8 различных модификаций.

ТАСС; 2020.12.14; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИТ ИНФОРМАЦИЮ О МАССОВОМ СКОПЛЕНИИ ЛЮДЕЙ ПРИ ВХОДЕ В АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА

Челябинская транспортная прокуратура проверит информацию СМИ о массовом скоплении людей в зоне досмотра при входе в аэропорт Бalandино. Об этом сообщила в субботу **пресс-служба** Уральской транспортной прокуратуры.

«Челябинской транспортной прокуратурой проводится проверка в связи с публикацией в средствах массовой информации сведений о скоплении более 200 человек в аэропорту Бalandино и нарушениях санитарно-эпидемиологического законодательства», – говорится в сообщении.

По предварительным данным, в зоне досмотра при входе в аэропорт наблюдается массовое скопление граждан, у всех граждан на лицах надеты маски, однако дистанция между ними не соблюдается. При досмотре пассажиров все имеющиеся входные рамки и интроскопы работниками служб авиационной безопасности не используются.

В **пресс-службе** добавили, что в случае выявления фактов бездействия либо иного ненадлежащего исполнения обязанностей, ставящих под угрозу здоровье граждан, общественный порядок либо нормальное функционирование аэропорта, соответствующим сотрудникам и руководству авиаузла будет дана жесткая и принципиальная правовая оценка.

Уральский транспортный прокурор дал поручение о принятии упреждающих мер аналогичного характера во всех 14 транспортных районах на территории восьми субъектов РФ Уральского транспортного региона, уточнили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/ural-news/10239635>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/article/2497835>

<https://rg.ru/2020/12/12/reg-urfo/prokuratura-proverit-aeroport-balandino-iz-za-skopleniia-passazhirov.html>

[Вернуться в оглавление](#)