



Ежедневный мониторинг СМИ

11 ЯНВАРЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2021.01.11; НЕ УБЕДИЛ – ОТМЕНЯЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСШИРЯЕТ ЗАЩИТУ БИЗНЕСА ОТ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ.....	3
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.01.11; ИНСТИТУТАМ РАЗВИТИЯ РАЗДАЛИ КАРТЫ; БЕЛЫЙ ДОМ СОСТАВИЛ ПЛАН ПРЕОБРАЗОВАНИЯ РЕФОРМИРУЕМЫХ СТРУКТУР.....	4
ИЗВЕСТИЯ; АНДРЕЙ РАЗУМОВСКИЙ; 2021.01.09; РАЗДВОЕНИЕ НАЛИЧНОСТИ: БЕЛОРУССКИЙ ТРАНЗИТ МАНИТ РИЖСКИХ ПОЛИТИКОВ; ЛАТВИЯ БОРЕТСЯ С ЛУКАШЕНКО И МЕЧТАЕТ С НИМ СОТРУДНИЧАТЬ.....	5
ИЗВЕСТИЯ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2021.01.08; ТАРИФ ДВУХЛЕТНИЙ: ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ МОГУТ СОХРАНИТЬСЯ В 2021 ГОДУ; ЭКСПЕРТЫ ОЖИДАЮТ БАНКРОТСТВ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ОТСУТСТВИЯ СПРОСА НА ПЕРЕЛЕТЫ.....	8
ИЗВЕСТИЯ; КИРИЛЛ СЕНИН; 2021.01.02; ОБЕЩАЛ И ВЕРНУЛСЯ: BOEING 737 МАХ СНОВА В НЕБЕ ПОСЛЕ ДОЛГОГО ПРОСТОЯ; ПЕРСПЕКТИВЫ ПОЛНОМАСШТАБНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛАЙНЕРА МИРОВЫМИ АВИАКОМПАНИЯМИ ПОКА ВЫГЛЯДЯТ ТУМАННО.....	10
ГТРК ЧУВАШИЯ; 2021.01.07; В 2021 ГОДУ В ЧЕБОКСАРАХ ЗАВЕРШИТСЯ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ТРЕТЬЕГО ТРАНСПОРТНОГО ПОЛУКОЛЬЦА.....	13
ТАСС; 2021.01.05; ЮЖНЫЙ И СЕВЕРНЫЙ ПОДХОДЫ К АЭРОПОРТУ ГАГАРИН В САРАТОВЕ ПЕРЕДАДУТ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ.....	13
ГТРК ИВТЕЛЕРАДИО; 2021.01.03; В ИВАНОВО ПОСТУПАЮТ ЕЩЕ 8 «АДМИРАЛОВ».....	14
REGNUM; 2021.01.08; РОСАВТОДОР РАССКАЗАЛ О ПРИЧИНАХ СНИЖЕНИЯ АВАРИЙНОСТИ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ.....	14
REGNUM; 2021.01.08; В РОССИИ ОТЧИТАЛИСЬ О РЕМОНТЕ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ.....	15
ТАСС; 2021.01.09; «ВЭБ-ЛИЗИНГ» ПЛАНИРУЕТСЯ ЛИКВИДИРОВАТЬ ДО КОНЦА 2021 ГОДА.....	15
ТАСС; 2021.01.11; МИНПРОМТОРГ НЕ ПЛАНИРУЕТ РАСШИРЯТЬ СПИСОК СИСТЕМООБРАЗУЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ.....	16
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН ТЯЖЛОВ; 2021.01.11; ВОДИТЕЛЕЙ ЖДУТ НОВЫЕ ЛИШЕНИЯ; МИНЮСТ И МВД НАМЕРЕНЫ УЖЕСТОЧИТЬ НАКАЗАНИЯ ДЛЯ НАРУШИТЕЛЕЙ В НОВОМ КОАП.....	16
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.01.04; ПРИДЕТСЯ ПОХОДИТЬ: ЧЕГО ЖДАТЬ АВТОМОБИЛИСТАМ В 2021 ГОДУ; НОВЫЕ ПРАВИЛА РЕГИСТРАЦИИ ТЮНИНГА, ПРОХОЖДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА И СДАЧИ ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВА.....	18
ПРАЙМ; 2021.01.05; АВТОМАГИСТРАЛЬ «МЕРИДИАН» НАЧНУТ СТРОИТЬ В 2021 Г – ВОЛОДИН.....	21
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ НЕДЮК; 2021.01.04; РАБОЧИЙ ТРАФИК: НА УРАЛЕ ИСПЫТАЛИ СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ ПОТОКОМ МАШИН; ОНА ОДНОВРЕМЕННО АНАЛИЗИРУЕТ ДО 400 ПАРАМЕТРОВ.....	21

ТАСС; 2021.01.04; ПРЕДПРИЯТИЕ РОСКОСМОСА СОБЕРЕТ ПЕРВЫЙ БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАМВАЙ В 2022 ГОДУ	23
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.01.02; ИННОВАЦИОННАЯ ПЕРЕДВИЖНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ ДЛЯ ДИАГНОСТИКИ ДОРОГ МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В РОССИИ ВЕСНОЙ.....	23
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.31; ВОДИТЕЛЯМ ВЫКРУТИЛИ ВСЕ РУЛИ; ЧТО ПРОИЗОШЛО С АВТОМОБИЛИСТАМИ В УХОДЯЩЕМ ГОДУ	23
ПЕРВЫЙ ЯРОСЛАВСКИЙ (1YAR.TV); 2021.01.01; 1 ЯНВАРЯ В РЕЙС ИЗ ЯРОСЛАВЛЯ ОТПРАВИЛАСЬ ПЕРВАЯ НА СЖД ЖЕНЩИНА – ПОМОЩНИК МАШИНИСТА	26
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.01.03; БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДОВ ТЕПЕРЬ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ГЛОНАСС	27
ПРАЙМ; 2021.01.06; КАБМИН УТВЕРДИЛ ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ СТОЛИЧНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ	27
ТАСС; 2021.01.06; ПОЕЗДА «ТАВРИЯ» СВЯЖУТ ВОРОНЕЖ С КУРОРТАМИ КАВМИНВОД	28
ТАСС; 2021.01.04; МИНСК И МОСКВА ПОДГОТОВИЛИ ПЛАН ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ	28
ТАСС; 2021.01.04; ОКОЛО 20 СТАНЦИЙ МЦД ПОДГОТОВЯТ К ЗАПУСКУ В 2021 ГОДУ	29
ТАСС; 2021.01.05; МИНТРАНС: БОЛЬШИНСТВО ГРУЗОВ ИЗ РФ ПЕРЕОРИЕНТИРУЮТ С ПОРТОВ ПРИБАЛТИКИ К 2022-2023 ГОДАМ	29
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АЛЕКСАНДРА ВИКУЛОВА; 2021.01.11; СУБСИДИИ НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ; ОСК ПОЛУЧИЛА 6,4 МЛРД РУБЛЕЙ НА ЛЬГОТНЫЙ ЛИЗИНГ СУДОВ.....	31
1 КАНАЛ # НОВОСТИ; 2021.01.02; АВИАБИЛЕТЫ ПО ЛЬГОТНЫМ ТАРИФАМ..	32
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ В 20.00; 2021.01.02; ПРОДАЖА СУБСИДИРОВАННЫХ АВИАБИЛЕТОВ. СОЗДАНИЕ «ОБЪЕДИНЕННОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ КОМПАНИИ».....	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ОЛЬГА ЖУРМАН; 2021.01.11; ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПРИСТУПИЛИ К СОЗДАНИЮ НОВОЙ АВИАКОМПАНИИ	36
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2021.01.11; № КОРОБКА СКОРОСТЕЙ; ДЕНИС МАНТУРОВ – О ЛЕКАРСТВАХ ОТ COVID-19, ЦЕНАХ НА ПРОДУКТЫ И ЗАКАЗАХ НА МС-21	36
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.01.08; С КАКИМИ СТРАНАМИ РОССИЯ МОЖЕТ ОТКРЫТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ В 2021 ГОДУ	38
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.01.02; МАЛОЙ АВИАЦИИ РАЗРЕШИЛИ ВОЗИТЬ ГРУЗЫ И ПАССАЖИРОВ.....	39
РИА НОВОСТИ; 2021.01.10; РОССИЯН ПРЕДУПРЕДИЛИ О РЕЗКОМ РОСТЕ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ.....	39
ВЕСТИ МАГАДАН; 2021.01.05; СУБСИДИРОВАННЫЕ БИЛЕТЫ ПОЯВИЛИСЬ В ПРОДАЖЕ В МАГАДАНЕ	40
ТАСС; 2021.01.04; «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИВАЕТ СРОКИ ОФОРМЛЕНИЯ ЗАБРОНИРОВАННЫХ ПО СУБСИДИРОВАННЫМ ТАРИФАМ БИЛЕТОВ.....	40

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2021.01.11; НЕ УБЕДИЛ – ОТМЕНЯЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСШИРЯЕТ ЗАЩИТУ БИЗНЕСА ОТ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ

Белый дом 31 декабря 2020 года утвердил новую версию правил проведения в РФ оценки регулирующего (ОРВ) и фактического (ОФВ) воздействия нормативных актов. Обе процедуры, введенные для защиты бизнеса от избыточного и неграмотного госрегулирования, теперь увязываются с законом об обязательных требованиях и становятся частью инфраструктуры, обеспечивающей актуальность, дешевизну и эффективность госрегулирования. Также новый механизм станет реализацией концепции «доказательного регулирования». Госорганам, чья деятельность затрагивает бизнес, теперь придется показывать эффективность предлагаемых нововведений в сравнении с возможными альтернативами и регулярно проверять, привело ли их внедрение к заявленным целям, а в противном случае корректировать или отменять устаревшие требования.

Постановление правительства №2453 от 31 декабря 2020 года внесло обширные изменения в правила подготовки нормативно-правовых актов (НПА) федеральных органов исполнительной власти и их госрегистрации, а также в процедуры ОРВ и ОФВ. Новации вызваны имплементацией в регламент работы госорганов над НПА требований юридического обеспечения реформы контроля и надзора – закона «Об обязательных требованиях в РФ»: предполагается, что все федеральные нормативные акты, затрагивающие бизнес (за вычетом международных и содержащих гостайну), должны будут проверяться на соответствие целям реформы. Это касается как введения новых требований (для этого проверка их соответствия закону погружается в порядок разработки новых НПА), так и обсуждения проектов нового регулирования с бизнесом в рамках процедуры ОРВ.

Например, помимо стандартного для оценки регулирующего воздействия (и зачастую выполняемого формально) требования описания решаемой проблемы новые правила предписывают детально описывать избегаемые риски возможного ущерба, степень опасности и соразмерность методов борьбы с ней. То же правило распространяется на требование к описанию альтернатив предлагаемого регулирования – теперь чиновникам придется представлять оценки эффективности других вариантов предлагаемого регулирования, чтобы доказать выбор наиболее эффективного.

Механизм второй процедуры – оценки фактического воздействия уже действующих норм – также существенно изменен. Это связано с внедрением концепции «доказательного регулирования»: поскольку идея одноразового применения «регуляторной гильотины» в 2020 году трансформировалась в постоянный пересмотр норм и запретов для поддержания их актуальности, Белый дом регламентировал этот процесс в утвержденных тем же постановлением правилах проведения ОФВ. Так, целью процедуры прямо объявлен «анализ достижения целей регулирования», заявленных в отчете об ОРВ (при наличии), а также плюсов и минусов его существования, выявление необоснованной нагрузки на бизнес и бюджеты. Правила детально описывают, какие вопросы должны быть раскрыты регуляторами при проведении процедуры ОФВ. По ее итогам публичный отчет об ОФВ должен быть опубликован контролирующим ведомством на срок не менее 20 дней, после чего ему предстоит доработать документ на основании поступивших замечаний и предложений и направить результат в Минэкономики.

Напомним, чтобы контролировать учет и регулярный пересмотр обязательных требований, с марта 2021 года Минэкономики должно запустить их единый реестр, он консолидирует информацию по всем требованиям в зависимости от сферы экономической деятельности – от нормативных источников требований до возможных санкций за их нарушения. Это должно обеспечить прозрачность процесса постоянного пересмотра норм и закрыть возможность применения к бизнесу требований, не включенных в него и миновавших регулярной ревизии (см. “Ъ” от 9 ноября 2020 года).

Отчеты об ОФВ будут проверяться Минюстом на соответствие закону об обязательных требованиях, а Минэкономики – на соблюдение процедуры. Контролировать работу ведомств и снимать конфликты будет правительственная комиссия по административной реформе. Итогом всей этой деятельности должно быть решение об отмене, исправлении или сохранении нормативного акта – в зависимости от того, насколько регулятору удастся доказать Белому дому его эффективность, работоспособность и конкурентность в сравнении с иными регуляторными механизмами; окончательное оформление изменений нормативной базы будет осуществлять аппарат правительства.

<https://www.kommersant.ru/doc/4639701>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.01.11; ИНСТИТУТАМ РАЗВИТИЯ РАЗДАЛИ КАРТЫ; БЕЛЫЙ ДОМ СОСТАВИЛ ПЛАН ПРЕОБРАЗОВАНИЯ РЕФОРМИРУЕМЫХ СТРУКТУР

Правительство определилось с механизмом проведения ранее объявленной реформы институтов развития – три «дорожные карты», описывающие их переход под управление ВЭБ.РФ, слияние или ликвидацию, подписал **премьер-министр Михаил Мишустин**. Основная часть этой работы, направленной на переориентацию укрупненных институтов на достижение национальных целей развития, должна быть проведена в первом полугодии, вся же реформа займет весь 2021 год.

Белый дом утвердил «дорожные карты» по реформированию институтов развития – из распоряжения правительства следует, что преобразования будут длиться весь 2021 год. Напомним, объявленная в конце ноября реформа (см. “Ъ” от 23 ноября 2020 года) должна повысить эффективность институтов развития и переориентировать их на достижение национальных целей.

Одна из «дорожных карт» определяет мероприятия по переводу 12 институтов развития (Фонд содействия инновациям, Российский экспортный центр, фонд «Сколково», ЭКСАР и другие) под управление ВЭБ.РФ. Проходить он будет в два этапа. Первый предполагает подготовку необходимой нормативной базы, формирование показателей эффективности работы институтов развития для достижения национальных целей, а также проведение аудита финансового состояния, активов и обязательств таких структур. Исходя из результатов такой проверки будут формироваться предложения по объединению институтов развития с ВЭБ.РФ. Доклад о результатах первого этапа должен быть направлен в Белый дом до 20 апреля.

Второй этап, о завершении которого ведомства должны отчитаться до 31 июля, – практический. Это, в частности, передача акций (в случае с Корпорацией развития малого и среднего предпринимательства и АО «Роснано») или имущества (Фонд развития промышленности), находящихся в федеральной собственности, в уставный капитал ВЭБ.РФ. Также будут утверждены стратегии развития институтов развития, направленные на достижение национальных целей.

Из другой «дорожной карты» следует, что ликвидации подлежат не восемь, как сообщалось ранее, а шесть институтов развития – АО «Особые экономические зоны», Фонд развития моногородов, Росинфокоминвест, Фонд развития Дальнего Востока, агентства по привлечению инвестиций и по развитию человеческого капитала на Дальнем Востоке. Агентство по технологическому развитию и Российский фонд развития

информационных технологий останутся, но перейдут под управление ВЭБа. До 25 февраля Минэкономики, Минвостокразвития, Минцифры и ВЭБ должны подготовить предложения по перераспределению функций институтов между ВЭБ.РФ и ведомствами. Решения о ликвидации будут приниматься в основном в середине года, сам же процесс продлится до конца декабря. Раньше других, до 30 сентября, будут ликвидированы два «дальневосточных» агентства.

Модернизация коснется 12 институтов развития – предполагается их слияние в шесть укрупненных организаций. Российская венчурная компания передается под управление Российского фонда прямых инвестиций, Государственная транспортная лизинговая компания будет объединена с «ВЭБ-лизингом» (путем приобретения активов и ликвидации последнего), Российский научный фонд будет объединен с Российским фондом фундаментальных исследований. Также к банку «Дом.РФ» присоединяется МСП-банк, а к «Курортам Северного Кавказа» – Корпорация развития Северного Кавказа. В основном объединение будет происходить в первой половине 2021 года – наиболее длительным будет процесс реорганизации Фонда защиты прав дольщиков и Фонда содействия реформированию ЖКХ, которые должны объединиться к концу этого года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4639712>

ИЗВЕСТИЯ; АНДРЕЙ РАЗУМОВСКИЙ; 2021.01.09; РАЗДВОЕНИЕ НАЛИЧНОСТИ: БЕЛОРУССКИЙ ТРАНЗИТ МАНИТ РИЖСКИХ ПОЛИТИКОВ; ЛАТВИЯ БОРЕТСЯ С ЛУКАШЕНКО И МЕЧТАЕТ С НИМ СОТРУДНИЧАТЬ

Латвийский министр сообщений Талис Линкайтс заявил в начале января, что Рига не желает отказываться от белорусского грузопотока из-за политической ситуации в соседней стране. По его словам, Рига «заинтересована в том, чтобы товары из Белоруссии в направлении Северной Европы шли через Латвию». Однако непонятно, как Рига хочет сохранить белорусский транзит, если оказалась в обземе литовско-польского «крестового похода» против Александра Лукашенко. Да и литовцы, судя по всему, вовсе не спешат отказываться от бонусов, связанных с транзитом товаров из Белоруссии. Политико-экономическую шарату разгадывали «Известия».

Такой лакомый транзит

Сейчас транзитная отрасль Латвии переживает самые тяжелые времена за все годы независимости. Особенно сильно страдает российское направление – в связи с чем латвийское минсообщения обратилось в ноябре 2020 года к властям РФ с просьбой оставить порту Риги хоть какой-то «кусочек» из перевозимых через него грузов. Однако вслед за этим последовали репрессии в отношении латвийских журналистов, сотрудничающих с российскими СМИ, – что в Москве расценили как демонстративную пощечину. Судя по всему, Россия продолжит сокращать свой транзит, идущий через Латвию.

В этом отношении латыши тешат себя надеждами на белорусский транзит. Аналитик Белорусского института стратегических исследований Алексей Авдонин отмечает, что половину товаропотока из Республики Беларусь, что прошел через порты Балтии в 2019 году, составили калийные удобрения, а другую – продукция машиностроения, сельского хозяйства, пищевой промышленности. «В 2019 году порт Клайпеды обслужил 14,1 млн т белорусских грузов – это 30,5% от всех погрузок порта. Клайпедский терминал насыпных грузов перегрузил 9,8 млн т удобрений «Беларуськалия». Более \$10 млрд – это совокупный стоимостный товарооборот (импорт/экспорт) через эти порты», – поясняет эксперт.

В свою очередь, политолог и экономист Александр Носович рассказал «Известиям», что белорусские грузы составляют более трети грузооборота порта Клайпеды. «Их одномоментная потеря в условиях экономического кризиса, который переживает Литва вместе с остальным миром, угрожает банкротством предприятия. Деятельность этого

порта формирует 6–7% ВВП Литвы и прямо или косвенно обеспечивает 58 тыс. рабочих мест. Всё население Клайпеды – 150 тыс. человек. То есть порт обеспечивает работой каждого третьего. Это градообразующее предприятие», – констатировал Носович.

Но минувшим летом после президентских выборов в Белоруссии именно Литва наиболее решительно поддержала идею санкционного давления на Минск. Именно в Вильнюс устремилась главная соперница Александра Лукашенко на выборах Светлана Тихановская, оттуда теперь делает свои громкие политические заявления. 28 августа Лукашенко в ответ обвинил соседей в том, что «они зажрались и забыли, что такое Белоруссия», и пообещал, что Минск откажется от использования портов Литвы при экспорте своей продукции. Постепенно дошло и до практических шагов в этом направлении.

Но совсем по-другому в первые дни после начала белорусского кризиса повела себя Латвия. Рига, конечно, тоже присоединилась к протестам против действий белорусских властей – но делала это «без огонька», словно бы по принуждению. Отметим, что в 2020 году, еще до выборов, латвийские власти планировали принять Лукашенко в Риге. Изначально этот визит планировался на начало апреля, но его пришлось отложить из-за пандемии COVID-19 – как предполагали, на сентябрь. Другими словами, Рига изначально поставила на победу Лукашенко и готовилась вести дела именно с ним. Непосредственно перед выборами в Риге побывал министр иностранных дел Белоруссии Владимир Макей, он провел встречи с представителями руководства Латвии. Встречаясь с ними, гость всячески подчеркивал, что Белоруссия крайне заинтересована в развитии сотрудничества с Евросоюзом в целом и с Латвией конкретно – особенно в транспортной сфере, логистике, транзите, сельском хозяйстве и отрасли высоких технологий.

Поступили недальновидно

Уже после того как в Белоруссии начались выступления оппозиции, латвийский министр иностранных дел Эдгар Ринкевич хоть и призвал воздержаться от насилия, но в то же время отрицательно высказался относительно немедленного введения санкций против Минска. «Ситуация сложная, и нужно поддерживать диалог как с правительством, так и с оппозицией. Санкции могут быть применены, если ситуация ухудшится», – сказал Ринкевич, добавив, что «сейчас еще есть место для дипломатии и политического диалога». Он объяснил и логику своей мысли: введение санкций ЕС против Белоруссии будет означать, что это государство полностью подпадет под влияние России. А такой исход событий, дескать, отнимет у Белоруссии шанс стать по-настоящему суверенным государством, оттолкнет ее от Евросоюза и помешает внедрению в дальнейшем европейских ценностей.

Лишь спустя несколько дней Ринкевич, а вместе с ним и другие представители латвийского правительства заговорили, что санкции против Белоруссии вводить всё же надо. Сопредседатель партии «Русский союз Латвии», депутат самоуправления Риги Мирослав Митрофанов в разговоре с «Известиями» подтвердил, что такая задержка отнюдь не случайна. По его словам, на «проблемы демократии в Беларуси» латышские политики всегда смотрели сквозь пальцы и начали критиковать Лукашенко только тогда, когда уже было невозможно не примкнуть к общему западному хору – иначе косо начали бы поглядывать и на саму Латвию. «К тому же Латвия сохраняет заинтересованность в белорусских грузах для своих портов и для железной дороги. Обе страны великолепно дополняли друг друга в экономике, чего нельзя сказать о Латвии и Литве, которые из-за схожести экономических профилей являются естественными конкурентами», – говорит Митрофанов.

Похожую точку зрения высказал латвийский политолог, председатель политического совета Партии Центра Нормунд Гростиньш. «Министерство иностранных дел Латвии действительно проявило некоторую сдержанность, за что и получило в свой адрес публичную критику. Возможно, некоторый прагматизм МИДа объясним мотивами

политического выживания правящих партий Латвии. Правда, потом МИД «исправился» и, как обычно, вместе с Польшей «побежал впереди паровоза». Такое уже было, например, в 2003-м, когда Латвия ратовала за вторжение западной коалиции в Ирак – и тогда президент Франции Жак Ширак сказал, что Рига «упустила хорошую возможность помолчать», – напоминает Гростиньш. Сам он считает, что Латвии в этой ситуации нужно было стараться сохранять выдержку и дальше. Ведь в Риге строили большие планы по привлечению в страну белорусского транзита, что могло бы очень помочь экономике страны, терпящей сейчас большой урон из-за пандемии COVID-19. Тот же Лукашенко, объявив транспортные санкции против Литвы, мог бы перебросить белорусские грузы в Латвию – и вместо Клайпеды они пошли бы через Ригу и Вентспилс.

В настоящее время «Латвийская железная дорога» в силу обрушившихся на нее убытков распродает локомотивы, вагоны и вынуждена свернуть проект своей электрификации, на который уже выделили крупную дотацию из Фонда сплочения ЕС. «Нейтральная позиция Латвии создала бы в будущем некоторое конкурентное преимущество в привлечении белорусского транзита. Сейчас Латвия этой возможности лишилась. К тому же дестабилизация соседней страны создает для Латвии ряд экономических и политических рисков. Притом всё это происходит в условиях нарастающего мирового экономического кризиса, который создает нарастающее внутривластное напряжение в самой Латвии», – сетует Гростиньш.

Политолог Алексей Ильяшевич еще в сентябре 2020-го говорил, что если дело действительно дойдет до переориентации белорусского транзита, то именно Рига, Вентспилс и Лиепая – первые претенденты на замену Клайпеды. «С точки зрения логистики они имеют объективные преимущества перед портом Усть-Луга в Ленинградской области. Переговоры о переориентации белорусского нефтетранзита на порты Северо-Запада России ведутся не первый год, но результатов пока нет. Латвийскому руководству это должно давать еще один повод для оптимизма. Пазл складывается идеально: Лукашенко хочет забрать у Литвы транзитные потоки, которые позарез нужны соседней прибалтийской республике. Как в этой ситуации должна вести себя официальная Рига? Ей нужно просто молчать. Не присоединяться к общему хору критиков белорусского режима и по закрытым каналам связи намекнуть Батьке, что Рижский, Вентспилский и Лиепайский порты открыты к сотрудничеству. Вместо этого правительство Латвии выступает на «подтанцовке» у польско-литовского тандема, который утвердился в роли главной ударной силы против Лукашенко», – констатирует Ильяшевич.

...и примкнувшая к ним Латвия

Так или иначе 31 августа все три страны Балтии ввели совместные санкции против властей Белоруссии. Глава МИД Латвии Эдгар Ринкевич по такому случаю пояснил, что визит белорусского президента в Ригу отменен. А его литовский коллега Линас Линкявичюс пообещал, что это лишь первый шаг и вскоре санкционный список будет расширен – и его действительно начали усердно расширять.

Со стороны Минска последовали ответные шаги – дочернее предприятие «Белорусской нефтяной компании» BNK (UK) Limited в конце прошлого года приостановило экспорт нефтепродуктов через Клайпеду по новым контрактам на неопределенный срок. Гендиректор Клайпедского порта Альгис Латакас не исключает, что нефтепродукты предприятия вообще не вернуться. А Москва и Минск предпринимают действия о переориентации белорусского транзита с прибалтийских портов на российскую инфраструктуру.

В начале ноября 2020-го лидер белорусской оппозиции Светлана Тихановская посетила Латвию с визитом. Она провела встречи с президентом Эгилем Левитсом, **премьер-министром** Кришьянисом Кариньшем и министром иностранных дел Эдгаром Ринкевичем. Тихановская обсуждала с латвийскими политиками возможность

расширения экономических санкций против президента Белоруссии Александра Лукашенко и его окружения. При этом гостя призвала руководство Латвии пересмотреть контракты о закупках нефтепродуктов, металлопродукции, продуктов лесной и деревообрабатывающей промышленности и алкоголя из Белоруссии, а Национальный банк Латвии – остановить сотрудничество с Беларусьбанком и Белагропромбанком и ввести экономические санкции против белорусских госпредприятий. Также она предложила латышам поддержать усилия по лишению Белоруссии чемпионата по хоккею, намеченного на 2021 год. Со своей стороны Эгил Левитс в ходе беседы с Тихановской поддержал идею расширения санкционного списка на уровне ЕС.

Другое дело, что хитрый «многовекторный Батяка» Лукашенко пытается оставить себе хоть какие-то «лазейки» в отношениях с соседними странами НАТО и ЕС. Поэтому президент Белоруссии даже сейчас, после всего, продолжает заигрывать с Латвией. Например, 18 ноября 2020 года он поздравил официальную Ригу со 102-й годовщиной провозглашения Латвийской Республики.

При этом белорусский лидер подчеркнул, что белорусов и латышей «издревле объединяли братские, добрососедские отношения, позитивный опыт мирного сосуществования многих поколений». Александр Лукашенко призвал: «Не позволим это испортить и разрушить! Только вместе, в согласии и мире, мы сумеем преодолеть все трудности и невзгоды». По словам Лукашенко, независимость и суверенитет являются неотъемлемыми условиями становления национального сознания и истинным фундаментом каждого государства. «Сбережение этих важнейших ценностей означает сохранение веры в будущее для своего народа», – отметил президент Белоруссии.

Тем не менее вряд ли латыши получают тот транзит, что Белоруссия уводит сейчас из Литвы. Небольшой объем транзита через Латвию будет сохраняться – ровно до того, пока соседи не принудят Ригу принять участие в новой, какой-либо особенно громкой антибелорусской акции. Вот тогда-то Лукашенко способен окончательно прикрыть и латвийское транзитное направление. Пока что примерно пятая часть грузов, перевозимых «Латвийской железной дорогой», – из Белоруссии.

<https://iz.ru/1109079/andrei-razumovskii/razdvoenie-nalichnosti-belorusskii-tranzit-manit-rizhskikh-politikov>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2021.01.08; ТАРИФ ДВУХЛЕТНИЙ: ЦЕНЫ НА АВИАБИЛЕТЫ МОГУТ СОХРАНИТЬСЯ В 2021 ГОДУ; ЭКСПЕРТЫ ОЖИДАЮТ БАНКРОТСТВ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ОТСУТСТВИЯ СПРОСА НА ПЕРЕЛЕТЫ

Кризис в авиаотрасли продолжится и в 2021 году – перевозчики готовятся к длительному отсутствию спроса. Для пассажиров это означает низкие цены на билеты на внутренние рейсы большую часть года и высокие тарифы на немногочисленных международных направлениях. Обратная сторона медали – риск банкротств сразу нескольких игроков отрасли. Такой прогноз «Известиям» дали участники рынка и эксперты. Они считают, что первый в современной истории запрет на международное авиасообщение не может обойтись без жертв и кто-то из перевозчиков обязательно покинет рынок.

Кризис с продолжением

Авиакомпании и независимые сервисы по продаже билетов, опрошенные «Известиями», склоняются к тому, что кризис в отрасли воздушных перевозок не завершится и в этом году. События будут развиваться в зависимости от того, будет ли в полном объеме возобновлено международное авиасообщение и восстановится ли в этом случае спрос до масштабов 2019 года.

По итогам 11 месяцев 2020-го пассажиропоток российских компаний, по данным **Росавиации**, снизился на 46,2% и составил 64,1 млн пассажиров. Падение вызвано как весенними ограничениями на передвижения граждан в связи с пандемией COVID-19, так

и снижением реальных доходов граждан из-за просадки экономики. И такого уровня пассажиропотока удалось достигнуть только вследствие жесткого демпинга: в условиях падения спроса авиакомпания были вынуждены бороться за пассажира, снижая маржинальность перевозок, подчеркнули источники «Известий» в отрасли.

В результате 2020 год запомнится как самый убыточный за всю новейшую историю гражданской авиации. Всероссийская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), объединяющая крупнейших российских перевозчиков, оценила убытки игроков отрасли по итогам трех кварталов 2020-го в 140 млрд рублей. А по итогам года потери могут достигнуть 200 млрд рублей, что существенно превосходит антирекорд 2019-го в 38 млрд рублей (операционные убытки).

Можно было бы предположить, что в 2021 году авиакомпании поднимут цены, чтобы покрыть потери 2020-го. Но в авиации тарифы формируются в большей степени от спроса, чем от себестоимости услуги. А восстановления спроса рынок в 2021 году не ждет.

В 2020-м цены на билеты «UTair – Пассажирские авиалинии» на разных маршрутах снизились в среднем на 10–20% к уровню 2019 года, рассказал «Известиям» президент компании Павел Пермяков. В 2021 году падение среднего тарифа продолжится, предположил он.

– В своем бизнес-плане на 2021 год мы предусмотрели дальнейшее снижение тарифов еще на 5–10% относительно 2020-го. Из-за избытка самолетов на рынке и падения доходов населения кризис в авиаотрасли будет долгим, и UTair к этому подготовился, – сказал Павел Пермяков.

Цены на внутренние перелеты «Уральских авиалиний» снизились в 2020 году на 14%, сказали в авиакомпании. Прогнозировать изменение тарифа на 2021-й там затруднились из-за высокой неопределенности.

Рынок начнет восстанавливаться не раньше весны 2022 года, а 2021-й будет для отрасли очень тяжелым, говорила в начале декабря председатель совета директоров S7 Татьяна Филева в интервью РБК.

Разнонаправленное движение

Снижение цен на полеты по России фиксируют и сервисы по продаже билетов. Средний чек за перелет по стране составил в 2020 году 6,7 тыс. рублей за билет в одну сторону, это на 15% ниже, чем годом ранее, отметила руководитель направления «Авиабилеты» Tutu.ru Ольга Епихина. В 2021 году может произойти частичное восстановление цен на уровне 5–10% к 2020 году, если ситуация с пандемией стабилизируется и люди смогут путешествовать более активно, допустила она. На рынке сохраняется неопределенность, поэтому строить точные прогнозы сложно, добавила эксперт.

– На динамику цен будет влиять ситуация с пандемией и действия стран: будут ли открываться границы, насколько восстановится авиасообщение или, напротив, будут новые ограничения, – пояснила Ольга Епихина.

По ее словам, если сразу ряд крупных авиакомпаний обанкротится и предложение перестанет превышать спрос, то билеты начнут дорожать. При этом цены по зарубежным направлениям сохранятся как минимум на уровне 2019 года. Они могут быть и выше, если строгие ограничения на перелеты в другие страны останутся в силе, а авиасообщение будет восстанавливаться точно, сказала эксперт.

Уровень роста будет зависеть от конкретного направления, спроса и сезонности. К примеру, средний чек на полеты в Турцию в августе–сентябре 2020 года был на 20% выше, чем годом ранее, но в декабре 2020-го он уже на 5% ниже, чем в декабре 2019-го, отметили в Tutu.ru.

При условии сохранения карантинных мер и низкого спроса авиакомпании будут вынуждены снижать цены для стимулирования спроса, считает гендиректор Biletix Игорь Константинов. Но в случае снятия ограничений и нормализации эпидемиологической ситуации стоимость перелетов восстановится до уровня 2019 года, полагает он.

По данным сервиса, цены на билеты, забронированные в сентябре–декабре на январь–апрель по внутрироссийским направлениям (туда-обратно), снизились на 9%, до 6,1 тыс. рублей. Билеты, забронированные на май–сентябрь 2021 года, подешевели на 3%, до 10,9 тыс. рублей, по сравнению с тем же периодом 2019-го.

В Aviasales фиксируют незначительный рост цен на билеты в экономклассе по популярным направлениям на январь–май 2021 года – на 2% по сравнению с тем же периодом 2019 года.

Из-за предельно низкой глубины бронирования, когда полеты далее чем на два месяца вперед планируют только 7% россиян, прогнозировать динамику цен сложно, отметил руководитель авиаправления OneTwoTrip Леонид Рябоштан. Год назад такой горизонт планирования был у 15% пассажиров, уточнил эксперт.

– Осенью 2020 года 69% билетов на самолеты куплено максимум за неделю до вылета, еще 24% пассажиров планируют путешествие не более чем за 30 дней, – отметил он.

Игра на выбывание

По итогам кризиса часть игроков уйдет с рынка авиаперевозок, полагает гендиректор Infomost Борис Рыбак. Это частично отразится на ценах, которые по мере прекращения работы авиакомпаний будут постепенно возвращаться к уровню 2019 года, спрогнозировал он.

– При текущем уровне тарифов авиакомпаниям сложно рассчитывать на окупаемость. При этом покупательная способность пассажиров продолжает снижаться, – сказал эксперт.

При низких ценах на перевозки на внутреннем рынке одновременно наблюдаются высокие тарифы на международные перелеты, на маршрутах, где авиакомпании могут поднять цены в силу низкой конкуренции и высокого спроса, добавил Борис Рыбак.

Для сохранения отрасли авиаперевозок властям придется увеличить размер господдержки, так как самостоятельно покрыть убытки 2020 года перевозчики не смогут, считает эксперт.

В 2020 году власти выделили авиакомпаниям больше 20 млрд рублей в качестве антиковидной поддержки на зарплаты персоналу, лизинговые платежи, оплату стоянки воздушных судов.

В 2021 году в бюджете есть около 18 млрд рублей на поддержку перевозчиков – это деньги заложены в общенациональный план восстановления экономики, сообщил в декабре глава Минфина Антон Силуанов. Средства направят на поддержание летной годности воздушных судов, лизинговые операции и на региональные перевозки, отмечал чиновник. Также Минфин в 2021 году выделит дополнительные субсидии на авиаперевозки из центральной части страны на Дальний Восток, уточнял Антон Силуанов.

<https://iz.ru/1098979/german-kostrinskii/tarif-dvukhletnii-tceny-na-aviabilety-mogut-sokhranitsia-v-2021-godu>

ИЗВЕСТИЯ; КИРИЛЛ СЕНИН; 2021.01.02; ОБЕЩАЛ И ВЕРНУЛСЯ: BOEING 737 MAX СНОВА В НЕБЕ ПОСЛЕ ДОЛГОГО ПРОСТОЯ; ПЕРСПЕКТИВЫ ПОЛНОМАСШТАБНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛАЙНЕРА МИРОВЫМИ АВИАКОМПАНИЯМИ ПОКА ВЫГЛЯДЯТ ТУМАННО

Boeing 737 MAX возвращается в небо – в конце 2020 года его коммерческое использование возобновили три мировые авиакомпании, в том числе один из американских грандов – American Airlines. Простой самолетов этой модели, вызванный двумя авиакатастрофами, длился почти два года. Эксперты, впрочем, пока не уверены, хватит ли проведенной самим авиастроительным концерном и регулирующими органами «работы над ошибками» для того, чтобы полностью вернуть доверие к самолету. Тем более в период обрушения спроса на авиаперевозки на фоне эпидемии коронавируса возвращение лайнера может оказаться отнюдь не триумфальным. Подробности – в материале «Известий».

С возвращением!

После почти двухлетнего вынужденного перерыва в небо над Соединенными Штатами вернулся Boeing 737 MAX – первый коммерческий рейс лайнера состоялся 29 декабря прошлого года. Рейсом 718 из Майами в Нью-Йорк прибыли 87 пассажиров (всего в самолете 172 места), в том числе родственники капитана воздушного судна и первого пилота, сообщало агентство Reuters. Расстояние в 1200 миль (1,9 тыс. км) борт преодолел за два с половиной часа без каких-либо технических проблем.

В том, что сложностей не будет, журналистов перед полетом заверял президент American Airlines Роберт Айсом. «Этот самолет подвергали таким серьезным проверкам, которых не было в истории, – заявил он. – Мы полностью уверены в том, что этот борт – самый надежный из тех, что поднимаются в воздух».

Уверенность Айсома в отношении безопасности 737 MAX, которые были запрещены для эксплуатации на протяжении 20 месяцев после катастроф в Индонезии и Эфиопии, разделяют, впрочем, не все авиапутешественники. Во всяком случае, согласно результатам проведенного недавно агентством Reuters и социологической службой Ipsos опроса, более половины пассажиров остерегаются лететь на борту этой модели после того, как им напоминают о недавних авиапроисшествиях с участием этого лайнера.

Первая катастрофа Boeing 737 MAX 8 произошла 29 октября 2018 года в Индонезии. Самолет летел из Джакарты в Панкалпинанг, рейс выполняла авиакомпания Lion Air. На борту находились 189 человек. Лайнер исчез с экранов радаров через 13 минут после взлета, экипаж запросил возвращение в аэропорт, после чего связь с ним пропала. Самолет упал у острова Ява. Индонезийские следователи нашли девять факторов, приведших к катастрофе.

Сели надолго

После двух аварий с участием самолетов одной и той же модели в марте 2019 года полеты Boeing 737 MAX были запрещены по всему миру. «Эмбарго» на полеты 737 MAX Федеральное авиационное управление США (ФАУ) сняло только в ноябре прошлого года – после того, как в Boeing согласились поправить программное обеспечение лайнера и установить дополнительные механизмы безопасности в одной из ключевых систем управления полетом, с недочетами в работе которой оказались связаны оба крушения.

«Приземление» 737 MAX оказалось самым длительным в истории мировой авиации. В 1979 году та же ФАУ запретила полеты McDonnell Douglas DC-10 после того, как в авиакатастрофе, произошедшей в основном из-за ошибок при техобслуживании, погиб 271 человек. Запрет был снят через 37 дней после аварии, и доверие перевозчиков и пассажиров к самолету удалось восстановить довольно быстро.

Перед первым после снятия запрета на полеты рейсом Boeing 737 MAX летчики American Airlines прошли дополнительный курс подготовки, были внесены коррективы в протоколы технического обслуживания самолетов и в порядок коммуникации с диспетчерскими службами на земле. Все нововведения были проверены ФАУ, отсутствие адекватного контроля со стороны которого при обновлении предыдущей версии софта MCAS и стало одной из причин двух катастроф.

Boeing 737 MAX авиакомпании Ethiopian Airlines, выполнявший рейс из Аддис-Абебы в Найроби, разбился в Эфиопии 10 марта 2019 года. На борту находились 157 человек (граждане 35 стран, включая россиян), в том числе восемь членов экипажа. Лайнер вылетел в 08:38 утра. Вскоре пилот подал сигнал бедствия и запросил разрешение вернуться в аэропорт. Через шесть минут после взлета связь с самолетом пропала.

Понимая, что далеко не все пассажиры будут чувствовать себя в безопасности на борту 737 MAX, в American Airlines предусмотрели для таких путешественников возможность бесплатной перерегистрации на рейсы, которые выполняются другими самолетами. Правда, таких мер может оказаться недостаточно для того, чтобы вернуть доверие к этой машине. «После двух аварий вполне логично, что люди скептически относятся к Boeing и

ФАУ, – отмечает бывший член Национального совета по безопасности на транспорте США Джон Гоглия в колонке для Miami Herald. – В столь уникальных обстоятельствах нужна дополнительная прозрачность и раскрытие информации, вооружившись которой, технические эксперты, инженеры, специалисты в области безопасности и общество в целом смогут полноценно оценить внесенные исправления и быть уверенными в том, что возвращение в воздух не несет угрозы».

Еще до American Airlines эксплуатацию обновленных Boeing 737 MAX возобновили еще две авиакомпании – бразильская Gol Linhas Aereas Inteligentes и мексиканская Aeromexico. В общей сложности за неполный декабрь эти два перевозчика выполнили на самолетах данного типа порядка 600 рейсов, пишет AP со ссылкой на данные сервиса Flightradar24 и компании Cirium. В то же время авиационные власти Евросоюза пока самолет для полетов не допустили – как ожидается, это произойдет в январе, уточняет BBC News.

Не самый удачный момент

По мнению **исполнительного директора агентства «АвиаПорт» Олега Пантелеева**, возвращение 737 MAX в небо – это «очень важное событие для компании Boeing, для которой программа 737 MAX является одной из крупнейших – это самый продаваемый самолет в линейке американского самолетостроителя».

– Очевидно, что без его возвращения в воздух компанию ожидало бы довольно прискорбное будущее в плане финансовых результатов на годы вперед, – указал эксперт в беседе с «Известиями».

По его словам, после двух катастроф «была проведена действительно колоссальная работа по внесению изменений в программное обеспечение и гораздо более масштабная работа по подтверждению безопасности самолета в новом облике». После этого состоялось множество испытаний – как на тренажерах, так и в воздухе.

– ФАУ в своих заявлениях указывает, что эта работа была выполнена на высоком уровне и позволяет гарантировать, что самолет безопасен, – напомнил Пантелеев. – Все отлично понимают, что это не тот случай, когда можно схалтурить и сэкономить, потому что если будет третье происшествие, масштаб негативных последствий для американского производителя и для ФАУ был бы безоговорочно катастрофическим.

Камбэк Boeing 737 MAX – событие «знаменательное и важное» для авиакомпаний, хотя и, с учетом обвала спроса на авиаперевозки из-за коронакризиса, «произошедшее не в тот момент, когда отрасли в целом нужны новые самолеты», подчеркивает Пантелеев.

– Получая новый Boeing 737 MAX, авиакомпании смогут вывести из эксплуатации морально устаревшую технику, тем самым обеспечив повышение эффективности эксплуатации – за счет того, что 737 MAX по сравнению с предшественниками имеет более высокую топливную эффективность, у него ниже расходы на поддержание летной годности, – отметил эксперт. Чтобы компенсировать снижение спроса, перевозчики вывели из эксплуатации «немалое количество самолетов – и речь тут идет о тысячах воздушных судов», указывает Пантелеев. Поэтому в сложившейся ситуации для авиакомпаний, на фоне увеличения их обязательств перед лизинговыми компаниями, наличие обязательств принять новый самолет – это определенного рода вызов, добавил он.

По данным работающего с авиационной информацией аналитического агентства Cirium, эпидемия коронавируса отбросила сферу воздушных перевозок на уровень 1999 года. С января по начало декабря текущего года в мире было выполнено 16,8 млн пассажирских рейсов – за такой же период 2019-го данный показатель составлял порядка 36 млн рейсов. Падение составило 54%. Количество перевезенных пассажиров сократилось еще значительнее – на две трети. Boeing в 2020 году получил отказ от получения 533 уже заказанных самолетов модели 737 MAX.

«Непропорциональный рост платежей»

Для российских авиакомпаний возвращение 737 MAX осложняется тем, что «получение новых самолетов существенно увеличивает лизинговые платежи, номинированные в долларах, при том, что с отсутствием международного сообщения практически вся выручка у них – рублевая», уточняет руководитель «АвиаПорта».

– Если американским или европейским авиакомпаниям после появления новых самолетов в принципе, возможно, удастся отыграть ситуацию, поменяв более возрастные самолеты на более молодые, для российских перевозчиков это будет сопровождаться непропорционально большим ростом лизинговых платежей, – считает Пантелеев.

У российских авиакомпаний на момент введения запрета на полеты 737 MAX было два самолета – оба борта эксплуатировала S7. Еще несколько отечественных перевозчиков ожидали поставок этих машин – в общей сложности несколько десятков лайнеров должны были получить S7, «Победа», «Уральские авиалинии», Utair и NordStar.

<https://iz.ru/1107072/kirill-senin/obeshchal-i-vernulsia-boeing-737-max-snova-v-nebe-posle-dolgogo-prostoia>

ГТРК ЧУВАШИЯ; 2021.01.07; В 2021 ГОДУ В ЧЕБОКСАРАХ ЗАВЕРШИТСЯ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ТРЕТЬЕГО ТРАНСПОРТНОГО ПОЛУКОЛЬЦА

После получения положительного заключения государственной экспертизы будет направлено обращение в **Министерство транспорта Российской Федерации** о выделении средств федерального бюджета на реализацию данного проекта.

Строительство третьего транспортного полукольца от поддержал Президент **Владимир Путин** на встрече с Главой Чувашии Олегом Николаевым.

Также в приоритете **министерства транспорта** и дорожного хозяйства Чувашии на этот год – ремонт и строительство дорог в пределах Чебоксарской агломерации и на региональной сети.

Общий объем средств Дорожного фонда на 2021 год составляет 4 721,2 миллионов рублей. Планируется отремонтировать порядка 400 километров автодорог. Также будет построено порядка 8 километров сетей наружного освещения.

– В прошлом году мы установили 27 камер фотовидеофиксации и 1 АПВГК. Столько же планируется внедрить и в текущем. Одна из новых статей расходов – внедрение интеллектуальных транспортных систем. Это принципиально важно для обеспечения безопасности на дорогах. Мы со своей стороны готовы сделать для этого все возможное, – говорит **министр транспорта** и дорожного хозяйства Владимир Осипов.

Определилась подрядная организация по проектированию и строительству участка автодороги федерального значения М-12 «Москва – Нижний – Новгород – Казань». Данный проект обеспечит инвестиции как в республику, так и в дорожную отрасль.

<https://chgtrk.ru/novosti/transport/v-2021-godu-v-cheboksarah-zavershitsya-proektirovanie-tretego-transportnogo-polukolca/>

ТАСС; 2021.01.05; ЮЖНЫЙ И СЕВЕРНЫЙ ПОДХОДЫ К АЭРОПОРТУ ГАГАРИН В САРАТОВЕ ПЕРЕДАДУТ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ

Дороги протяженностью 26 км, которые ведут к аэропорту Гагарин в Саратове, будут переданы на федеральный уровень. Это позволит разгрузить областной бюджет и направлять средства на строительство региональных трасс, сообщается во вторник на странице в Instagram, посвященной проектам спикера Госдумы РФ Вячеслава Володина в Саратовской области, от которой он был избран в Госдуму.

«Две дороги <...> в сумме составляют порядка 26 км, – передача на федеральный уровень южного и северного подходов к аэропорту Гагарин», – отмечает Володин в видеообращении, размещенном на странице.

По его словам, такое решение разгрузит областной бюджет и позволит больше средств выделять на строительство областных и муниципальных дорог, а также дорог в городах, районах области, сельских населенных пунктах. «С другой стороны, в рамках южного подхода у нас большие проекты будут реализованы: обход вокруг населенных пунктов – те же Дубки, строительство путепровода – дорогостоящий проект», – добавил Володин.

Новый саратовский аэропорт Гагарин начал работу 20 августа 2020 года. Это второй в России аэропорт, построенный за последние годы с нуля (первый – Платов в Ростове-на-Дону). Он расположен в 20 км от Саратова, создан на основе государственно-частного партнерства по программе «Развитие транспортной системы России», пропускная способность – 1 млн пассажиров в год.

<https://tass.ru/ekonomika/10407945>

ГТРК ИВТЕЛЕРАДИО; 2021.01.03; В ИВАНОВО ПОСТУПАТ ЕЩЕ 8 «АДМИРАЛОВ»

В Иваново поступят еще 8 новых современных троллейбусов в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Регион вновь победил в конкурсе **Минтранса России** и наш областной центр вошел в число 13 городов, в которые поступит новый пассажирский транспорт по механизму льготного лизинга.

В 2020 году город получил 31 низкопольный современный троллейбус – это примерно треть троллейбусного парка.

«Договоренности с **Минтрансом России** реализованы, в 2020 году нам помогли в закупке 31 троллейбуса. Это примерно треть троллейбусного парка, который передвигается по городу Иваново», – сказал губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский. Он также отметил, что поставлена задача обновить весь парк. «Задача – вообще весь парк заменить со временем. Поэтому и дальше будем участвовать в программах **Министерства транспорта России** в последующие годы. Новые троллейбусы – это совсем другой уровень качества для пассажиров», – добавил глава региона.

https://ivteleradio.ru/news/2021/01/03/v_ivanovo_postupyat_eshche_8_admiralov

REGNUM; 2021.01.08; РОСАВТОДОР РАССКАЗАЛ О ПРИЧИНАХ СНИЖЕНИЯ АВАРИЙНОСТИ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ

На 13% снизилось количество ДТП на федеральных трассах. Как сообщает **Росавтодор**, положительной динамики удалось добиться за счет комплекса мер по ликвидации аварийно опасных участков и предупреждению аварийности. Основные мероприятия направлены на предупреждение ДТП, связанных с выездом на полосу встречного движения, наездом на пешеходов, а также с превышением установленного скоростного режима. По данным ведомства, несоблюдение водителями скоростного режима фиксируется более чем в 80% случаев ДТП.

Следите за развитием событий в трансляции: «Итоги 2020 года в России и мире: самое главное – трансляция»

Разделение встречных транспортных потоков на федеральных трассах, расширение полос движения до четырех и шести, установка комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, строительство внеуличных пешеходных переходов и устройство стационарного электрического освещения участков дорог приводит к ликвидации мест концентрации ДТП, а также к кратному сокращению ДТП со смертельным исходом, связанных со столкновениями в попутном направлении, наездом на пешеходов.

В 2020 году свыше 190 км федеральных автомагистралей расширили до четырех и шести полос движения, устроили более 400 км искусственного электроосвещения, установили свыше 120 комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения и

более 200 светофорных объектов. Кроме того, на подведомственных **Росавтодору** автомобильных дорогах установлено более 30 пешеходных переходов в разных уровнях. До 2022 года на федеральной сети дорог планируется установить порядка 1 тыс. км осевого барьерного ограждения, а до 2024 года – оснастить системами разделения транспортных потоков все федеральные трассы.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, в Смоленской области возбуждено уголовное дело по факту автоаварии, в результате которой погибли шесть человек.

<https://regnum.ru/news/3158234.html>

REGNUM; 2021.01.08; В РОССИИ ОТЧИТАЛИСЬ О РЕМОНТЕ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ

В 2020 году в России отремонтировано 157 мостовых сооружений, из них после капитального ремонта в эксплуатацию введено 63 моста и путепровода. Общая протяженность объектов составила 11 759 пог. м, сообщает **Росавтодор**.

Так, в Рязанской области капремонт двух мостов на 302-м и 317-м км трассы Р-22 «Каспий» через реки Хупта и Лапоток позволил увеличить пропускную способность сооружений и повысить безопасность дорожного движения. В эксплуатацию сдан мост через ручей на 114-м км автодороги Р-193 Воронеж – Тамбов в Мордовском районе Тамбовской области, отремонтирован мост через реку Зушу на 317-м км автомобильной дороги М-2 «Крым».

На трассе А-331 «Вилуй» в Якутии капитально отремонтирован мост через реку Оччугуй-Ботуобуя. Прежний мост, построенный в 1963 году, не справлялся с современными нагрузками и не отвечал требованиям безопасности. Длина нового сооружения составляет 87 п. м, техническая категория – IV, ширина проезжей части – 6 м. Мост имеет две береговые и одну промежуточную опору.

В Татарии на 807-м км трассы М-7 «Волга» отремонтирован путепровод: чтобы проезд крупногабаритного автотранспорта по Северному обходу Казани стал еще безопаснее, мостостроители подняли балки пролетного строения и увеличили подмостовой габарит искусственного сооружения. Разводя транспортные потоки в разные уровни, путепровод обеспечивает безопасный проезд по трассам М-7 «Волга» и Казань – Альдермыш. Последняя соединяет республиканскую столицу с населенными пунктами Высокогорского и Атнинского районов региона, а также с Марий Эл.

В 2021 году **Росавтодор** планирует ввести в эксплуатацию после капитального ремонта 56 искусственных сооружений общей протяженностью 3395 пог. м. Еще 54 моста и путепровода протяженностью 6646 пог. м обновят в рамках ремонта.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, по данным **Росавтодора**, в 2020 году свыше 190 км федеральных автомагистралей расширили до четырех и шести полос движения, устроили более 400 км искусственного электроосвещения, установили свыше 120 комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения и более 200 светофорных объектов. До 2022 года на федеральной сети дорог планируется установить порядка 1 тыс. км осевого барьерного ограждения, а до 2024 года – оснастить системами разделения транспортных потоков все федеральные трассы.

<https://regnum.ru/news/3158396.html>

ТАСС; 2021.01.09; «ВЭБ-ЛИЗИНГ» ПЛАНИРУЕТСЯ ЛИКВИДИРОВАТЬ ДО КОНЦА 2021 ГОДА

«ВЭБ-лизинг» в рамках реформы институтов развития будет ликвидирован до 30 декабря 2021 года, следует из дорожной карты реформы. Документ был опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Распоряжение с «дорожной картой» было подписано **премьер-министром РФ Михаилом Мишустиным** 31 декабря 2020 года. Согласно документу, «ВЭБ-лизинг» должен быть ликвидирован до 30 декабря 2021 года.

Кроме того, до 31 марта 2021 года будут подготовлены предложения по перечню активов, которые будут участвовать в объединении **ГТЛК** и «ВЭБ-лизинг», а также список активов, которые перейдут в ВЭБ.РФ. Заключение договоров о приобретении активов намечено на 25 июня, следует из документа.

Ранее **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** сообщил о намерении преобразовать две государственные лизинговые компании (**ГТЛК** и «ВЭБ-лизинг») в Единую лизинговую компанию. Данная инициатива является частью реформы российских институтов развития.

В 2020 году правительство РФ приняло решение о перераспределении между ВЭБ.РФ и федеральными органами исполнительной власти функций восьми институтов развития. Таким образом, ВЭБ.РФ получит в свое управление Корпорацию МСП, Российский экспортный центр и Российское агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций (ЭКСАР), «Роснано», «Сколково», Фонд развития промышленности, Фонд инфраструктурных и образовательных программ, а также Фонд содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере (он же Фонд содействия инновациям).

<https://tass.ru/ekonomika/10426057>

ТАСС; 2021.01.11; МИНПРОМТОРГ НЕ ПЛАНИРУЕТ РАСШИРЯТЬ СПИСОК СИСТЕМООБРАЗУЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Минпромторг не планирует расширять список системообразующих предприятий, который был сформирован в 2020 году с учетом пандемии коронавируса. Об этом сообщил министр промышленности и торговли РФ **Денис Мантуров** в опубликованном в воскресенье интервью «Российской газете».

«В 2020 году, с учетом пандемии, был сформирован перечень из почти 1400 таких предприятий, 600 из которых находятся в сфере ведения Минпромторга. Сейчас речи о расширении этого списка не идет», – отметил министр.

По его словам, в декабре 2020 года в критической зоне находилась 61 организация с перспективой банкротства, в то время как в июле их было 98. «Был период жесткого локдауна в марте – апреле, но мы его пережили. Конечно, предприятия сильно «потрясло», но они сохранились, и мы рассчитываем, что они будут постепенно восстанавливаться и возвращаться к развитию», – добавил Мантуров.

Согласно информации, размещенной на сайте Минэкономразвития, по состоянию на 3 декабря 2020 года, в России насчитывалось 1 392 системообразующих предприятия. Среди них 591 представлены Минпромторгом, 189 – **Минтрансом**, 112 – Минэнерго, 102 – Минцифры, 88 – Минсельхозом, 76 – Минстроем, 67 – Минкультуры.

<https://tass.ru/ekonomika/10429179>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН ТЯЖЛОВ; 2021.01.11; ВОДИТЕЛЕЙ ЖДУТ НОВЫЕ ЛИШЕНИЯ; МИНЮСТ И МВД НАМЕРЕНЫ УЖЕСТОЧИТЬ НАКАЗАНИЯ ДЛЯ НАРУШИТЕЛЕЙ В НОВОМ КОАП

Водителя, совершившего в течение года три грубых нарушения ПДД, таких как выезд на встречную полосу или проезд на красный свет, смогут лишить прав на срок до полутора лет. Как выяснил «Ъ», этой нормой и рядом других ужесточений Минюст планирует дополнить проект нового КоАП. В частности, будут усилены санкции за пьяное вождение: нетрезвого водителя можно будет лишить прав на срок до трех лет, если тот вез ребенка.

В документе также уточняются методика наказания водителей без полиса ОСАГО и вводятся санкции для пользователей электросамокатов, нарушивших правила.

Детали разработки нового КоАП “Ъ” раскрыли в Минюсте. Ведомство, напомним, представило проект кодекса год назад. Первая редакция предполагала серьезное ужесточение санкций для водителей, например, повышение штрафа с 500 руб. до 3 тыс. руб. за превышение скорости на 20–40 км/ч. Документ подвергли критике руководители партии «Единая Россия» и премьер **Михаил Мишустин**. Минюст в июне представил новую версию (“Ъ” рассказывал о ней), после чего дорабатывал проект.

В частности, рассказали “Ъ” в Минюсте, планируется включить в КоАП ряд новых норм, в том числе новый вид наказания для злостных нарушителей. Водителя смогут лишить прав на срок до полутора лет, если ранее в течение года он был трижды наказан за превышение скорости на 60 км/ч, выезд на встречную полосу, проезд на красный свет и другие виды грубых нарушений (будет учитываться комбинация из трех любых грубых нарушений, перечень которых будет закреплен в кодексе). Зафиксированные автоматическими камерами нарушения в новой «накопительной» системе учитываться не будут. Инициатива принадлежит МВД, ведомственный законопроект схожего содержания был принят Госдумой в первом чтении в 2016 году.

По инициативе полиции также вводится усиленное наказание для пьяных водителей, перевозящих детей до 16 лет. За пьяную езду, напомним, сегодня штрафуют на 30 тыс. руб. и лишают прав на срок до двух лет. Перевозка ребенка чревата для нетрезвого гражданина штрафом в 50 тыс. руб. и лишением прав на срок до трех лет.

Уточняются правила наказания водителей, которые ездят без ОСАГО: если нарушение зафиксировано на камеру, автовладелец будет привлекаться к ответственности (штраф составляет 800 руб.) не чаще одного раза в сутки. 24 часов достаточно для оформления полиса, считают в Минюсте. Систему автоматического наказания водителей без ОСАГО, напомним, начали тестировать в августе 2019 года в Москве – водителям рассылали письма-уведомления без штрафов (“Ъ” рассказывал об этом). Спустя несколько месяцев рассылка прекратилась и неизвестно, когда возобновится, хотя бывший **вице-премьер** Максим Акимов обещал штрафовать с камер за отсутствие ОСАГО в первом квартале 2020 года.

Свежая норма касается пользователей электросамокатов, моноколес, гироскутеров и подобных устройств. По действующим правилам они приравниваются к пешеходам поясняют в Минюсте, и несут ответственность по ст. 12.18 КоАП (штраф от 500 руб. до 1,5 тыс. руб.). «Управление данными средствами передвижения в состоянии опьянения увеличивает риск наезда на пешеходов, столкновения с другими транспортными средствами», – поясняют в ведомстве. Нарушения, допущенные пьяными пользователями, будут отнесены к категории «грубых» – на них не будет распространяться скидка при уплате штрафа, нельзя будет ограничиться предупреждением.

Не стоит торопиться усиливать наказание для пользователей электросамокатов и моноколес, считает глава «Союза пешеходов» Владимир Соколов, сначала нужно определиться с их правовым статусом в ПДД. Пешеходами они не являются, уверен эксперт: «Человек едет по проезжей части с помощью электромотора на скорости автомобиля – какой это пешеход?» **Минтранс**, напомним, готовит проект поправок, выделяющий пользователей так называемых средств индивидуальной мобильности (СИМ) в отдельную категорию участников движения (“Ъ” рассказывал про этот проект). Нужно приравнять СИМ к транспортным средствам, только потом править КоАП, считает Владимир Соколов. Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов поддержал идею нового подхода к наказанию пьяных граждан на электросамокатах: «Весной-летом 2020 года в Москве у каждого бара можно было видеть по 5–8 электросамокатов, на которых пьяные потом разъезжались по домам на огромных скоростях». При этом, считает он, действующий штраф даже без дисконта нарушителей не остановит – нужно

повышать санкцию до 5 тыс. руб. В Российском союзе автостраховщиков заявили “Ъ”, что поддерживают принцип вынесения штрафов за отсутствие ОСАГО «раз в сутки».

Согласно концепции нового кодекса (утверждена правительством в июне 2019 года), документ должен был вступить в силу 1 января 2021 года, но он пока даже не внесен в правительство. Перед новым годом многие автовладельцы были введены в заблуждение, получив сообщения через соцсети о якобы уже принятом новом кодексе, повышающем штрафы с 1 января. «Разработка нового КоАП оказалась достаточно сложной, мы не предполагали, что столкнемся с таким массивом вопросов», – заявлял в декабре 2020 года глава Минюста Константин Чуйченко, не исключив вынесения новой версии кодекса в начале 2021 года на общественное обсуждение. Документ опубликуют еще раз, если в проект будут внесены изменения, «имеющие высокую или среднюю степень регулирующего воздействия», пояснили “Ъ” в пресс-службе Минюста.

С 10 января в связи с вступлением в силу поправок к КоАП в России начал действовать новый вид штрафа – за бесплатный проезд по платной дороге. Санкция составляет 1,5 тыс. руб. для владельцев легковых автомобилей, 5 тыс. руб. – для владельцев грузовиков и автобусов. **Ространснадзор** применяет санкцию не чаще одного раза в сутки для одной машины. Если в течение 20 дней водитель закрывает долг перед оператором автодороги, постановление отменяется.

Новые штрафы предназначены прежде всего для Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Подмосковье, где будет налажена безбарьерная системы оплаты free-flow: шлагбаумов нет, деньги списываются со счетов водителей с помощью камер и бесконтактных транспондеров. Тарифы за проезд для легковых авто варьируются от 2,5 до 5 руб. за 1 км. Санкция по новой статье 12.21.4 КоАП сможет применяться и на платных дорогах без free-flow (М11 «Нева», обход Одинцово, Западный скоростной диаметр и т. д.), к примеру, если водитель проехал бесплатно, сломав шлагбаум или пристроившись вплотную за грузовиком.

<https://www.kommersant.ru/doc/4639666>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.01.04; ПРИДЕТСЯ ПОХОДИТЬ: ЧЕГО ЖДАТЬ АВТОМОБИЛИСТАМ В 2021 ГОДУ; НОВЫЕ ПРАВИЛА РЕГИСТРАЦИИ ТЮНИНГА, ПРОХОЖДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА И СДАЧИ ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВА

Многие нововведения в области личного транспорта, намеченные на прошлый год, были перенесены на 2021-й из-за пандемии. Кроме того, с нового года должен вступить в силу новый КоАП со значительными штрафами. Что еще ждет автомобилистов, разбирались «Известия».

Тюнинг с разрешения

Ввод в действие новых правил по внесению изменений в конструкцию транспортных средств, отложенный из-за пандемии, должен вступить в силу 1 февраля. Теперь автовладельцы должны будут получить в ГИБДД разрешение на тюнинг и свидетельство о соответствии требованиям безопасности. Для этого нужно подать заявление и предъявить заключение предварительной технической экспертизы из испытательной лаборатории.

После переделки автовладельцу снова придется посетить ГИБДД, предъявить сам автомобиль, протокол проверки безопасности конструкции и другие документы. Например, при установке газового оборудования понадобится декларация от производителя работ.

Разрешение на тюнинг не дадут, если выяснится, что документы поддельные, уничтожен идентификационный номер автомобиля, увеличена разрешенная максимальная масса автомобиля, установлены непредусмотренные для этой модели запчасти.

Техосмотр с фотографией

Новый порядок прохождения ТО – с фотоконтролем – вступает в силу 1 марта. Координаты пункта техосмотра с фотографией машины будут загружаться в базу данных ЕАИСТО и привязываться к диагностической карте. Фотографий должно быть две – до и после диагностики. Координаты места съемки при этом должны быть не дальше 150 м от пункта ТО.

Кроме того, перед началом процедуры оператор сверит идентификационный номер машины, кузова, рамы или кабины с номером в свидетельстве о регистрации или паспорта ТС. В случае несовпадения в услуге будет отказано. Для внесения данных о техосмотре эксперт-техник будет использовать электронную подпись, а не прибегать к авторизации по аккаунту, как это делается сейчас. Процесс технического осмотра, согласно регламенту, должен будет занимать не более получаса.

Сами диагностические карты с марта будут храниться в ЕАИСТО. Информационная система сейчас как раз проходит модернизацию под присмотром МВД. Нововведение призвано бороться с продажей левых диагностических карт.

«Город» и «площадку» объединят

На 1 апреля 2021 года отложено введение новых правил сдачи экзаменов на водительское удостоверение, первоначально планировавшихся с 1 октября ушедшего года.

«Перенос требования позволит автошколам, которые сейчас приостановили образовательный процесс, поэтапно и плавно интегрировать изменения процесса обучения в связи с большим упором на практическое вождение автомобиля в городских условиях», – отметили в Минэкономразвития.

Постановление, касающееся новых правил проведения экзамена для получения водительских прав, было подписано Дмитрием Медведевым 24 декабря 2019 года.

Практическая часть объединит проверку умения управлять автомобилем на закрытой площадке и в городе. Сейчас каждый экзамен сдается и пересдается отдельно. Маршруты экзамена не будут заранее известны кандидатам в водители. Кандидат, в свою очередь, сможет обжаловать итоги экзамена при неудовлетворительной оценке. Кроме того, отменен запрет на проведение экзамена на магистралях.

Камеры проверят полисы

Проверка ОСАГО с помощью камер – еще одна постоянно откладываемая мера. Сначала причиной переноса была невозможность синхронизировать базы Российского союза автостраховщиков (РСА) и ГИБДД, потом карантинные меры. Между тем система прошла тестовые испытания, а РСА запустил более мощную и производительную систему – АИС 2.0.

Нет проблем и с камерами, которые постепенно учатся распознавать всё больше нарушений. Например, в Москве комплексы фото- и видеофиксации штрафуют за разговоры по телефону за рулем и непристегнутый ремень. Вполне возможно, что система проверки полисов с помощью камер начнет работать в 2021 году.

Меньше коэффициентов для ОСАГО

Не исключены новации и в области ОСАГО. Так, возможность отмены территориального и мощностного коэффициента допускал начальник управления надзора за деятельностью субъектов страхового рынка ГУ ЦБ по Центральному федеральному округу Кирилл Табаков.

«Привязка к мощности – самая большая несправедливость в сфере ОСАГО, – считает руководитель проекта «Пробок.Нет» Александр Шумский. – Получается, за одну и ту же машину с разными двигателями платят разный налог».

Отмена территориального коэффициента тоже вполне обоснована. На практике он рассчитывается по месту регистрации ТС, что не мешает фактическому владельцу проживать в другом, более богатом, регионе. При этом, к примеру, в Свердловской области полис обходится в среднем в 3600 рублей, а в соседней Курганской хозяин аналогичной машины платит почти в два раза меньше.

В РСА и ЦБ действительно подтверждают возможную отмену этих коэффициентов, но точных сроков не называют.

Автомобили подорожают

С января цены на автомобили снова начнут расти из-за низкого курса рубля и возможного увеличения утилизационного сбора.

«Глядя на валютные котировки, можно предположить, что в следующем году нас ждут каскадированные подъемы цен. Помимо валютных колебаний, существует ежегодный рост стоимости автомобилей с учетом инфляции и других факторов», – считает генеральный директор ГК «АвтоСпецЦентр» Денис Петрунин.

Есть и другое мнение. Сокращение спроса должно привести к тому, что продавцы будут возвращать скидки на машины, уверена руководитель **пресс-службы** «Авто.ру» Валентина Ананьева.

«Им снова придется бороться за внимание и кошелек покупателя, как было до пандемии. Это будет происходить и за счет снижения дефицита. В салоны вернулись автомобили ряда брендов, в первую очередь Lada, Kia, Toyota, Hyundai», – рассказала «Известиям» Ананьева.

Аптечка: другие бинты и пластырь

Минздрав изменил состав автомобильной аптечки. Перемены незначительны: больше не нужны бинты малых размеров и стерильные бинты.

Вместо них добавлены широкие бинты и дополнительная упаковка стерильных салфеток. Пластырь шириной 1 см заменили на двухсантиметровый, который, по мнению медиков, более универсален. Кроме того, как дань эпохе коронавируса в аптечку добавили две маски и две пары перчаток. Кровоостанавливающий жгут и устройство для проведения искусственного дыхания по-прежнему должны иметься на борту. Однако не стоит сразу же бежать в магазин: аптечки старого образца останутся легальными до конца 2024 года.

Средства индивидуальной мобильности (СИМ) – электросамокаты, моноколеса, сегвеи и тому подобные устройства обретут правовой статус к лету. Поправки к ПДД, которые разрабатывает **Минтранс** совместно с МВД, предлагают отправить СИМ на велосипедные дорожки. Далее по убыванию возможности использования следуют тротуар, обочина и проезжая часть – в зависимости от наличия условий.

Когда введут новые штрафы

С 1 января 2021 года должна была вступить в силу новая редакция Кодекса об административных правонарушениях РФ. Однако объем ее доработок оказался значительным, что снова потребовало переноса сроков. Ответственность за уже предусмотренные нарушения для водителей решили не усиливать, зато добавили новые штрафы – за автохлам, мойку на газонах и парковку на детских площадках.

В статью об отказе от прохождения медицинского освидетельствования ввели отягчающую часть – наличие в автомобиле несовершеннолетнего. За это нарушителю грозит штраф в 50 000 рублей и лишение прав на 2–3 года. Не исключено, что в проект добавят возможность конфискации автомобиля до момента уплаты штрафа за езду в нетрезвом виде или отказ от медосвидетельствования.

Еще одно новшество – «обнуление» штрафа за превышение скорости на 20–40 км/ч, которое было зафиксировано камерой. При своевременной оплате штрафа (в течение 20 дней после постановления) история автомобилиста остается чистой, то есть он не считается подвергнутым наказанию. Таким образом, при повторном нарушении к водителю не будет применяться более строгое наказание.

Кроме того, оспорить штрафы автоматической системы регистрации будет легче: в силу вступят поправки, разрешающие отправку жалоб через портал госуслуг или непосредственно через сайт суда. Нужно будет лишь прикрепить доказательства и поставить электронную подпись.

<https://iz.ru/1105702/anastasiia-pisareva/pridetsia-pokhodit-chego-zhdai-avtomobilistam-v-2021-godu>

ПРАЙМ; 2021.01.05; АВТОМАГИСТРАЛЬ «МЕРИДИАН» НАЧНУТ СТРОИТЬ В 2021 Г – ВОЛОДИН

Строительство «Меридиана»>, первого в России проекта полностью частной транзитной скоростной автомагистрали от границы с Белоруссией до Казахстана, планируется начать строить в текущем году, сообщил спикер Госдумы Вячеслав Володин.

По задумке организаторов, трасса протяженностью 1982 километра должна быть построена с нуля и пройти по Оренбургской, Самарской, Саратовской, Тамбовской, Липецкой, Орловской, Брянской и Смоленской областям и стать российской частью так называемого «экономического пояса Шелкового пути», соединив страны ЕС с Китаем через Казахстан и Белоруссию. Проект реализует «Русская холдинговая компания» бывшего топ-менеджера «Газпрома» Александра Рязанова. Рязанов в октябре 2019 года заявлял, что планирует начать строительство участка «Меридиана» по Саратовской области в 2020 году. Но строительство в прошлом году не началось.

«У нас в этом году начнется строительство «Меридиана» – дороги, которая должна фактически пройти по диагонали Саратовской области от Перелюбского до Турковского района, причем с мостовым переходом в рамках строительства автомагистрали... Это дорога «Гамбург-Шанхай», «Шанхай-Гамбург», – сказал Володин на видео, опубликованном во вторник в аккаунте его сторонников в Instagram.

Рязанов в ноябре 2019 года сообщил журналистам, что «Меридиан» может быть реализован через заключение соглашения о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) и на долгие и «дешевые» средства пенсионных фондов. В финансовую модель проекта стоимостью около 600 миллиардов рублей заложен общий трафик на уровне 6 тысяч машин в сутки в обе стороны дороги, порядка 10% из которых будет приходиться на транзитные автомобили, которые следуют из Китая в Западную Европу, а доля легковых машин ожидается минимальной.

В октябре прошлого года на тот момент **глава Минтранса** Евгений Дитрих заявил, что ведомство надеется «вытянуть» проект «Меридиан», взяв его под собственный патронаж. По его словам, вопрос применения цементобетона на этой дороге практически решен. Исполнительный директор проекта «Меридиан» Дмитрий Сапожников тогда же заявил РИА Новости, что строительство пока не начато, так как еще не решен вопрос с финансированием, идут переговоры с потенциальными инвесторами, среди которых – крупнейшие российские инвестбанки. Сапожников добавил, что стоимость проекта не поменялась, а об инициативе **Минтранса** ему ничего не известно.

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ НЕДЮК; 2021.01.04; РАБОЧИЙ ТРАФИК: НА УРАЛЕ ИСПЫТАЛИ СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ ПОТОКОМ МАШИН; ОНА ОДНОВРЕМЕННО АНАЛИЗИРУЕТ ДО 400 ПАРАМЕТРОВ

Российские ученые создали программу, которая в режиме реального времени собирает информацию о ситуации на дорогах. Она одновременно анализирует до 400 параметров, в том числе количество автомобилей и их скорость. Погрешность системы меньше 10%, подтвердили испытания в Челябинске на шести оживленных перекрестках. В перспективе такие комплексы позволят эффективнее регулировать движение: например, корректировать работу светофоров, чтобы увеличить пропускную способность городской дорожной сети.

Скорость с точностью

Команда ученых из ЮУрГУ разработала и протестировала в реальных условиях методику измерения скорости транспорта, превосходящую существующие аналоги, говорится в

исследовании, опубликованном в Journal of Big Data. На программное обеспечение получен патент.

Специалисты поставили перед собой задачу разработать систему качественного и полного сбора данных в режиме реального времени. Всего программа анализирует 400 параметров, в том числе интенсивность транспортного потока, направления движения и среднюю скорость машин, сообщил «Известиям» доцент кафедры «Автомобильный транспорт» автотранспортного факультета Политехнического института ЮУрГУ Владимир Шепелев.

– Данные собираются в пределах всей функциональной зоны перекрестков и прилегающих участков дорог, которые попадают в зону действия камер уличного видеонаблюдения, – рассказал ученый.

Испытано на районе

Чтобы сформировать набор данных для нейронной сети, ученые разместили 6 тыс. изображений и увеличили их, измерив на каждом фокусное расстояние, угол и высоту установки камеры. Скорость транспортного средства (км/ч) рассчитывалась из соотношения между пикселями изображения и шириной дороги. Кроме того, координаты исходного автомобиля преобразовывались в географические.

Такой метод протестировали ночью и днем на шести перекрестках Челябинска в Центральном, Курчатовском, Калининском и Тракторозаводском районах города. Абсолютная процентная точность подсчета транспортных средств составила не меньше 92%, а погрешность определения скорости автомобиля не превышала 1,5 км/ч.

В результате ученые получили методику, которая дает возможность генерировать полные и качественные данные управления трафиком в реальном времени, снижая требования к оборудованию. Технологию смогут применять в городах, где есть проблемы с регулированием трафика.

Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) – уличные сенсорные сети, использующие обзорные камеры для получения цифровых данных из визуального потока. В ряде случаев у оборудования низкое разрешение, а также возникает проблема перекрытия угла обзора камеры столбами, знаками и другими инфраструктурными объектами. Это приводит к снижению точности подсчета и определения скорости транспортных средств.

Особенности решения

В новой системе пока не решены проблемы перекрытия и блокирования объектов в объективе камеры, также комплекс не может детально классифицировать транспортные средства и определять сложность аварийных ситуаций, отметили представители ЮУрГУ. Но ученые продолжают совершенствовать систему, сказали в университете.

С распространением камер наблюдения на магистралях, развязках и перекрестках для решения сопутствующих задач разработчики стали активно использовать получаемые видеоданные, напомнил в беседе с «Известиями» доцент кафедры телевидения и видеотехники СПбГЭТУ «ЛЭТИ» Александр Мотыко. Проблема оценки параметров транспортных потоков для управления трафиком по-прежнему актуальна, добавил он.

– Главное – получить работающий прототип системы, пройти успешную апробацию. За этим стоит большая работа, которая, судя по имеющейся информации, была выполнена коллегами, – сказал эксперт.

Моделирование характеристик скорости и расстояния – наиболее любопытные компоненты этой разработки, которые отличают ее от существующих, отметила в разговоре с «Известиями» аспирант университета ИТМО, сотрудник лаборатории машинного обучения, сооснователь МИП «Спецвидеоаналитика» Наталья Ханжина.

– В современных ИТС не технологии, а именно обкатка их на практике играют ключевую роль. На основе разработки можно, например, делать аналитику по загруженности дорог и перекрестков. Это перспективно в рамках концепции «умного города», – пояснила она.

Внедрение таких систем позволит более эффективно регулировать транспортные потоки, в частности, с помощью светофоров. Подобные интеллектуальные транспортные системы городов должны обеспечивать максимальную пропускную способность дорожной сети и мгновенно реагировать на любые происшествия, предотвращая заторы на дорогах, сказано в статье ЮУрГУ.

<https://iz.ru/1100656/mariia-nediuk/rabochii-trafik-na-urale-ispytali-sistemu-upravleniia-potokom-mashin>

ТАСС; 2021.01.04; ПРЕДПРИЯТИЕ РОСКОСМОСА СОБЕРЕТ ПЕРВЫЙ БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАМВАЙ В 2022 ГОДУ

Усть-Катавский вагоностроительный завод (УКВЗ, входит в Роскосмос) создаст беспилотный трамвай в 2022 году, сообщил ТАСС генеральный директор предприятия Роман Новиков.

«Техническое задание готово. Комплектующие нам понятны. Осталось закупить и применить. Мы его сделаем в 2022 году, скорее всего, но там длительные испытания будут, потому что система будет настраиваться и дорабатываться», – отметил Новиков.

По словам главы предприятия, УКВЗ полностью проработал беспилотную систему в рамках размещения и подключения к трамваю.

В начале февраля гендиректор предприятия Роман Новиков сообщил о достижении предварительной договоренности по организации трамвайного движения на космодроме Восточный. По его словам, для перевозки людей будут использоваться современные пятисекционные, низкопольные трамвайные вагоны. Техническое обслуживание будет вести завод.

В мае 2019 года гендиректор Роскосмоса Дмитрий Рогозин сообщил на лекции в МГУ, что на мощностях УКВЗ рассматривается проект создания беспилотного городского трамвая.

<https://tass.ru/ekonomika/10402847>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.01.02; ИННОВАЦИОННАЯ ПЕРЕДВИЖНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ ДЛЯ ДИАГНОСТИКИ ДОРОГ МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В РОССИИ ВЕСНОЙ

Инновационная передвижная лаборатория для диагностики дорог может начать свою работу в России весной 2021 года. Об этом ранее сообщили в **пресс-службе ФАУ «РосдорНИИ»**.

«Лаборатория может начать свою работу в начале весны в зависимости от погодных условий, а до конца следующего года появится примерный план тех дорог, которые будут исследованы. Таких машин будет использоваться пять штук», – сообщили в **пресс-службе**.

Уточняется, что лаборатория непрерывной диагностики автодорог получила название «Эскандор».

«В лаборатории оценивается шесть базовых параметров дороги. В отличие от других передвижных дорожных лабораторий эта специализированная машина может проводить экспресс-оценку дорожного покрытия в безостановочном режиме, в движении. Максимальная скорость, при которой возможно проведение обследований, – до 80 км/ч», – заключили в **пресс-службе**.

<https://www.mskagency.ru/materials/3067641>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.31; ВОДИТЕЛЯМ ВЫКРУТИЛИ ВСЕ РУЛИ; ЧТО ПРОИЗОШЛО С АВТОМОБИЛИСТАМИ В УХОДЯЩЕМ ГОДУ

Штрафы за поездки без пропуска, новые функции дорожных камер, задержания машин с армянскими номерами, электронные ПТС, покупка автомобилей с номерами прямо из

салона – эти и другие события запомнились автомобилистам в 2020 году. Подробный обзор – в материале “Ъ”.

Что происходило с правилами и штрафами

В январе Минюст представил проект нового КоАП, куда вошли в том числе предложения МВД. Документ вызвал бурную реакцию у общественности: выяснилось, что штраф за самое частое нарушение ПДД (превышение на 20–40 км/ч) увеличится с 500 до 3 тыс. руб., за превышение на 40–60 км/ч – с 1–1,5 тыс. до 4 тыс. руб. Предлагались и другие ужесточения. Документ жестко раскритиковала «Единая Россия» и премьер **Михаил Мишустин**, Минюст пообещал доработать кодекс и в мае обнародовал уже новую версию без повышения штрафов. Несколько месяцев документ обсуждали, дорабатывали, к написанию поправок привлекалась ОНФ, «Синие ведерки», юристы, бизнес. Работа над документом затянулась. Похожая судьба постигла и проект процессуального КоАП, проект которого Минюст представил в июне.

Изначально планировалось, что оба кодекса будут приняты и вступят в силу с 1 января 2021 года, но этого не произошло. В конце года глава Минюста Константин Чуйченко пообещал вывесить новые версии документов на общественное обсуждение в начале 2021 года. Это, впрочем, не помешало многим СМИ и соцсетям тиражировать сообщения с красочными табличками о новых штрафах, которые «точно вступают в силу с 1 января 2021 года». Многие водители в это верят, не пытаясь провести простейший факт-чекинг.

Не менее жаркие дискуссии вызвали ужесточения для автомобилистов, введенные в связи с пандемией. Наибольшие проблемы возникли у столичных водителей: в Москве и области в апреле была введена пропускная система и штраф в 5 тыс. руб. за езду без электронного разрешения. Специально для этого были внесены поправки в КоАП Москвы. Юристы долго спорили с мэрией о законности постановлений, жаловались в Генпрокуратуру и другие органы. Столичный мэр Сергей Собянин предлагал распространить пропускную систему на всю страну во время пандемии – это сделала Рязанская, Свердловская, Кемеровская область и другие регионы. Летом, когда ограничения сняли, накал страстей стих, хотя судебные тяжбы какое-то время продолжались.

В апреле же **Минтранс** представил очередную версию масштабных поправок в ПДД, которые готовились еще с 2019 года по поручению правительства. Изначально документ писался для введения правил движения электросамокатов (этот вид транспорта стал очень популярен в городах и уже нуждается в регулировании). Впоследствии документ оброс большим количеством других поправок – меняются правила парковки, вводятся новые знаки, обязанности водителей и т. д. “Ъ” делал подробный обзор документа. Осенью документ завис в аналитическом центре при правительстве в рамках регуляторной гильотины: независимые эксперты проект раскритиковали и отправили на доработку. Новая редакция будет готова в 2021 году. Водителям, судя по всему, предстоит мучительно разбираться, что и зачем в очередной раз меняется в правилах: с разбором поправок не всегда справляются даже опытные юристы.

Под конец года, в декабре, Центр организации дорожного движения Москвы запустил систему по контролю разговаривающих по телефону и непристегнутых ремнями водителей. Власти утверждают, что около года обучали нейросеть безошибочно определять нарушителей по фотографиями. О массовой рассылке писем счастья речи не идет (их пока несколько тысяч), но юристы и уже подвергли сомнению корректность таких постановлений и в принципе возможность применения автоматике.

Что происходило с подготовкой начинающих водителей

Большую часть года внимание экспертов было приковано к подготовке очередного этапа реформы образования водителей – введения единого экзамена на права вместо «города» и «площадки». Нововведение, анонсированное ГИБДД еще в 2018 году для «комплексной оценки навыков и знаний», должно было заработать с 1 октября 2020 года, но из-за

пандемии срок перенесли на 1 апреля 2021 года. Госавтоинспекция использовала время для подготовки нового регламента, где должен быть описан механизм тестирования. Первую редакцию документа представили в сентябре, документ сразу же раскритиковали автошколы. Выяснилось, что в нем не хватает критериев и параметров упражнений, которые будут выполняться во время экзамена (например, заезд в бокс, начало движения на подъеме и т. д.). Путаницу создавало то, что первоначальные навыки вождения должны будут проверяться в условиях реального движения (площадка-то отменяется) и никто не понимает, как это делать.

В итоге, под давлением отрасли, ГИБДД регламент доработала, правда, в публичном поле последнюю версию так и не опубликовала. Из документа, следует, что подразделения ГИБДД смогут сами выбирать – принимать экзамены по традиционной схеме (с использованием площадок, как и сейчас) или по новой, то есть сразу в условиях уличного движения. Инспекторы на местах, скорее всего, предпочтут проверенный и привычный для граждан вариант. То есть глобальных изменений в экзаменах в апреле, скорее всего, не будет. С формальной точки зрения будет просто не два отдельных экзамена, а один получасовой. Создаст ли это какие-то неудобства для кандидатов в водители, покажет практика.

Что происходило с техосмотром и запчастями

В апреле по инициативе Минэкономики была изменена периодичность техосмотра: владельцы новых авто, мотоциклов теперь приезжают на первое ТО через четыре года, машины старше четырех лет – раз в два года, старше десяти лет – раз в год.

Наибольшее внимание экспертов привлекла подготовка к реформе техосмотра, которая стартует с 1 марта 2021 года. Сегодня, напомним, «честно» ТО практически никто не проходит – диагностическую карту чаще всего покупают вместе с ОСАГО (что незаконно). В 2017 году Минэкономики подготовило пакетный законопроект о реформе отрасли, Госдума приняла документ в 2019 году. Цель документа амбициозна – исключить возможность покупки карты без предоставления машины с помощью обязательного фотографирования, электронных диагностических карт, усиления контроля за работой операторов. Минэкономики хочет сломать работавшую десятилетиями систему покупного техосмотра, многие не верят (и небезосновательно), что это из этого что-то получится.

Для запуска реформы ТО **Минтрансу** и ГИБДД нужно принять большое количество нормативных актов (помимо уже принятых новых законов), в том числе новые правила ТО, правила заполнения диагностических карт и т. д. Все они проходят через regulation.gov.ru и вызывают жаркие споры в отрасли. Большая часть документов уже принята и вступает в силу с 1 марта. В 2020 году Госавтоинспекция вложила 80 млн руб. в информационную систему техосмотра ЕАИСТО. Система интересна тем, что существует с 2012 года, но до сих пор формально не запущена в эксплуатацию – через нее идет кража паролей, позволяющая злоумышленникам оформлять «реальные диагностические карты», это признают и в МВД. Операторы техосмотра, в свою очередь, весь год ждали от Федеральной антимонопольной службы новую методику по определению тарифов на ТО (действующие тарифы не позволяют окупить инвестиции в оборудование, поэтому некоторым компаниям проще просто продавать диагностические карты). В 2020 году рынок не увидел даже проекта методики.

Единственная часть реформы ТО, которая реально начала работать, – это вступившая в силу в июле новая редакция УК: проведение проверки без аккредитации стало преступлением и карается штрафом до 300 тыс. руб., обязательными работами или арестом. Данных о том, сколько заведено дел на операторов по новой статье, пока нет.

Летом активная дискуссия развернулась в 2020 году вокруг инициативы Минпромторга и НАМИ включить в новую редакцию техрегламента о безопасности колесных транспортных средств запрет на установку ряда б/у запчастей (глушителей, рулевых реек, компонентов тормозной системы и т. д.). Авторы идеи поясняли: компоненты, на которые

распространяется запрет, «критичны для обеспечения безопасной езды», их реальное состояние невозможно проверить, их часто снимают с машин, побывавших в ДТП. Против инициативы восстало все автосообщество, подогреваемое протестными настроениями автобизнеса (компании понесли бы громадные убытки из-за запрета, ведь многие мастерские неплохо зарабатывают на восстановлении реек, глушителей, двигателей и т. д.). В итоге Минпромторг пообещал старые запчасти не трогать, а из новой версии регламента убрать запрет. Финальной версии документа, кстати, никто не видел. Источники «Ъ» говорят, что против бывших в употреблении запчастей по-прежнему активно выступает ГИБДД России, то есть дискуссия не окончена.

Что происходило с регистрацией транспорта

С 1 января начал действовать новый закон «О государственной регистрации транспортных средств». Введено новое правило – ставя на учет машину, автовладелец обязан получить номер только с тем регионом, где зарегистрирован (москвич – с номером региона 777, 799 и т. д., рязанец — 62 и т. д.). Центральной опцией стала возможность зарегистрировать автомобиль (получать номера и СТС) прямо в аккредитованных автосалонах, включенных в реестр МВД, – сейчас их уже больше 350 по всей стране.

С 1 ноября на все произведенные или ввезенные в РФ автомобили стали выдавать только электронные паспорта транспорта (ЭПТС). Система готовилась с 2014 года для введения на территории РФ, Белоруссии, Казахстане, Киргизии и Армении. Оператором системы стало АО «Электронный паспорт», входящее в ГК «Ростех». Не обошлось, конечно, без накладок: в ноябре выяснилось, что к электронным паспортам не готово Приморье. Через этот регион ввозится много японских автомобилей. Владелец каждой машины должен перед растаможкой обратиться в испытательную лабораторию и получить ЭПТС. В начале ноября таких организаций было всего четыре, что создавало очереди и невозможность быстро оформить документы. Впоследствии ситуация выровнялась.

Еще один интересный сюжет 2020 года – это автовладельцы с армянскими номерами. Схема ввоза автомобиля из Армении получила популярность из-за низких пошлин, действовавших до 2020 года, машина на армянском авторынке могла стоить на 40% меньше, чем в РФ. После оформления временной регистрации в Армении россияне получали номера и уезжали в Россию на купленной в республике машине, свободно пересекая границу. Формально они должны были растаможить автомобиль, но этого никто не делал, так как контроля не было.

По оценкам экспертов, в РФ сейчас находятся около 300 тыс. авто с армянскими номерами. Весной и летом ГИБДД усилила контроль за такими автомобилями, начала отправлять их на штрафстоянку (это предусмотрено КоАП в качестве меры обеспечения). Автовладельцы пожаловались президенту и премьеру. В ноябре Общественная палата РФ взялась искать решение проблемы, но конкретных сценариев не выработала и непонятно, выработает ли вообще. В Федеральной таможенной службе разводят руками: при ввозе автомашин граждане должны были знать об обязательной растаможке. Автовладельцы утверждают, что их ввели в заблуждение, не предупредив о возможных проблемах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4637628>

ПЕРВЫЙ ЯРОСЛАВСКИЙ (1YAR.TV); 2021.01.01; 1 ЯНВАРЯ В РЕЙС ИЗ ЯРОСЛАВЛЯ ОТПРАВИЛАСЬ ПЕРВАЯ НА СЖД ЖЕНЩИНА – ПОМОЩНИК МАШИНИСТА

1 января в 15:40 в свой первый рейс по маршруту Ярославль – Данилов отправилась первая на Северной железной дороге женщина – помощник машиниста Надежда Мягкова. В 2020 году Надежда прошла обучение, необходимую практику и стажировку. Сама она из Данилова. Обучалась на машиниста по индивидуальному плану, еще в мае закончила Даниловский политехнический колледж по двум специальностям: слесарь по ремонту подвижного состава и помощник машиниста.

Возможность стать помощниками машиниста открыло для женщин Министерство труда и соцзащиты РФ. В перечень доступных для дам профессий внесли изменения, которые вступили в силу с 1 января. Первые десять женщин в России уже завершили обучение по профессии «помощник машиниста», а заявки на обучение подали уже более 320 представительниц прекрасного пола.

8 января Надежда Мягкова должна встретиться с **министром транспорта России** вместе с другими тремя первыми женщинами – помощниками машиниста, одной из них будет Надежда Мягкова.

<https://1yar.tv/article/1-yanvary-a-v-reys-iz-yaroslavlya-otpravilas-pervaya-na-sjd-jenshchina-pomoshchnik-mashinista/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.01.03; БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДОВ ТЕПЕРЬ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ГЛОНАСС

Локомотивы пассажирских поездов и составов, перевозящих специальные и опасные грузы, а также коммунальные отходы, теперь оснащены системой ГЛОНАСС. Приказ **Минтранса** об этом вступил в силу с началом 2021 года.

Также требуется оснащение системой спутниковой навигации головных вагонов моторвагонного подвижного состава и штабных пассажирских вагонов.

Проверять безопасность автобусных перевозок будут с помощью тахографов и ГЛОНАСС. Как пояснили «РГ» в **Минтрансе**, приказ подготовлен в соответствии с Положением о полномочиях федеральных органов исполнительной власти по поддержанию, развитию и использованию глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС в интересах обеспечения обороны и безопасности государства, социально-экономического развития страны и расширения международного сотрудничества. Кроме того, необходимость оснащения транспортных средств системой ГЛОНАСС закреплена постановлением правительства от 25 августа 2008 г. № 641.

Навигационная система призвана повысить безопасность перевозки пассажиров и опасных грузов, например, хлора или аммиака. С помощью ГЛОНАСС можно точно отслеживать местонахождение поездов. Спутниковая навигация снизит влияние человеческого фактора, автоматика будет максимально быстро получать информацию о поездах и принимать решения по управлению.

<https://rg.ru/2021/01/03/bezopasnost-passazhirov-poezdov-teper-obespechivaet-glonass.html>

ПРАЙМ; 2021.01.06; КАБМИН УТВЕРДИЛ ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ СТОЛИЧНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ

Правительство России утвердило перечень требований по обеспечению безопасности для объектов столичной железнодорожной инфраструктуры, соответствующее постановление опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

«Утвердить... требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов... учитывающие уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, не подлежащих категорированию, являющихся железнодорожными пассажирскими остановочными пунктами», – говорится в тексте постановления за подписью **премьер-министра Михаила Мишустина**.

Добавляется, что требования также относятся к грузовым и пассажирским станциям Московских центральных диаметров. В частности, они распространяются на следующие железнодорожные участки: «Одинцово – Лобня», «Нахабино – Подольск», «Крюково – Раменское», «Апрелевка – Железнодорожная».

«Министерству транспорта РФ доложить в правительство РФ до 30 декабря 2021 года о результатах анализа практики применения настоящего постановления», – написано в документе.

ТАСС; 2021.01.06; ПОЕЗДА «ТАВРИЯ» СВЯЖУТ ВОРОНЕЖ С КУРОРТАМИ КАВМИНВОД

Воронеж и курорты Кавказских Минеральных Вод (КМВ) с середины января свяжут поезда «Таврия», сообщили в среду ТАСС в **пресс-службе** компании – оператора перевозок «Гранд сервис экспресс».

«В составе поездов из Воронежа в Кисловодск двухэтажные вагоны типа купе и СВ. Время в пути составляет около 17 часов. Первый состав отправится 16 января со станции Воронеж-1 в 17:10, проследует через Лиски, Россошь, Ростов-на-Дону, Минеральные Воды, Пятигорск, Ессентуки и прибудет на конечную станцию Кисловодск в 10:40. Обрато со станции Кисловодск поезд отправится 17 января в 16:20 и прибудет в Воронеж 18 января в 09:30», – говорится в сообщении.

Уточняется, что поезда из Воронежа в Кисловодск будут курсировать три раза в неделю по понедельникам, средам и пятницам, в обратном направлении из Кисловодска – по воскресеньям, вторникам и четвергам.

«Билеты на новые направления доступны на официальном сайте компании-перевозчика grandtrain.ru, в кассах дальнего следования железнодорожных вокзалов, в кассах и на сайтах агентов продаж. Для удобства пассажиров в пути предоставлен информационно-развлекательный сервис «Таврия Медиа» – онлайн библиотека с развлекательным контентом, услуги для пассажиров и новости компании-перевозчика», – добавили в **пресс-службе**.

Компания «Гранд сервис экспресс» создана в 2002 году, является первым частным железнодорожным перевозчиком страны. С декабря 2019 года открыто постоянное железнодорожное пассажирское сообщение с Крымом на двух маршрутах: Москва – Симферополь и Санкт-Петербург – Севастополь. Поезда «Таврия» перевезли свыше миллиона пассажиров.

Поезда «Таврия» уже связывают Симферополь с Пермью, Омском, Екатеринбургoм, Кисловодском, Астраханью, Смоленском и Москвой, Севастополь с Москвой и Санкт-Петербургом, поезд из Москвы в Адлер продлен до Розы Хутор. За год поездами «Таврия» перевезено свыше 1 100 000 пассажиров. Из них по Крымскому мосту проследовало 75% путешественников.

<https://tass.ru/v-strane/10411909>

ТАСС; 2021.01.04; МИНСК И МОСКВА ПОДГОТОВИЛИ ПЛАН ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ

Белоруссия и Россия подготовили план поэтапного восстановления железнодорожного пассажирского сообщения, реализация которого будет зависеть от развития эпидемической ситуации. Об этом заявил заместитель **премьер-министра** Белоруссии Игорь Петришенко в интервью, опубликованном в понедельник на сайте издания «СБ. Беларусь сегодня».

«В частности, Белорусской железной дорогой совместно с ОАО «РЖД» разработана и утверждена дорожная карта по поэтапному возобновлению международного железнодорожного пассажирского сообщения в графике движения поездов на 2020-2021 год», – отметил Петришенко.

По его словам, «чисто технически перевозчики стран готовы к возобновлению международного сообщения». Вместе с тем, сказал **вице-премьер**, вопрос возобновления сообщения лежит в плоскости эпидемической защиты населения и обсуждается между

Минздравом Белоруссии и Федеральной службой по надзору в сфере защиты потребителей и благополучия человека Российской Федерации.

Петришенко напомнил, что весной прошлого года главами государств Евразийского экономического союза (ЕАЭС) одобрена идея создания на всем евразийском пространстве зеленых коридоров. «Были упрощены таможенные процедуры, включая возможность автоматической регистрации деклараций, а также первоочередной порядок операций на таможне в отношении товаров, необходимых для предупреждения и ликвидации последствий распространения COVID-19», – отметил **вице-премьер**. Он заявил, что «это позволило в значительной мере обеспечить транзит грузов (в рамках ЕАЭС – прим. ТАСС)».

<https://tass.ru/ekonomika/10404809>

ТАСС; 2021.01.04; ОКОЛО 20 СТАНЦИЙ МЦД ПОДГОТОВЯТ К ЗАПУСКУ В 2021 ГОДУ

Около 20 остановочных пунктов Московских центральных диаметров (МЦД) подготовят к дальнейшему открытию в этом году. Об этом сообщил журналистам в понедельник заммэра Москвы Андрей Бочкарев.

«Мы в этом году примерно 20 основных остановочных пунктов планируем подготовить к пуску на всех участках МЦД. Часть из них новые, часть – дополнительные остановочные пункты на уже введенных МЦД-1 и МЦД-2», – сказал Бочкарев.

Заммэра пояснил, что реализация крупнейшего инфраструктурного проекта МЦД ведется по поручению мэра Москвы Сергея Собянина совместно с Российскими железными дорогами (РЖД), Московской областью и **Министерством транспорта**. «По всем проектам МЦД у нас очень активно ведутся работы, по всем направлениям. Большой у нас объем работ от Каланчевской до Карачарово – фактически от площади трех вокзалов до Курского вокзала ведутся работы по строительству дополнительных путей. Очень сложный участок, там возводятся дополнительные эстакады, монтируются мостовые переходы», – заключил Бочкарев.

Ранее он сообщал, что порядка 15 станций Московских центральных диаметров планируется ввести в эксплуатацию в 2021 году. Движение по первым Московским центральным диаметрам от Одинцово до Лобни и от Нахабино до Подольска открыли в ноябре 2019 года. С большинства станций МЦД можно сделать пересадки на метро, МЦК и радиальные направления МЖД. Всего планируется открытие пяти диаметров. Еще осталось ввести в эксплуатацию МЦД-3 от Зеленограда до Раменского, МЦД-4 – от Апрелевки до Железнодорожного и МЦД-5 от Пушкино до Домодедово.

<https://tass.ru/ekonomika/10404097>

ТАСС; 2021.01.05; МИНТРАНС: БОЛЬШИНСТВО ГРУЗОВ ИЗ РФ ПЕРЕОРИЕНТИРУЮТ С ПОРТОВ ПРИБАЛТИКИ К 2022-2023 ГОДАМ

Переориентации максимального количества российских грузов с портов Прибалтики в порты РФ планируется достичь к 2022-2023 годам за счет создания дополнительных мощностей. Об этом ТАСС сообщил **замглавы Минтранса Юрий Цветков**.

«Мы уже добились значительных результатов, и видим существенное снижение перевозки [российских грузов] через прибалтийские порты. В 2021 году ряд проектов введут в промышленную эксплуатацию, и к 2022-2023 годам мы увидим, что подавляющее большинство грузов будут переориентированы в РФ», – сказал он.

По словам **Цветкова**, переориентация грузов идет максимально быстро. Россия и Белоруссия сейчас, в свою очередь, обсуждают переориентацию белорусских грузов в

порты РФ. Ранее обсуждалось перенаправление поставок нефтепродуктов из портов Литвы в РФ. **Цветков** уточнил, что переговоры продолжаются.

Минтранс РФ ожидает, что снижение грузооборота морских портов России по итогам 2020 года составит порядка 2%. «Мы традиционно отвечаем, что пока не знаем сами, цифры придут позже. Но мы ожидаем, что по морским портам будет небольшое падение относительно 2019 года. Такое происходит впервые, на протяжении более чем 20 лет всегда отмечался рост, пусть даже порой небольшой. Сложно сказать точно, но, наверное, в районе 2% будет падение», – сказал **Цветков**.

Причины снижения грузооборота очевидны, продолжил **Цветков**. Среди них – общий спад в экономике РФ, ограничения по линии ОПЕК на экспорт нефти, изменение конъюнктуры на рынках экспорта угля. «Надеемся, что в следующем году негативные тенденции будут преодолены», – отметил замглавы **Минтранса**. Грузооборот морских портов России за январь – ноябрь снизился на 2,3% по сравнению с аналогичным периодом годом ранее и составил 750,73 млн тонн, сообщил в декабре **Росморречфлот**.

Перевозки по рекам

Минтранс РФ ожидает, что объем перевозок по рекам по итогам 2020 года сохранится на уровне предыдущего года. «По реке мы ожидаем, что объем перевозок будет на уровне перевозок 2019 года, сколь-нибудь существенного падения не ожидаем», – сказал **Цветков**.

По его словам, для сохранения объемов перевозок проделана большая работа. С приходом пандемии **Минтранс** провел совещание с коллегами из бизнеса и пришел к пониманию, что необходимо максимально быстро начать навигацию. Навигацию на некоторых участках удалось начать на 10-14 дней раньше срока. «У нас пострадал значительно пассажирооборот по известным причинам, поскольку были прямые запреты на перевозку пассажиров речным транспортом», – добавил **Цветков**.

Падение по итогам 2020 года в пассажирских перевозках речным транспортом будет измеряться десятками процентов, указал он.

Задачи в сфере судоходства

Минтрансу РФ и **Росморречфлоту** в 2020 году удалось обеспечить выполнение ключевых показателей в сфере судоходства, судостроения, развития портов и внутренних водных путей, а также реализацию знаковых проектов на водном транспорте, несмотря на кризис. «Подводя предварительные итоги года, хочется сказать, что нам удалось обеспечить выполнение ключевых показателей и реализацию значимых для водного транспорта проектов развития, сосредоточенных в **комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**», – сказал **Цветков**.

Так, рассказал **Цветков**, в 2020 году введена в эксплуатацию электронная очередь во всех портах (график движения и стоянки судов), началось тестирование электронной системы дипломирования моряков.

В сфере судостроения, по его словам, стоит отметить ввод в эксплуатацию самого мощного неатомного ледокола мощностью 25 мвт «Виктор Черномырдин», многофункционального буксира-спасателя мощностью 3 мвт (Мурманск), передачу на Байкал экологического судна (до этого такие суда на Байкале отсутствовали – прим. ТАСС).

Морские порты и беспилотные суда

Удалось продвинуться в согласовании с Минэкономразвития и ФАС России перечня морских портов и размера нового инвестиционного портового сбора на 2021-2023 годы, продолжил **Цветков**. Инвестсбор, который будет взиматься с судов заграничного плавания, позволит компенсировать дисбаланс в связи с существенным снижением курса рубля и станет одним из источников финансирования строительства объектов **КПМИ**. Он составит не менее 5 млрд рублей в год на всю страну. Кроме того, обеспечено строительство акваторий для вводимых новых терминалов («Ультрамар», «Суходол»,

«Ванинотрансуголь»), а ответственное за создание объектов федеральной собственности в портах ФГУП «Росморпорт» успешно разместило пилотный транш инфраструктурных облигаций на сумму 4 млрд рублей.

Цветков напомнил, что в 2020 г. стартовал эксперимент по испытанию беспилотных судов, создана тестовая акватория на Неве и Ладожском озере. «Беспилотные суда – это та тема, которая широко обсуждается на международном уровне – в Международной морской организации, мы там активно очень участвуем. В целом, этот вопрос носит дискуссионный характер, пока не принято нормативных и регуляторных документов. Разные страны проводят эксперименты на своей территории, и Россия находится в числе лидеров», – отметил он.

По словам **Цветкова**, в скором времени можно будет увидеть первые результаты эксперимента, затем будет создана нормативно-правовая база.

Замглавы Минтранса напомнил, что важной вехой стала и ликвидация катастрофических последствий разлива дизеля в Норильске, к которой первой приступила Морспасслужба, а завершена она была морскими спасателями совместно со спасателями МЧС и «Газпромнефти».

Законодательство

«Большая работа в 2020 году была проведена **Минтрансом** в части нормотворчества. Разработано и принято более 90 нормативно-правовых и ведомственных актов, регулирующих правоотношения в области морского и речного транспорта, – рассказал **замглавы Минтранса**. – В рамках исполнения плана законопроектной деятельности правительства РФ в Госдуму внесено три законопроекта. Отдельно нужно отметить проведенную масштабную работу по пересмотру и отмене нормативных правовых актов, негативно влияющих на общий бизнес-климат и регуляторную среду. В рамках так называемой регуляторной гильотины разработано и принято 13 нормативных документов. Каждый документ прошел процедуру согласования с бизнес-сообществом».

Кроме того, практически завершена работа по выпуску нормативных актов, которые принимаются в развитие норм федеральных законов. Таких документов было 14, уточнил **Цветков**.

Все разработанные и принятые нормативно-правовые документы направлены на повышение уровня безопасности и устраняют избыточную административную нагрузку на субъекты предпринимательской деятельности, заключил он.

<https://tass.ru/ekonomika/10407357>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АЛЕКСАНДРА ВИКУЛОВА; 2021.01.11; СУБСИДИИ НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ; ОСК ПОЛУЧИЛА 6,4 МЛРД РУБЛЕЙ НА ЛЬГОТНЫЙ ЛИЗИНГ СУДОВ

Как стало известно “Ъ”, в конце 2020 года Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) получила 6,4 млрд руб. Деньги пойдут на льготный лизинг пассажирских судов. В ОСК пока не сформировали перечень проектов, но говорят, что в него могут войти круизные, пассажирские суда ледового класса, суда на подводных крыльях и с альтернативными источниками энергии. По данным “Ъ”, пока основные претенденты на деньги – два «Валдая» ЦКБ имени Алексеева для Якутии и четыре «Метеора» для ХМАО. Эксперты отмечают, что с учетом пандемии компании не спешат заказывать большие круизные суда.

Как стало известно “Ъ”, кэптивная лизинговая компания ОСК «Машпромлизинг» получила в 2020 году 6,4 млрд руб. на льготный лизинг. О том, что корпорации «дополнительно выделены» эти средства, сообщили “Ъ” в Минпромторге в конце 2020 года. Количество и номенклатура судов уточняются по мере подготовки контрактов с судовладельцами и заводами-строителями, говорят в министерстве. Там добавили, что

деньги предназначены для пассажирских судов, которые будут строиться как на верфях корпорации, так и на других отечественных площадках.

В ОСК уточнили, что перечень лизинговых проектов еще до конца не сформирован, речь может идти о круизных судах, пассажирских судах ледового класса, на подводных крыльях и даже о технике с альтернативными источниками энергии. Заключительный отбор проектов состоится после завершения в отдельных случаях проектных и предпроектных работ.

О том, что «Машпромлизинг» в этом году будет докапитализирован примерно на 7 млрд руб., говорил в интервью “Ъ” 22 декабря 2020 года глава ОСК Алексей Рахманов. В федеральном бюджете на 2021–2023 годы на льготный лизинг для ОСК заложено 10 млрд руб. В 2020 году бюджет на эти цели денег не давал.

По данным “Ъ”, выделенные средства в первую очередь должны пойти на строительство именно судов на подводных крыльях. Речь о двух «Валдаях» для Якутии по проекту и на площадке Центрального конструкторского бюро по судам на подводных крыльях им. Р. Е. Алексеева (ЦКБ по СПК; см. “Ъ” от 28 декабря 2020 года), а также четырех «Метеорах» для Ханты-Мансийского автономного округа (см. “Ъ” от 23 июня 2020 года).

Один из «Метеоров», который уже строится на площадке ЦКБ по СПК и который планируют презентовать в августе 2021 года, в канун 800-летия Нижнего Новгорода, может быть передан в ХМАО при условии выделения средств по программе льготного лизинга. Второй «Метеор», заложенный на ЦКБ по СПК 26 декабря 2020 года, также предназначен для поставки в этот регион. Еще два «Метеора», по данным “Ъ”, ХМАО решил заказать по альтернативному проекту компании «Си Тех», суда построят в Татарстане на зеленодольском заводе имени Горького.

Кроме того, источники “Ъ” в отрасли рассказывают, что ОСК в рамках программы предлагала продолжить серию колесных судов «Золотое кольцо», которые строятся на астраханском «Лотосе» для группы «Гама» (см. “Ъ” от 22 марта 2017 года). Однако, по словам собеседников “Ъ”, корпорация называет цену в размере 1 млрд руб. за судно, на что заказчик не готов пойти, с учетом того что цена первых судов – 600 млн руб.

О необходимости выделения дополнительных средств на льготный лизинг неоднократно заявляли в крупнейшем в РФ операторе речных круизов «Водоходь». Компания уже построила по программе льготного лизинга через «Машпромлизинг» на «Красном Сормово» круизный теплоход «Мустай Карим». В «Водоходе» сообщали о планах по строительству еще двух круизных судов, но меньшего размера (проект Морского инженерного бюро PV180). Кроме того, компания в июне подписала контракт на поставку пяти скоростных электрических катамаранов Ecoscruiser, отмечалась возможность продления серии судов на электродвижении.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров также считает наиболее эффективным направлением строительство судов на подводных крыльях (типа «Метеор» и «Валдай»). По круизному флоту с учетом второй волны пандемии и сложностей с привлечением потока иностранных туристов вероятность размещения заказов в 2021 году, поясняет эксперт, «объективно невысока».

<https://www.kommersant.ru/doc/4639588>

1 КАНАЛ # НОВОСТИ; 2021.01.02; АВИАБИЛЕТЫ ПО ЛЬГОТНЫМ ТАРИФАМ

ВЕДУЩИЙ: Теперь к другим темам. Новость для всех, кто хотел путешествовать по России, но из-за высоких цен на перелеты не мог себе это позволить. Сегодня авиакомпания запустили продажу билетов по новым, субсидированным тарифам в города Дальнего Востока и не только. Об этом сообщает группа «Аэрофлот». Как раз о транспортной доступности на этой неделе говорил президент. Внутренние направления необходимо развивать. Создана масштабная программа – льготные билеты,

дополнительные рейсы и новые маршруты. Кто уже может воспользоваться скидкой и сколько получится сэкономить, в репортаже Геннадия Картелева.

МУЖЧИНА: Сказали, что будет продажа со второго числа, приехал, стою в очереди.

ЖЕНЩИНА: Обидно, что людей все больше и больше приезжает.

КОР.: Очередь начали занимать еще до открытия авиакассы. Все ради билета по льготной стоимости. Сегодня на Дальнем Востоке стартовали продажи.

ЖЕНЩИНА 2: Очень приятно, что дальневосточники имеют возможность улететь хотя бы за небольшие деньги к родственникам.

КОР.: Билеты по сниженной стоимости могут купить молодые люди до 23 лет, многодетные семьи, пенсионеры, инвалиды, а также их сопровождающие. Всего в списке порядка 20 направлений, которые субсидировало государство. Спрос огромный.

Купить льготный билет через интернет не получится. Обязательное требование при оплате – наличие паспорта или свидетельства о рождении. И все-таки выстаивать длинные очереди не обязательно. Забронировать билет можно заранее по телефону и выкупить его в течение суток, в удобное для себя время.

ЖЕНЩИНА 3: Конечно, или за семь тысяч по субсидии, или почти за 30 – разница очень большая. Мы чаще бы летали и в своем регионе – Сахалин, Камчатка.

ЖЕНЩИНА 4: Мы сейчас отрезаны от мирового, так сказать, туризма. Но даже слетать на Камчатку, это нужно столько же денег нужно, сколько долететь до Москвы, а расстояние намного меньше.

КОР.: Слетать по льготному тарифу можно в города Дальнего Востока, Симферополь и Калининград. Популярные рейсы из Петропавловска-Камчатского в Москву – билет можно приобрести за семь тысяч рублей. А из Хабаровска в Магадан – за четыре тысячи. Причем льготный тариф сохраняется и на рейсы в обратную сторону. Если бы не субсидия, то стоимость была бы в два, а то и три раза выше.

МУЖЧИНА 2: Мне кажется, все камчадалы заранее планируют свой отпуск, потому что по-другому отсюда не улететь. Около 80 000 отдали, в принципе дороговато для нашей семьи слетать.

КОР.: О транспортной доступности Дальнего Востока буквально на днях вновь напомнил **Владимир Путин** на встрече с главой кабмина **Михаилом Мишустиним**.

Владимир ПУТИН, президент РФ: «Я говорил о том, что необходимо «сшивать» страну, помогать людям передвигаться, исходя из покупательной способности наших граждан.

КОР.: Правительство президента услышало. Направлений и рейсов для дальневосточников будет значительно больше, как и тех, кто сможет купить авиабилеты по доступным ценам.

Михаил МИШУСТИН, председатель правительства РФ: Мы готовы выделить дополнительно еще пять миллиардов рублей на субсидирование авиабилетов для жителей Дальнего Востока, чтобы они могли приобретать такие билеты по наиболее популярным маршрутам, их примерно 21. Это позволит перевезти на 450 тысяч пассажиров больше за год, а средняя цена авиабилета для жителей дальневосточного региона составит 10 200 рублей в одну сторону.

Владимир ПУТИН, президент РФ: 10 200 рублей для перелета с Дальнего Востока. Я так понимаю, что, видимо, Вы считали от Владивостока. Сегодня, насколько я помню, это 16 250 рублей, так что это действительно снижение заметное, спасибо большое.

КОР.: Речь о так называемом «плоском» тарифе, то есть цена ниже за счет того, что государство субсидирует часть стоимости. Приобрести такие билеты могут не только льготные категории граждан, но и все жители Дальнего Востока. Раньше билетов часто не хватало. Теперь, с увеличением финансирования, их станет существенно больше.

Кроме всего прочего, правительство завершило важный этап по созданию объединенной дальневосточной авиакомпании. Перед ней стоят масштабные задачи – за четыре года ее пассажиропоток должен вырасти до двух миллионов человек, а количество маршрутов

превысить полтысячи. Это позволит построить на территории Дальнего Востока единую региональную сеть и перейти к прямым перелетам без стыковки в Москве и других крупных городах.

Геннадий Картелев, Первый канал, Дальневосточное бюро.

<https://www.1tv.ru/news/2021-01-02/399465->

[rossiyskie-aviakompanii-nachali-prodazhu-subsidirovannyh-biletov](https://www.1tv.ru/news/2021-01-02/399465-rossiyskie-aviakompanii-nachali-prodazhu-subsidirovannyh-biletov)

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ В 20.00; 2021.01.02; ПРОДАЖА СУБСИДИРОВАННЫХ АВИАБИЛЕТОВ. СОЗДАНИЕ «ОБЪЕДИНЕННОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ КОМПАНИИ»

В: Российские авиакомпании открыли продажи субсидированных авиабилетов на Дальний Восток, в Крым и Калининград. Государство берет на себя значительную часть расходов по тарифам, это позволяет заметно снизить итоговую стоимость перелетов, к примеру, долететь «Аэрофлотом» из Владивостока, Петропавловска или Магадана из Москвы можно будет всего за семь с лишним тысяч рублей. О том, кто может рассчитывать на льготные билеты и насколько ближе российские регионы станут теперь друг к другу, – Марина Наумова.

КОР: В первые дни нового года в аэропорту Храброво сотни пассажиров, прилетевших полюбоваться зимней Балтикой. С 1 января такое путешествие стало доступнее. Российские авиакомпании начали продажу субсидированных авиабилетов.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Мы летим в Москву, и уже не первый раз мы пользуемся этими билетами. Нам выгодно, потому что вы уже пенсионеры. Ну, у нас дочь там живет и внуки, да.

КОР: В списке **Росавиации** двадцать направлений, по которым государство субсидирует перелеты. Разница в ценах существенная. Например, теперь из Москвы в Калининград можно долететь всего за 3 тысячи 800 рублей.

Добраться до Северной столицы получится еще дешевле – за три с половиной тысячи рублей. Галина Петрова успела оценить льготы. Не раз на зимние праздники летала в Санкт-Петербург, теперь мечтает освоить новые направления.

ГАЛИНА ПЕТРОВА: Путешествовать значит надо, пользоваться этим. Мечта есть, хочу горы посмотреть уже.

КОР: Ну, это Крым, наверное.

ГАЛИНА ПЕТРОВА: Крым, да.

НАДЕЖДА ХАИТОВА (ПРЕСС-СЕКРЕТАРЬ АВИАКОМПАНИИ S 7 GROUP): В рамках госпрограммы обеспечения доступности авиаперевозок, льготные тарифы предусмотрены для граждан России до двадцати двух лет включительно, пенсионеров, многодетных семей, а также детей-инвалидов и их сопровождающих.

КОР: С сегодняшнего дня продажу льготных билетов открыл «Аэрофлот» в города Дальнего Востока, Калининград, Симферополь.

ЮЛИЯ СПИВАКОВА (ПРЕСС-СЕКРЕТАРЬ АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ»): Тарифы будут действовать до конца 21-го года на полеты в экономическом классе.

КОР: Телефоны в колл-центре авиаперевозчика не умолкают.

СОТРУДНИЦА КОЛЛ-ЦЕНТРА: Да, субсидия есть от авиакомпании «Аэрофлот».

Ну они очень востребованы субсидии, несмотря на то, что там есть ряд ограничений, то есть это молодежь до двадцати трех лет, пенсионеры по возрасту (55 – женщины, 60 мужчины), инвалиды, многодетные семьи.

КОР: Субсидированные билеты для Сахалина, Камчатки, Приморья, вопрос транспортной доступности других российских регионов, в сезон билеты из Владивостока в Москву стоят десятки тысяч рублей. Цена неподъемная для многих жителей Приморья.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: С Сахалина очень сложно всегда выехать куда-то, очень дорогие билеты, мы бы были очень признательны, чтобы мы раз или два в год могли с детьми куда-то вылетать.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Наши студенты все преимущественно хотят учиться на материках. Для нас, как родителей, очень здорово.

ГОЛОС ЗА КАДРОМ: Здравствуйте, я бы хотела приобрести субсидированный билет до...

КОР: Субсидированные билеты уже бронируют и покупают по всей стране. В Новосибирске, Сахалине, Москве, Севастополе.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА 1: Здравствуйте, я бы хотела приобрести субсидированный билет до Симферополя.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА 2: Стоимость вашего перелета всего будет шесть тысяч рублей.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА 1: Отлично, хорошо, меня устраивает.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА 2: Вас устраивает.

АНАСТАСИЯ ВОРОБЬЕВА: Нам сказали, что сегодня с утра в двенадцать часов по Москве начнут продавать билеты субсидированные, вот мы встали сегодня в семь утра и звонили, да, и позвонили, и дозвонились, чтобы забронировали билеты, и вот приехали выкупать.

КОР: Льготный билет лучше заранее забронировать. Приобрести его можно только у представителей авиакомпании и агентств. Для этого придется прийти в авиакасса.

– Здравствуйте.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Здравствуйте.

КОР: В этом году воспользоваться льготным тарифом смогут почти четыре миллиона пассажиров. Путешествия по стране становятся куда доступнее.

Марина Наумова, Евгений Бекеш, Александр Наумов, Павел Доглачев, «Вести».

В: О субсидировании перелетов в некоторые российские регионы речь шла 30 декабря на рабочей встрече **Владимира Путина** с премьером **Михаилом Мишустиним**. Глава правительства рассказал, что кабинет дополнительно выделил на субсидии пять миллиардов рублей. Это позволит увеличить общее число пассажиров, которые в течение года пользуются авиалиниями на дальневосточном направлении примерно на 450 тысяч человек. По словам Президента, транспортная доступность – тема для России особенно важная.

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): Мы с вами обсуждали совсем недавно вопросы так называемого пространственного развития страны, развития транспортных коридоров, я говорил о том, что необходимо «сшивать» страну, помогать людям передвигаться, исходя из покупательной способности наших граждан. Знаю, что правительство подготовило уже ряд решений на этот счет, и попросил бы вас об этом поподробнее рассказать.

МИХАИЛ МИШУСТИН (ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ): Мы готовы выделить дополнительно еще пять миллиардов рублей на субсидирование авиабилетов для жителей Дальнего Востока, чтобы они могли приобретать такие билеты по наиболее популярным маршрутам. Их примерно двадцать один. Это позволит перевезти на 450 тысяч пассажиров больше за год, а средняя цена авиабилета для жителей Дальневосточного региона составит десять тысяч рублей в одну сторону.

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): Значит, десять... десять тысяч двести рублей для перелета с Дальнего Востока, я так понимаю, что видимо вы считали от Владивостока. Сегодня, насколько я помню, это 16 тысяч 250 рублей, так что это, в общем, действительно снижение заметное. Спасибо большое.

В: Напомню, в ходе этой же встречи стало известно, что правительство завершило важный этап по созданию «Объединенной дальневосточной авиакомпании». Ее задача – за четыре года нарастить пассажиропоток до двух миллионов человек и запустить более пятисот

маршрутов, в том числе связывающих города Дальнего Востока напрямую без стыковок в Москве.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ОЛЬГА ЖУРМАН; 2021.01.11; ВЗЛЕТ РАЗРЕШЕН; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ПРИСТУПИЛИ К СОЗДАНИЮ НОВОЙ АВИАКОМПАНИИ

В состав региональной авиакомпании войдут все дальневосточные авиационные компании. Они получают пакет акций объединенной компании в обмен на консолидацию их авиационных активов. Новый альянс объединит АО «Авиакомпания «Аврора» (Сахалинская область), АО «Авиакомпания «Якутия», АО «Авиакомпания «Алроса», АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» (все – Якутия), КГУП «Хабаровские авиалинии» (Хабаровский край) и АО «Камчатское авиационное предприятие» (Камчатский край).

Для Дальневосточного региона стабильное авиасообщение важно из-за огромных расстояний. Создать в ДФО свою авиакомпанию в декабре 2019 года поручил **президент РФ Владимир Путин**. Уже разработано 535 социально значимых маршрутов, из которых 435 местные и 100 региональные, в том числе в труднодоступные территории. Уже подсчитано, что новой компании потребуется 186 самолетов, 53 из них отечественного производства.

По расчетам новая авиакомпания уже через четыре года будет перевозить до 1,7 миллиона пассажиров на региональных и межрегиональных и около 300 тысяч человек на местных маршрутах.

Принципиально важно отметить, что тарифы на билеты будут субсидироваться.

<https://rg.ru/2021/01/10/reg-dfo/na-dalнем-vostoke-pristupili-k-sozdaniiu-novoj-aviakompanii.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2021.01.11; № КОРОБКА СКОРОСТЕЙ; ДЕНИС МАНТУРОВ – О ЛЕКАРСТВАХ ОТ COVID-19, ЦЕНАХ НА ПРОДУКТЫ И ЗАКАЗАХ НА МС-21

МС-21 выходит в серию

Самолет МС-21 совершил свой первый полет с российскими двигателями. Когда он получит сертификацию **Росавиации** и Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA)?

Денис Мантуров: Первый полет МС-21-310 открыл программу заводских испытаний. После их завершения начнется программа летных сертификационных испытаний. Также в испытаниях с двигателем ПД-14 будет задействован первый опытный самолет МС-21. После завершения его участия в основной сертификационной программе испытаний самолет будет ремоторизован. На самолет с двигателем ПД-14 мы должны получить сертификат типа **Росавиации** в 2022 году. После его получения запланирована валидация по европейским нормам агентства EASA.

Каков уже сейчас портфель «твердых» заказов по МС-21? Какие авиакомпании получат самолет?

Денис Мантуров: Твердые контракты, по которым поступили авансовые платежи, предусматривают поставку 175 самолетов и с тем, и другим типом двигателей. Мы намеренно расширяем именно твердые заказы с учетом того, что мы должны сначала нарастить объем производства, выйти на темп до 70 самолетов в год. К моменту, когда мы выйдем на цикл уже 30-40 самолетов в год, мы можем начать кампанию по набору дополнительных заказов со стороны российских и зарубежных заказчиков.

Какие авиакомпании получат самолет?

Денис Мантуров: В числе первых эксплуатантов авиакомпании группы «Аэрофлот» и авиакомпания Red Wings. Передача самолетов начнется после завершения сертификации. Самолет МС-21 изначально разрабатывался с возможностью установки по выбору

заказчика двух типов двигателей. Контракты на поставку самолетов МС-21 заключены с лизинговыми компаниями, в том числе с компанией «Авиакапитал-Сервис».

Производство самолетов для поставки заказчикам уже ведется. Первый серийный МС-21-300 находится в цехе окончательной сборки Иркутского авиазавода. Это самый востребованный и конкурентоспособный среднемагистральный самолет на сегодня.

Не могу не согласиться с заявлением президента Boeing в России и СНГ Сергея Кравченко о том, что с самолетом МС-21 Россия вернулась на первый ряд партера авиационных держав в гражданской авиации. Мы являемся сегодня конкурентами мировых производителей такой категории самолетов.

Superjet готовит запчасти

Сколько самолетов Sukhoi Superjet выпущено в 2020 году?

Денис Мантуров: Мы перешагнули рубеж в 200 самолетов. В 2020 году отгружено заказчикам 12 самолетов, среди основных получателей авиакомпания «Россия», «Азимут», Red Wings. В этом году мы должны поставить 37, за исключением максимум 10 самолетов, которые, возможно, перейдут на январь-февраль 2022 года.

Окончательно ли решена проблема сервисной составляющей Sukhoi Superjet?

Денис Мантуров: Мы, к сожалению, при запуске продаж в 2010-2011 году не были готовы к такой масштабной эксплуатации. Изначально с объемами производства немножко переусердствовали. На второй год более 40 самолетов произвели, потом с этой горки спустились. Больше мы такой ошибки не допустим. Развиваем систему постпродажного обслуживания самолета, на базе которой будут обслуживаться также МС-21 и Ил-114.

Сегодня основные задачи реализованы. Мы сформировали пул длинноцикловых запасных частей, подготовили логистические центры по хранению запчастей для того, чтобы оперативно поставлять их 24/7.

В основном все сконцентрировано в России. У нас есть в Венеции центр кастомизации «Гражданских самолетов Сухого», который мы будем также использовать как хаб для европейских рынков. Намеренно пока не расширяем в дальнем зарубежье логистические центры, потому что хотим до конца наладить эксплуатацию и обслуживание самолетов внутри страны.

Мы сегодня даже не заявляем о планах резкого наращивания экспортных продаж Sukhoi Superjet. Мы должны плавно подойти к этому во второй раз уже с новыми модификациями Sukhoi Superjet – Sukhoi Superjet New. С большим комплексом работ по его модернизации, в частности, по импортозамещению, чтобы мы были независимы. При этом мы не отказываемся от международной кооперации и сохраняем все принципы по отношению к зарубежным коллегам, которые поставляют нам агрегаты, компоненты и комплектующие.

«Байкал» на замену Ан-2

Сколько самолетов «Байкал» планируется поставить местным авиалиниям? Насколько он востребован?

Денис Мантуров: Я надеюсь, что он будет очень востребованным. «Байкал» сможет заменить Ан-2, который прослужил России и многим странам почти 70 лет. Очевидно, что в ближайшие несколько лет эти самолеты будут полностью выведены из эксплуатации.

Частично смогли бы заменить Ан-2 Cessna Caravan и Kodiak 100, но они слишком дороги. Максимально возможная себестоимость летного часа для местных авиалиний составляет 45 тыс. руб., когда у Cessna Caravan – 73 тыс., а у Kodiak 100 – 67 тыс. Наши авиакомпании не готовы приобретать эти иностранные самолеты: в стране эксплуатируется всего семь самолетов Cessna Caravan и ни одного Kodiak 100.

По требованиям минпромторга, зафиксированным в контракте, себестоимость летного часа у «Байкала» должна составить 30 тыс. руб., а взлетно-посадочные характеристики быть не хуже, чем у Ан-2, его можно будет эксплуатировать на слабо подготовленных аэродромах. И «Байкал» с первых дней должен быть выгоден эксплуатантам, в том числе

по стоимости – должен быть дешевле, чем Cessna и Kodiak – 120 млн руб. против 170 млн и 165 млн соответственно.

«Байкал» будет востребован в условиях Крайнего Севера, труднодоступных районов и регионов Дальнего Востока. Но мы рассчитываем, что он будет также эксплуатироваться не только там, но и за рубежом. Это девятиместная машина с плечом в один конец до 500 км, но с возможностью вернуться обратно, выполнив маршрут 500-500 без дозаправки. А его перегоночная дальность – 1500 км.

Первый полет мы рассчитываем совершить до конца 2021 года. Сертификацию завершить в конце 2022 года – начале 2023 года, начать коммерческие поставки с 2023 года. До 2030 года предварительно рассчитываем, что рынок может переварить 170-200 машин, а затем добавятся еще и внешние рынки. «Байкал-Инжиниринг» уже подписаны протоколы о намерениях с авиакомпаниями «Нимбус», «Полярные авиалинии», «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд», «2-й Архангельский объединенный авиаотряд», «Аэросервис». Прототип нового двигателя для легких самолетов создан на основе мотора автомобиля Augus в Центральном институте авиационного моторостроения (ЦИАМ) им. П.И. Баранова. Где он может быть использован?

Денис Мантуров: Авиационный вариант двигателя на основе мотора автомобиля Augus называется АПД-500. Он будет использоваться в легких учебно-тренировочных самолетах в гражданских и военных училищах, сельскохозяйственных самолетах. И для легкомоторных самолетов пассажироместимостью до девяти человек в гражданской авиации, и в том числе для ремоторизации хорошо известных Як-18Т или Як-52. Если он хорошо зарекомендует себя, то, думаю, будут запросы и от зарубежных коллег тоже.

Сейчас двигатель-демонстратор после испытаний на высотном-климатическом стенде ЦИАМ, где отработывались и подтверждались характеристики его работы в ожидаемых условиях эксплуатации, проходит испытания на летательном аппарате. Двигатель можно будет ставить на различные летательные аппараты, включая транспортные беспилотники.

<https://rg.ru/2021/01/10/manturov-o-lekarstvah-ot-covid-19-cenah-na-produkty-i-zakazah-nams-21.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.01.08; С КАКИМИ СТРАНАМИ РОССИЯ МОЖЕТ ОТКРЫТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ В 2021 ГОДУ

Россия в 2021 году в полной мере возобновит международное авиасообщение, вначале будут открыты востребованные курортные направления Средиземного моря, считают эксперты. «Думаю, что до конца года пандемию удастся победить, и авиасообщение будет открыто со всеми странами. В первую очередь начнут открываться страны, в которых будет благополучная эпидемиологическая ситуация. В основном, это будут курортные направления, на которые есть спрос», – отметил в беседе с «РГ» **вице-президент, исполнительный директор Общенационального союза индустрии гостеприимства Алексей Волков.**

Сначала будут поставлены единичные рейсы, по мере восстановления турпотока их количество увеличится. Также, скорее всего, первыми откроются страны, граждане которых могут воспользоваться электронной визой для путешествий по России, заметил Волков. Электронная виза для гостевых, туристических, деловых и гуманитарных поездок введена с 1 января 2021 года для граждан 52 стран, напомнил он. В этом списке, например, Италия, Испания, Греция, Германия, Франция.

Восстановление международного авиасообщения в основном начнется после марта, считает **вице-президент Российского союза туристической индустрии Юрий Барзыкин.** «Восстановление авиасообщения, скорее всего, совпадет с началом летнего сезона. Будут открываться страны Средиземного моря, которые готовы и сейчас принимать российских туристов – Греция, Кипр, возможно и другие страны», – сказал он. Также в первую

очередь авиасообщение может восстанавливаться со странами Юго-Восточной Азии, например, Таиландом. Вьетнамом, добавил он.

<https://rg.ru/2021/01/08/s-kakimi-stranami-rossiia-mozhet-otkryt-aviasoobshchenie-v-2021-godu.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.01.02; МАЛОЙ АВИАЦИИ РАЗРЕШИЛИ ВОЗИТЬ ГРУЗЫ И ПАССАЖИРОВ

Частные пилоты, работающие в малой авиации, смогут возить грузы и персонал заказчиков и выполнять другие авиаработы. Приказ **Минтранса** об утверждении новых федеральных авиационных правил вступил силу с 1 января 2021 года.

Требования по получению сертификата эксплуатанта в новых авиационных правилах существенно упрощены. Благодаря этому малая авиация сможет выполнять более 40 видов работ.

Например, на легких самолетах или вертолетах индивидуальные предприниматели смогут перевозить пациентов и медицинский персонал, медицинские грузы, выполнять другие транспортно-связные работы.

Малой авиации также разрешили работать в сельском и лесном хозяйстве – распылять агрохимикаты, вести авиационную охрану лесов, обследовать пастбища, птиц, животных, вести отстрел волков. Также смогут частные пилоты проводить ледовую разведку, поиск и спасение людей.

Заказчиками этих работ могут быть как частные компании, так как региональные власти. Соответственно, предприятия малой авиации получили возможность заработка. А для заказчиков повысится оперативность выполнения работ, а стоимость снизится.

Это революционная реформа в авиации. Финансовая нагрузка на эксплуатантов снизится, а процедура сертификации и получения допуска к использованию воздушного пространства упрощается, говорит **исполнительный директор ассоциации авиаработ Вадим Цыганаш**. Ранее вся сертификация проходила через сертификационные центры, но они уже много лет как были отменены другими нормативными актами. Теперь проводить сертификацию будут организации, которые сертифицированы как центры технического обслуживания, пояснил он. Но для того чтобы механизм стал действовать, нужно как можно быстрее принять административные регламенты проведения сертификации, добавил эксперт.

<https://rg.ru/2021/01/02/maloi-aviacii-razreshili-vozit-gruzy-i-passazhirov.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.01.10; РОССИЯН ПРЕДУПРЕДИЛИ О РЕЗКОМ РОСТЕ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

Цены на авиабилеты с апреля начнут стремительно расти, считает **эксперт в области авиации, исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев**.

Сейчас, по его мнению, ценам падать уже некуда.

«Как говорится, дешевле – только бесплатно. Если говорить в целом, то сложившийся сегодня уровень цен не обеспечивает рентабельности авиаперевозок, следовательно, авиакомпания неизбежно должны либо сокращать издержки (но тут резервов практически не осталось), либо все же прекращать демпинг», – сказал эксперт РИА Новости.

Но бесконечно существовать в нынешнем положении авиакомпании не смогут, полагает он.

«Нельзя просто так потерять пару сотен миллиардов рублей и сделать вид, что ничего страшного не произошло. Эти потери надо возвращать. Конечно, до тех пор, пока не начнутся банкротства российских авиакомпаний, предложение будет превышать спрос, и в феврале-марте (опять же, если не будет банкротств) мы можем увидеть низкие цены. Но с апреля будет рост, и, полагаю, рост стремительный», – заключил Пантелеев.

<https://ria.ru/20210110/aviability-1592437612.html>

ВЕСТИ МАГАДАН; 2021.01.05; СУБСИДИРОВАННЫЕ БИЛЕТЫ ПОЯВИЛИСЬ В ПРОДАЖЕ В МАГАДАНЕ

В магаданских авиакассах в эти праздничные дни очереди. Люди приходят за только что появившимися в продаже субсидированными билетами. В основном их покупают, конечно, на отпускной летний период, передает ГТРК «Магадан».

Субсидированные билеты значительно дешевле обычных. К примеру, на направление Магадан-Москва билет по плоскому фиксированному тарифу стоит 23 тысячи туда и обратно, а это на восемь тысяч дешевле, что для пенсионеров и семей с детьми значительная сумма.

«Это гораздо дешевле полной стоимости билета. Обычно все вместе стоит 22 тысячи туда-обратно до Москвы. Сейчас – 14 тысяч. Конечно, выгоднее», – отметила жительница Магадана Татьяна Свирипа.

«Разница примерно тысяч в десять. Покупаем на лето, как всегда. Вывозим детей в отпуск, на море», – говорит жительница Магадана Екатерина Петрова.

Продажу субсидированных билетов открыли компания «Сибирь» – в Сочи и Краснодар и «Аэрофлот» – на самое востребованное московское направление.

«Семь двести получается билет для пенсионеров и молодежи до 23 лет не включительно. Дети до 12 лет 5400 билет стоит. Авиакомпания «Сибирь» открыла Новосибирск и сейчас сделал два субсидированных направления, это у нас Сочи и Краснодар. Там в пределах для взрослого десяти тысяч рублей», – пояснила технолог авиаагентства «Мой рейс» Наталья Цехановская.

Сейчас авиаагентства Магадана работают в авральном режиме. Количество субсидированных билетов, выделенное на регион, неизвестно. Так что жители традиционно стараются купить их уже в первые дни продажи.

<https://www.vesti.ru/article/2506991>

ТАСС; 2021.01.04; «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИВАЕТ СРОКИ ОФОРМЛЕНИЯ ЗАБРОНИРОВАННЫХ ПО СУБСИДИРОВАННЫМ ТАРИФАМ БИЛЕТОВ

«Аэрофлот» принял решение увеличить сроки оплаты и оформления забронированных билетов по субсидированным тарифам, сообщается в понедельник на сайте авиакомпании.

«Для удобства пассажиров авиакомпания увеличивает срок оформления и выкупа забронированных авиабилетов до семи дней с момента бронирования. Увеличенные сроки оформления авиабилетов распространяются на перевозки, забронированные после 20:00 (время московское) 3 января 2021 года», – отмечается на сайте авиакомпании.

Чтобы выкупить забронированные по телефону билеты, необходимо лично обратиться к билетному агенту и предоставить документы, подтверждающие право на субсидируемый тариф.

Для увеличения срока выкупа авиабилетов по бронированиям, сделанным до 20:00 3 января 2021 года, пассажирам необходимо обратиться к билетному агенту или в контакт-центр авиакомпании.

«Аэрофлот» также напоминает, что для перелетов, запланированных на ближайшие 72 часа с момента бронирования, оформление и оплату необходимо произвести в течение 24 часов с момента бронирования. Для перелетов, запланированных на ближайшие 24 часа, оформление и оплату необходимо произвести в течение 1 часа с момента бронирования.

Уточняется, что услуга онлайн-оформления и оплаты билетов по субсидированным тарифам доступна для следующих категорий пассажиров: молодых людей от 12 до 23 лет, женщин старше 55 лет и мужчин старше 60 лет. Онлайн-оформление субсидированного билета для детей до 12 лет возможно при условии совместного следования со взрослым, который имеет право на субсидированную перевозку.

<https://tass.ru/ekonomika/10403081>

[Вернуться в оглавление](#)