



Ежедневный мониторинг СМИ

19 ЯНВАРЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.01.19; НИЖЕ КЛАСС: В РОССИИ ОБСУЖДАЮТ СОЗДАНИЕ НОВЫХ ЛОУКОСТЕРОВ; БЮДЖЕТНЫМ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМ ПРЕДЛАГАЮТ ПРОПИСАТЬСЯ В ЖУКОВСКОМ, ЧЕЛЯБИНСКЕ И КАЛИНИНГРАДЕ.....	3
ENERGYBASE; 2021.01.18; РОССИЙСКИЙ СПГ ВПЕРВЫЕ ДОСТАВЛЕН В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН В ЯНВАРЕ	4
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.01.19; ПАНДЕМИЯ УРЕЗАЛА АВИАПЕРЕВОЗКИ В РОССИИ ВДВОЕ; ПАССАЖИРОПОТОК ОТКАТИЛСЯ К УРОВНЮ 2011 ГОДА.....	6
КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2021.01.19; ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ЗАКОНЧИЛИСЬ В СУГРОБЕ; НОВЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ СЪЕХАЛ В ПОЛЕ И ЗАСТРЯЛ В СНЕГУ	7
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.01.19; ТАНКЕР ПОТЕРЛО ЛЬДАМИ; СУДНО НОВАТЭКА ПОЛУЧИЛО ПОЛОМКУ ПРИ ПРОХОДЕ СЕВМОРПУТИ.....	8
КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; ЕКАТЕРИНА АРТЕМОВА; 2021.01.19; ВЛАСТИ ДУЮТ НА ВОДУ; В ПРИКАМЬЕ ПЛАНИРУЮТ РАЗВИВАТЬ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ	9
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.01.19; ИСПРАВЛЕНИЕ ИСПРАВЛЕННОГО; ВЛАСТИ УТОЧНЯЮТ НОРМУ О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ СУБСИДИЙ ПРОЕКТАМ ГЧП И СЗПК	11
КОММЕРСАНТЬ; ГЕОРГИЙ ДВАЛИ; 2021.01.19; РЕПУТАЦИЯ, СРАВНИМАЯ С АМПУТАЦИЕЙ; ИЗ-ЗА СОГЛАШЕНИЙ МЕЖДУ РОССИЕЙ, АРМЕНИЕЙ И АЗЕРБАЙДЖАНОМ ГРУЗИЯ БОИТСЯ СТАТЬ НИКОМУ НЕ НУЖНОЙ	12
ТАСС; ЕЛЕНА МИШИНА; 2021.01.18; МАРАТ ХУСНУЛЛИН: БЛАГОДАРЯ ГОСПОДДЕРЖКЕ МЫ НЕ УРОНИЛИ ОТРАСЛЬ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА	14
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ ГОЛОВКО; 2021.01.17 21.21; ПРЕЗИДЕНТ ПОСТАВИЛ ЗАДАЧУ «СШИВАТЬ» СТРАНУ	17
ИНТЕРФАКС; 2021.01.18; РОСМОРПОРТ ПРОГНОЗИРУЕТ ПРИРОСТ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ РФ В 2021Г НА 50 МЛН Т	19
ТОЛК; АЛЕКСЕЙ КУЧЕРЯВЫХ; 2021.01.18; МИНТРАНС РФ ОБЪЯСНИЛ ПРОМАХИ БАРНАУЛА И БИЙСКА В ЗАЯВКАХ НА НОВЫЙ ТРАНСПОРТ.....	19
КУРСКАЯ ПРАВДА; 2021.01.18; КУРСКИЙ ТРАМВАЙ МОЖЕТ «СЪЕСТЬ» ВСЬ ДОРОЖНЫЙ ФОНД	21
ТАСС; 2021.01.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОАНАЛИЗИРОВАТЬ НАЦПРОЕКТЫ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ВЫПАДАЮЩИХ ДОХОДОВ РЕГИОНОВ	21
ТАСС; 2021.01.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ К 1 АПРЕЛЯ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ГОСПРОГРАММЫ ПОСЛЕ ОБНОВЛЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ.....	22
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2021.01.18; В ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ПДД ДЛЯ МОТОЦИКЛИСТОВ; ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДОЛЖНЫ ПОВЫСИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ БАЙКЕРОВ НА ДОРОГЕ	23

КОММЕРСАНТЪ FM; ЛИЛИЯ ГАЛЯВИЕВА; 2021.01.18; ВОДИТЕЛЬСКИМ ПРАВАМ ПРОПИШУТ QR-КОДЫ; НАСКОЛЬКО ЦЕЛЕСООБРАЗНО ВНЕДРЕНИЕ ЦИФРОВЫХ ДОКУМЕНТОВ	24
ТАСС; 2021.01.19; ДОСРОЧНОЕ ОТКРЫТИЕ РАЗВЯЗКИ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ В 2021 ГОДУ ПОТРЕБУЕТ ОКОЛО 1 МЛРД РУБЛЕЙ	25
ТАСС; 2021.01.18; БОЛЕЕ 25 РЕГИОНОВ РФ ОЦЕНИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ИНТЕГРИРОВАТЬ КАРТУ «ТРОЙКА».....	26
ТАСС; 2021.01.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ КАБМИНУ ПРЕДЛОЖИТЬ НОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ РЕЙДОВОЙ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ.....	26
ТАСС; 2021.01.18; ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ «АФРАМАКС» «ВЛАДИМИР МОНОМАХ» НАЧАЛ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ	27
ТАСС; 2021.01.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ ИСКЛЮЧИТЬ ВОЗРАСТНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	27
ТАСС; 2021.01.18; ТЮМЕНСКИЕ ВЛАСТИ БУДУТ СУБСИДИРОВАТЬ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ АЭРОПОРТА ТОБОЛЬСКА	28
ТАСС; 2021.01.18; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ВОЗОБНОВИЛА ПОЛЕТЫ МЕЖДУ УФОЙ И ЕРЕВАНОМ	28
ТАСС; 2021.01.18; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В 2020 ГОДУ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 46%.....	28
ИНТЕРФАКС; 2021.01.18; РСТ: ТУРИСТЫ НЕ СМОГУТ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ РЕЙСАМИ ВО ВЬЕТНАМ, ИНДИЮ, ФИНЛЯНДИЮ И КАТАР	29
ТАСС; 2021.01.18; ЕКАТЕРИНБУРГ, НОВОСИБИРСК И КАЗАНЬ ВОШЛИ В ЧИСЛО ПОПУЛЯРНЫХ АВИАРЕЙСОВ В КРЫМ В 2020 ГОДУ	30
РИА НОВОСТИ; 2021.01.18; ЭКСПЕРТЫ ПОДВЕЛИ ИТОГИ 2020 ГОДА ПО ЦЕНАМ НА АВИАБИЛЕТЫ	30

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.01.19; НИЖЕ КЛАСС: В РОССИИ ОБСУЖДАЮТ СОЗДАНИЕ НОВЫХ ЛОУКОСТЕРОВ; БЮДЖЕТНЫМ АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМ ПРЕДЛАГАЮТ ПРОПИСАТЬСЯ В ЖУКОВСКОМ, ЧЕЛЯБИНСКЕ И КАЛИНИНГРАДЕ

В России планируется создать новые авиакомпании-лоукостеры. Они могут базироваться в аэропортах Жуковского, Челябинска и Калининграда. Поручение проработать этот вопрос дал **министр транспорта Виталий Савельев**, а руководитель **Росавиации Александр Нерадько** попросил авиакомпании подготовить предложения и наработки. Это следует из документов регулятора, с которыми ознакомились «Известия». Авиаперевозчики выступят с докладами 20 января на совещании в **Росавиации**, на которое также пригласили Сбербанк. Эксперты говорят, что в России уже многие авиакомпании работают по лоукост-модели. Поэтому нужно заниматься не созданием новых, а формированием благоприятных условий для уже существующих.

На новенького

Бывший первый замминистра транспорта и руководитель **Росавиации Александр Нерадько** поручил проработать вопрос по созданию лоукостеров в Сибири и на Дальнем Востоке. При этом базироваться авиакомпании могут в том числе в Калининграде, Жуковском, Челябинске и других городах. Об этом «Известиям» рассказали источники в крупнейших авиакомпаниях и **Росавиации**. По словам одного из них, изначально это было поручение **министра транспорта Виталия Савельева**.

Росавиация попросила ведущие российские авиакомпании подготовить свои предложения и наработки. Перевозчики должны были представить их авиационному регулятору на прошлой неделе, сообщил источник «Известий» в одной из крупных компаний. 20 января перевозчики выступят с докладами на совещании в **Росавиации**, посвященном организации и развитию низкотарифных перевозок для обеспечения мобильности населения между регионами России.

К участию в мероприятии приглашены S7 Airlines, «Уральские авиалинии», Utair, Red Wings, «Азимут» и «Ямал», сказал один из собеседников «Известий». По его словам, авиакомпании группы «Аэрофлот» не приглашены, потому что в ее состав входит низкобюджетный перевозчик «Победа». Представители приглашенных перевозчиков, кроме «Азимута», подтвердили «Известиям» свое участие в мероприятии. Представитель ростовской авиакомпании на момент публикации не ответил.

На совещании планируется обсудить целесообразность создания новых авиакомпаний, специализирующихся на низкотарифных перевозках, или формирования соответствующего сегмента на базе действующих. Также запланировано обсуждение необходимых мероприятий для создания режима благоприятствования для оперирования лоукостеров, следует из повестки мероприятия (есть в распоряжении «Известий»).

Согласно документу, совещание должно пройти под председательством Александра **Нерадько**. На встречу пригласили представителей Сбербанка. По словам источника «Известий», участие **Минтранса** в мероприятии не планируется. **Представители Росавиации и Минтранса не стали комментировать рабочее совещание**. Сбербанк на момент публикации на запрос «Известий» не ответил.

Вопрос создания лоукостеров в России начал прорабатываться после назначения экс-главы «Аэрофлота» **Виталия Савельева** на должность **министра транспорта**, считает источник «Известий» в одной из крупнейших авиакомпаний. Ранее на заседании профильного комитета Госдумы 9 ноября **Савельев** заявлял, что число таких лоукостеров,

как «Победа», в России должно быть больше, а потенциальными регионами для новых низкобюджетных компаний он называл среднюю полосу России и Дальний Восток. Позднее в ноябре 2020 года **Александр Нерадько**, выступая на пленарном заседании конференции «Транспортная неделя – 2020», сообщил о заинтересованности и стремлении многих российских авиакомпаний создавать лоукост-подразделения.

Российский акцент

По оценкам отраслевого информационного портала CAPA – Centre for Aviation, доля низкобюджетных авиакомпаний на мировом рынке в 2019 году составила 32,9%. В России же на долю единственного низкобюджетного перевозчика «Победа» по итогам 2019 года приходилось 8%, а в 2020 году – 13%.

Исторически появление лоукостеров привело к глобальному изменению коммерческих политик авиакомпаний, сказал главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов.

– Лоукостеры раскатали тот сегмент, который раньше вообще не летал: это пассажиры с невысоким уровнем дохода, с консервативной моделью потребления. Они неожиданно выяснили, что можно дешево полететь на курорты, к друзьям и родственникам либо просто в какую-то поездку. Лоукост-модели позволяют существенно увеличить объем перевозок за счет открытия новых потребительских групп, – пояснил эксперт.

Сегодня многие российские авиакомпании по характеру предлагаемых услуг и ценовой политике уже являются лоукостерами, отметил Федор Борисов. Крупные и средние отечественные воздушные перевозчики, работающие в рамках регулярного расписания, используют так называемую гибридную модель (дешевый базовый тариф и платные доп.услуги) и мало чем отличаются от «Победы», добавил исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

Федор Борисов считает правильным развивать лоукост-модель в России, но создавать для этого авиакомпании не нужно. Напротив, важно формировать базовые условия для того, чтобы существующие перевозчики могли более эффективно управлять своими издержками и самостоятельно переходить к модели лоукоста, отметил эксперт. Ведь это не юридическая форма, это модель бизнеса.

Российский рынок достаточно давно живет в режиме обостренной ценовой конкуренции. В результате многие авиакомпании операционно убыточные и не имеют в себе достаточно ресурсов и возможности для создания полноценных лоукост-подразделений, считает заместитель группы корпоративных рейтингов АКРА Александр Гущин.

– Работа таких авиакомпаний подразумевает существенный объем перевозок, чтобы иметь возможность договариваться с аэропортами о более выгодных тарифах. Поэтому развивать лоукост-перевозки в Сибири и на Дальнем Востоке будет достаточно сложно, – заключил эксперт.

Создавать новый бизнес на дне кризиса, когда самолеты и услуги персонала дешевые, а все конкуренты в долгах – решение рискованное, но потенциально выигрышное, добавил Олег Пантелеев.

<https://iz.ru/1113120/maksim-talavrinov/nizhe-klass-v-rossii-obsuzhdaiut-sozdanie-novykh-loukosterov>

ENERGYBASE; 2021.01.18; РОССИЙСКИЙ СПГ ВПЕРВЫЕ ДОСТАВЛЕН В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН В ЯНВАРЕ

16 января в 20.20 мск газовоз «Кристоф де Маржери» достиг траверза мыса Дежнева и завершил переход по трассе Северного морского пути (СМП) в восточном направлении в рамках выполнения коммерческого рейса по доставке партии сжиженного газа проекта «Ямал СПГ» в Азиатско-Тихоокеанский регион.

Впервые транспортировка российского СПГ по данному маршруту была обеспечена в январе.

Результаты перехода подтверждают: коммерческая перевозка грузов в восточном секторе российской Арктики в осенне-зимний период становится возможна на 1–2 месяца позже, что позволяет еще на шаг приблизиться к организации круглогодичной безопасной навигации на всем протяжении трассы СМП. В свою очередь, это будет способствовать реализации национальных планов по увеличению грузопотока в акватории Севморпути и развитию транзитного потенциала этой транспортной артерии.

Продолжительность перехода газоведа от выхода из Морского канала Обской губы до мыса Дежнева составила 10 суток 21 час. Судно преодолело расстояние в 2474 морских мили.

На всем протяжении трассы СМП «Кристоф де Маржери» осуществлял самостоятельное плавание, без сопровождения ледокола, при этом поддерживая безопасную с учетом ледовой обстановки и ограниченной видимости скорость. Около 66% всего ходового времени, для преодоления участков заторошенного льда, судно осуществляло движение кормой вперед, реализуя заложенный в его конструкцию принцип двойного действия. Средняя скорость плавания составила 9,5 узла.

Игорь Тонковидов, генеральный директор – председатель Правления ПАО «Совкомфлот», сказал:

«Январский рейс газоведа «Кристоф де Маржери» – продолжение многолетней системной работы «Совкомфлота» и «НОВАТЭКа» по развитию крупнотоннажного судоходства и дальнейшему расширению окна транспортных возможностей в сложных ледовых и навигационных условиях Арктического морского бассейна. Многовековая мечта российских первопроходцев – открыть круглогодичную навигацию в восточном секторе Арктики – на наших глазах становится еще на один шаг ближе.

«Это позволяет повысить эффективность использования СМП в интересах национальной экономики и способствует успешной реализации масштабных промышленных проектов в устье реки Обь и на всем протяжении Арктической зоны РФ в целом. При этом уменьшение продолжительности рейса при использовании СМП по сравнению с традиционным южным маршрутом через Суэцкий канал обеспечивает не только экономическую эффективность, но и существенное сокращение «углеродного следа» от грузоперевозок».

Министр транспорта РФ Виталий Савельев по видеосвязи принял доклад капитана судна Сергея Геня об успешном завершении перехода. Он поздравил компанию «Совкомфлот» с этим событием и выразил капитану и экипажу судна благодарность за выполнение ответственной задачи на высоком профессиональном уровне. Со стороны ПАО «Совкомфлот» в церемонии доклада приняли участие Сергей Франк, председатель Совета директоров, и Игорь Тонковидов, генеральный директор – председатель Правления.

«Отрадно видеть, что «Совкомфлот» последовательно развивает передовые отечественные судоходные компетенции. Вписана еще одна важная страница в историю развития СМП и российской школы ледового плавания. Компании «Совкомфлот» отводится одна из ключевых ролей в реализации планов руководства страны по наращиванию объемов перевозки грузов по трассам Северного морского пути».

«Уверен, накопленный «Совкомфлотом» опыт операций в Арктике позволит компании обеспечить безопасную и бесперебойную доставку на мировой рынок российских экспортных грузов – в частности, СПГ, на который приходится существенная доля намеченного грузооборота Севморпути», – отметил **Виталий Савельев**.

За период перехода собраны подробные данные о ледопроеходимости и маневренности газоведа ледового класса Arc7 при плавании в условиях, характерных для восточного сектора Арктики в январе, при различных режимах движения.

Использование данных спутниковой ледовой разведки, а также аналитических методов оценки и прогнозирования ледовой обстановки, разработанных специалистами

«Совкомфлота», позволило выбрать для судна наиболее безопасный и экономически эффективный маршрут.

С разницей в сутки аналогичный переход по СМП выполнил еще один газовоз этой серии, который использовал данные «Кристофа де Маржери» и канал, проложенный им в ледовых полях, что дало возможность отработать тактику взаимодействия двух газовозов арктического ледового класса при самостоятельном плавании в ледовых условиях.

<https://energybase.ru/news/companies/russian-lng-delivered-to-asia-pacific-region-for-first-time-in-january-2021-01-18>

На ту же тему:

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/transportirovka-rossiyskogo-spg-po-sevmorputi-obespechena-vpervye-v-yanvare/>

<https://iz.ru/1113213/2021-01-18/gazovoz-s-iamala-vpervye-v-ianvare-proshel-sevmorput-bez-ledokola>

<https://rus-shipping.ru/ru/transport/news/?id=43146>

http://scf-group.com/press_office/press_releases/item104040.html

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.01.19; ПАНДЕМИЯ УРЕЗАЛА АВИАПЕРЕВОЗКИ В РОССИИ ВДВОЕ; ПАССАЖИРОПОТОК ОТКАТИЛСЯ К УРОВНЮ 2011 ГОДА

Пандемия коронавируса сократила вдвое объемы авиапассажирских перевозок в России в 2020 году. Сильнее всего упали перевозки «Аэрофлота» – на 61%, а наименьшее падение показал лоукостер «Победа» – на 12%. Остальные авиакомпании, входящие в топ-5, сократили перевозки на 30–50%. Скорость восстановления отрасли зависит от того, как быстро будут сниматься ограничения на международные полеты. При этом, отмечают эксперты, авиакомпаниям необходимо повысить тарифы на перевозки, чтобы сделать их рентабельными.

Российские авиакомпании по итогам 2020 года обслужили порядка 69,2 млн человек, сообщает **Росавиация**. Это на 46% меньше, чем в 2019 году, когда был поставлен рекорд в истории современной России по количеству перевезенных пассажиров – 128,1 млн человек.

Таким образом, пандемия коронавируса вернула показатели гражданской авиации на уровень 2011 года, когда было обслужено 64,1 млн человек.

Стремительное снижение объемов перевозок началось в марте и достигло дна апреле (–92,1%) и мае (–91,3%) после установления фактического запрета на полеты за рубеж, кроме вывозных и грузовых рейсов, а также после введения карантинных ограничений на территории РФ. Постепенное смягчение ограничений с наступлением летнего сезона, а также переориентация авиакомпаний на внутренние перевозки, в том числе по туристическим направлениям, позволили замедлить падение (см. таблицу).

По прогнозу Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), восстановление основных показателей авиаперевозок до уровня 2019 года ожидается не ранее второй половины 2023 года.

При этом, согласно оценке АЭВТ, за девять месяцев 2020 года операционный убыток авиакомпаний, выполнивших 99% всех пассажирских перевозок, составил около 140 млрд руб. По итогам года этот показатель может достигнуть рекордных 200 млрд руб. (для сравнения, в 2019 году он составлял 35–40 млрд руб., а в 2018 году – 50 млрд руб.).

Период низкого сезона четвертого квартала 2020 года и первого квартала 2021 года также обещает быть тяжелым для перевозчиков, заявляли в АЭВТ. Кроме того, на первый квартал 2021 года приходится значительная часть налоговых платежей, по которым авиакомпании получили отсрочку в 2020 году.

В конце прошлого года правительство РФ продлило до ноября программу субсидирования авиакомпаний, потерявших пассажиров из-за коронавируса. При этом применяемый для

расчета субсидии размер расходной ставки увеличился с 365 до 685 руб. за каждого «потерянного» пассажира, но общая сумма субсидий сократилась с 23,4 млрд до 20,95 млрд руб. В декабре 2020 года глава Минфина Антон Силуанов заявил журналистам, что «в следующем году есть в бюджете около 18 млрд руб. на поддержку авиакомпаний, это деньги в рамках общенационального плана». «Поэтому будем направлять в части поддержания летной годности воздушных судов, лизинговых операций, на региональные перевозки», – добавил он.

Единственным шансом для ускорения восстановления авиаперевозок остается последовательное снятие ограничений на международные полеты, отмечает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев.

Он напомнил, что в 2020 году многие авиакомпании получили определенные послабления со стороны поставщиков услуг и кредиторов, прежде всего лизингодателей. Однако терпение у финансовых институтов не вечное, период льгот закончится, и перевозчикам придется расплачиваться по долгам. Учитывая, что сегодня уровень тарифов на авиаперевозки не обеспечивает их рентабельность, стоимость билетов необходимо повышать. Для этого нужно либо радикально увеличить спрос, что в текущей ситуации не представляется возможным, либо устранить профицит провозных емкостей (сократить парк минимум на 20–30%). «Авиакомпании могут добровольно сократить свои парки воздушных судов, но в этот сценарий верится с трудом. Следовательно, наиболее вероятный исход событий – кому-то из перевозчиков придется покинуть рынок», – говорит эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4652888>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2021.01.19; ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ЗАКОНЧИЛИСЬ В СУГРОБЕ; НОВЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ СЪЕХАЛ В ПОЛЕ И ЗАСТРЯЛ В СНЕГУ

Досадный инцидент произошел на аэродроме в подмосковном Жуковском: новейший российский самолет МС-21-300, благополучно совершив очередной испытательный полет и приземлившись, уже на пробеге сорвался с полосы, съехал в поле и застрял в снегу. Пилоты не пострадали, а сам лайнер «видимых повреждений» не получил. Причиной заноса могла стать неисправность тормозов или специфика работы реверса в условиях испытаний. Стоит отметить, что тест проходила машина с двигателями производства США, которые в серийном варианте будут заменяться на российские.

Как сообщили в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), МС-21-300 проходил очередные летные испытания на прерванный полет с применением экстренного торможения в связи с условным отказом одного из двигателей. Двое его пилотов-испытателей благополучно провели «воздушный» этап тестирования, а во время пробега приземлившейся машины по посадочной полосе с управлением, очевидно, не справились. Лайнер ушел с бетонки вправо, проехал около полусотни метров по неглубокому снегу и только после этого остановился в поле.

По данным официальных представителей ОАК, экипаж МС-21-300 не пострадал, не было обнаружено «видимых повреждений» и на самой машине. В свою очередь, в **пресс-службе** аэропорта Жуковский отметили, что происшествие, случившееся «в рамках испытательной работы», на деятельность аэропорта не повлияло: в расписание взлетающих и прибывающих бортов никакие изменения вносить не пришлось.

Причины инцидента еще предстоит выяснить, но уже сейчас близкие к экипажу МС-21-300 источники «Ъ» полагают, что самолет занесло из-за неравномерности приложенных тормозных усилий.

Эта проблема могла быть следствием неисправности колесных дисковых тормозов в боковых стойках шасси или возникнуть в связи с особенностями «вынужденной» посадки в заданных условиях. По данным испытателей, в случае экстренного торможения с

применением реверса только на одном работающем двигателе на машину действует опасный вращающий момент, с которым управляющему пилоту не всегда удается справиться. Наконец, экипажу МС-21-300 могла помешать и погода, обеспечившая плохую видимость в Жуковском и слабое сцепление колес шасси с замерзшими плитами бетонки.

Разработка прототипа МС-21-300 – среднемагистрального пассажирского самолета Як-242 – была начата в ОКБ имени Яковлева в начале 90-х, но тогда же и приостановлена из-за недостатка финансирования. В 2010–2017 годах авиастроительная корпорация «Иркут» вернулась к проекту и глубоко модернизировала его. Як-242 оснастили современной авионикой, обеспечили самолет крыльями из композитных материалов, а в его силовой установке решили использовать двигатели PW1431G компании Pratt & Whitney (США) и ПД-14 российского АО «Пермские моторы». Новая модель получила претенциозное название МС-21, из которого следовало, что по замыслу авторов в XXI веке их магистральный самолет составит конкуренцию Airbus A320 и Boeing 737.

В 2017 году был совершен первый испытательный полет МС-21, тогда же планировался и запуск его в серийное производство, однако из-за введенных санкций сроки пришлось сдвигать на 2018, а затем и на 2021 год. Недавно глава Минпромторга РФ Денис Мантуров сообщил журналистам, что МС-21 с российскими двигателями должен получить сертификат **Росавиации** в 2022 году, затем машина пройдет валидацию по европейским нормам агентства EASA и ее начнут эксплуатировать авиакомпании «Аэрофлот» и Red Wings. Пока же были построены и проходят испытания только пять «самолетов XXI века». Следует отметить, что участником происшедшего в понедельник инцидента в Жуковском стал один из первых экземпляров, оснащенных еще американскими двигателями. Единственный образец МС-21 с силовыми установками от «Пермских моторов» пока проходит испытания без происшествий.

<https://www.kommersant.ru/doc/4653005>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.01.19; ТАНКЕР ПОТЕРЛО ЛЬДАМИ; СУДНО НОВАТЭКА ПОЛУЧИЛО ПОЛОМКУ ПРИ ПРОХОДЕ СЕВМОРПУТИ

Проект НОВАТЭКа «Ямал СПГ» может временно лишиться одного из своих ледовых танкеров – «Николая Евгенова», который сейчас завершает проход по Севморпути без сопровождения ледокола. По данным “Ъ”, на судне вышел из строя один из трех азиподов – двигательных установок, но танкер продолжает движение самостоятельно. Пока, как утверждают собеседники “Ъ”, нельзя оценить серьезность поломки: может потребоваться как ремонт, так и замена азипода, в последнем случае нужно будет поставить судно в док примерно на месяц. Эксперты отмечают, что временное выбытие одного танкера не должно критично сказаться на отгрузках «Ямал СПГ».

По данным “Ъ”, СПГ-танкер «Николай Евгений» (принадлежит Yamal Arc7 LNG, где 50% у Teeкау, 50% – у China LNG Shipment), осуществляющий сверххранный рейс с грузом НОВАТЭКа в Азию через восточный сектор Севморпути, столкнулся с проблемами. Начиная с субботы 16 января судно заметно снизило скорость движения, которая порой падала до трех узлов. Как утверждают источники “Ъ”, это связано с отказом одного из трех азиподов (двигательных установок).

Тем не менее, согласно данным marinetraffic, судно продолжило движение во льдах самостоятельно и уже практически завершило проход СМП – по состоянию на вечер 18 января танкер входил в Берингов пролив. Срок прибытия в конечную точку маршрута – китайский порт Цзинтан (Таншань) – 28 января. Снижение скорости, скорее всего, приведет к задержке с отгрузкой и штрафам.

Расширение периода навигации по СМП за счет сокращения практически вдвое расстояния и времени транспортировки СПГ в порты Азии по сравнению с традиционным

маршрутом через Суэцкий канал позволяет сократить выбросы углерода на 7 тыс. тонн в расчете на круговой рейс

Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что сейчас танкер уже завершает выход из Севморпути со скоростью семь узлов. У судна возникли проблемы с центральным азиподом, скорее всего, по программной части. Он сомневается, что танкер придется ставить в док – наиболее вероятно, для устранения проблемы потребуется сервисный инженер. Еще один собеседник “Ъ” утверждает, что вопрос о необходимости докования еще не решен – если все-таки потребуется замена азипода, обычно она занимает около месяца.

В НОВАТЭКе комментариев не предоставили.

Навигация в восточном секторе СМП обычно длится с июля по декабрь, но НОВАТЭК пытается расширить ее сроки.

Так, в прошлом году компания впервые начала отправлять танкеры на восток в сопровождении ледоколов со второй половины мая. Теперь НОВАТЭК решил отправить два пробных груза по этому маршруту без сопровождения ледокола: 5 января из Сабетты на Ямале вышел танкер «Кристоф де Маржери», а вслед за ним 6 числа – «Николай Евгенов». При этом НОВАТЭК запланировал еще несколько рейсов на восток этой зимой, но уже в сопровождении ледоколов. Поставки в Азию сейчас очень выгодны, поскольку холодная зима подняла спотовые цены на СПГ в этом регионе выше \$1000 за тыс. кубометров, что втрое выше, чем в Европе.

«Кристоф де Маржери» (принадлежит «Совкомфлоту») преодолел Севморпуть без происшествий за 11 суток при средней скорости 9,6 узла. Как сообщила компания 18 января, с разницей в сутки аналогичный переход по СМП выполнил еще один газовоз этой серии (речь идет о «Николае Евгенове»), который использовал данные «Кристофа де Маржери» и канал, проложенный им в ледовых полях, что дало возможность отработать тактику взаимодействия двух газовозов арктического ледового класса при самостоятельном плавании в ледовых условиях. В релизе НОВАТЭКа, выпущенном 18 января, лишь отмечается, что «Николай Евгенов» завершает самостоятельный переход по СМП.

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев отмечает, что если будет проведена замена или ремонт азипода, то она будет происходить в Азии. Время ремонта оценить сложно. По мнению эксперта, вывод из эксплуатации одного газовоза на месяц значимо не скажется на перевозках «Ямал СПГ». «Если не будет рейсов на восток, а они пока под вопросом, то график вывоза будет соблюдаться», – полагает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4652983>

КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; ЕКАТЕРИНА АРТЕМОВА; 2021.01.19; ВЛАСТИ ДУЮТ НА ВОДУ; В ПРИКАМЬЕ ПЛАНИРУЮТ РАЗВИВАТЬ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Краевые власти создали рабочую группу по развитию внутреннего водного транспорта и инфраструктуры для него. В группу вошли также представители Камского речного пароходства и крупных промышленных предприятий. Коллегиальный орган призван разрабатывать стратегию развития пассажирских и грузовых перевозок по воде, а также водного туризма в регионе. По данным „Ъ-Прикамье“, первоочередной задачей рабочей группы будет организация строительства именно инфраструктурных объектов. Участники рынка круизных перевозок подтверждают, что в регионе не хватает необходимой инфраструктуры, что сильно тормозит развитие этой отрасли. По их словам, спрос на водный туризм в Пермском крае высок, и может стать еще выше, если обеспечить для этого условия.

В Пермском крае создана рабочая группа по развитию внутреннего водного транспорта и сохранению водной инфраструктуры на территории региона. Соответствующий указ

губернатора Прикамья Дмитрия Махонина опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Согласно документу, рабочая группа будет постоянно действующим коллегиальным консультативным органом. Она создается в целях координации взаимодействия органов власти и субъектов транспортной инфраструктуры по вопросам развития пассажирских и грузовых перевозок внутренним водным транспортом, туризма и сохранения инфраструктуры водного транспорта в Прикамье. Рабочая группа будет собирать информацию о состоянии водного транспорта и его инфраструктуры в регионе, прогнозировать тенденции развития обстановки в этой сфере, изучать российский и зарубежный опыт, выработать предложения по развитию водных перевозок и заниматься подготовкой соответствующих рекомендаций субъектам транспортной инфраструктуры.

В состав коллегиального органа вошел 21 человек: глава Прикамья Дмитрий Махонин, и. о. **министра транспорта** региона Андрей Алякринский, главный специалист отдела железнодорожного, водного, воздушного транспорта краевого **минтранса** Юлия Малых и еще ряд чиновников разного уровня, а также представители сферы водных перевозок и промышленных предприятий: председатель совета директоров ПАО «Судоходная компания „Камское речное пароходство“» (КРП) Михаил Антонов, гендиректор АО «Пермская научно-производственная приборостроительная компания» Алексей Андреев, руководитель ООО «ПНППК – Морская электроника» Сергей Багаринов, замгендиректора АО «ОДК» по управлению НПК «Пермские моторы» Александр Иноземцев и другие.

В краевом **минтрансе** сообщили, что рабочая группа будет собираться ежеквартально. Дата и тема первого заседания пока не определены. Конкретные проекты, которые планируется реализовать, объем и структуру их финансирования в министерстве не назвали. «Вероятно, это будет понятно позже, исходя из тем заседаний», – пояснили в **пресс-службе** ведомства.

По словам источника, знакомого с ситуацией, основной целью создания рабочей группы является строительство водной транспортной инфраструктуры – причалов, заправок и прочего. «У нас ведь уже давно нет полноценного водного сообщения», – отмечает собеседник „Ъ-Прикамье“. По его информации, инициатором создания рабочей группы выступил Михаил Антонов из КРП. Связаться с господином Антоновым вчера не удалось. Отметим, в начале 2020 года Камское речное пароходство приобрело пассажирский двухпалубный теплоход «Василий Чапаев». До этого судном владела компания «Инфофлот», а затем ее «дочка» «Созвездие». Как сообщало круизное информационное агентство, новый собственник «Василия Чапаева» собирался использовать его в рейсах по Каме на маршруте Пермь – Усолье, с заходами в Хохловку и Демидково.

Гендиректор круизного флота «Русич» Татьяна Нешатаева подтверждает, что в регионе остро ощущается нехватка инфраструктуры для водного транспорта. «Было бы неплохо, если бы появились причальные стенки в Хохловке, Соликамске, Березниках, полноценные стоянки в Беляево, Осе, Чермозе. Наша река Чусовая очень раскручена, а там вообще никакой инфраструктуры нет. Если бы, например, появился малогабаритный флот, то ее брендовость значительно бы выросла. Можно и новые маршруты разработать. Скажем, подниматься вверх по Каме – в мае вода позволяет по глубинам проходить, но там тоже абсолютно ничего для этого не приспособлено», – говорит госпожа Нешатаева. По ее словам, спрос на водный туризм в Пермском крае довольно высок. «У нас действительно есть что смотреть, но все эти моменты мешают нам полноценно работать», – отмечает руководитель «Русича».

Совладелец теплоходной компании «ВолгаWolga» Вадим Яхнин считает, что для больших судов в регионе будет достаточно четырех портов. «Нам не хватает еще двух. Нужно сделать полноценный порт в Березниках, там сейчас только грузовой. Еще один должен быть между Пермью и Чайковским. Это уже перезревший вопрос, нигде в Приволжском

округе нет таких расстояний без портов», – заметил господин Яхнин. Строительство одного порта с нуля, по его оценке, обойдется в 50–70 млн руб.

По мнению совладельца «ВолгаWolga», рабочая группа была бы эффективнее, если бы в нее включили представителей теплоходных компаний. «Разумеется, в ее состав вошли грамотные люди, но все же есть нюансы, которые знают только перевозчики», – поясняет Вадим Яхнин.

В любом случае я положительно отношусь к развитию водной инфраструктуры и созданию такой группы. Главное, чтобы принимаемые решения в итоге пошли на благо».

<https://www.kommersant.ru/doc/4653044>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.01.19; ИСПРАВЛЕНИЕ ИСПРАВЛЕННОГО; ВЛАСТИ УТОЧНЯЮТ НОРМУ О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ СУБСИДИЙ ПРОЕКТАМ ГЧП И СЗПК

Законопроект, уточняющий порядок выделения субсидий из бюджета инвесторам, заключившим соглашения о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), готов к принятию в первом чтении. Эти поправки должны снять выявленную бизнесом и экспертами правовую коллизию, которая возникла после недавнего обновления Бюджетного кодекса. Принятые тогда нормы могли трактоваться как распространение на соглашения о государственно-частном партнерстве (ГЧП) и концессиях ограничений возмещения затрат, предусмотренных для СЗПК, что вызвало некоторое замешательство среди инвесторов.

Сегодня Госдума в первом чтении должна рассмотреть законопроект, уточняющий порядок получения субсидий из бюджета в рамках СЗПК, вчера документ был рекомендован к принятию бюджетным комитетом палаты. Законопроект подготовлен Минфином и изменяет довольно свежую норму Бюджетного кодекса, которая начала действовать лишь в октябре 2020 года и задумывалась как техническая. Она исключает необходимость принятия отдельного решения правительства для заключения долгосрочного соглашения о выделении участникам СЗПК субсидий из бюджета (эти суммы предоставляются для возмещения затрат инвестора на инфраструктуру, с 2023 года Минэкономики планирует заменить их налоговым вычетом).

Действующая ранее редакция кодекса предполагала, что заключение договоров о предоставлении субсидий, а также соглашений о ГЧП и концессиях на срок, превышающий три года, возможно в случаях и в порядке, определенных решениями правительства, а также региональных и местных властей.

В обновленной редакции статья была дополнена новым условием: долгосрочные обязательства бюджета ограничиваются объемом затрат, подлежащих возмещению по закону о СЗПК (это, в частности, суммы налоговых платежей и доля фактически понесенных затрат).

Это новое положение было неоднозначно воспринято рынком: из принятых норм было непонятно, требуется ли для получения субсидий в рамках концессий и соглашений о ГЧП заключение СЗПК, а также будет ли распространяться на них ограничение по возмещению затрат инвесторов, предусмотренное для СЗПК. Минфин был вынужден разъяснить, что наличие СЗПК – это лишь дополнительное основание для выделения компаниям субсидий из бюджета, участников же соглашений о ГЧП и концессиях эта поправка не затрагивает, поскольку выделение им бюджетных средств регулируется профильными законами, а также постановлениями правительства, закрепляющими порядок предоставления им субсидий (см. “Ъ” от 9 ноября 2020 года).

Однако коллизия возникла, и необходимость ее разрешения в Минфине признали – как отметил вчера на заседании комитета заместитель главы ведомства Алексей Лавров, действующая редакция Бюджетного кодекса увязывает соглашения о ГЧП и концессиях с СЗПК, что позволяет неоднозначно трактовать новое положение. Разделение было решено

провести чисто техническое. В одном абзаце остаются положения, регулирующие долгосрочные обязательства бюджета в рамках соглашений о ГЧП и концессиях. Добавляемый второй абзац фиксирует уже заключение соглашений о предоставлении субсидии в рамках СЗПК. По мнению господина Лаврова, такое разделение позволит не путать законы, регулирующие различные механизмы привлечения инвестиций, и однозначно трактовать положения Бюджетного кодекса.

Как пояснил исполнительный директор Национального центра ГЧП Максим Ткаченко, поправки действительно позволяют устранить возникшее разночтение в части использования субсидий для проектов ГЧП и концессий.

Однако, добавляет он, «если они не будут иметь обратной силы, то сохранятся риски для соглашений, заключенных в период с 15 октября 2020 года по дату вступления в силу этого закона». В связи с этим, полагает Максим Ткаченко, целесообразно распространить их действие и на этот период.

<https://www.kommersant.ru/doc/4653061>

КОММЕРСАНТЪ; ГЕОРГИЙ ДВАЛИ; 2021.01.19; РЕПУТАЦИЯ, СРАВНИМАЯ С АМПУТАЦИЕЙ; ИЗ-ЗА СОГЛАШЕНИЙ МЕЖДУ РОССИЕЙ, АРМЕНИЕЙ И АЗЕРБАЙДЖАНОМ ГРУЗИЯ БОИТСЯ СТАТЬ НИКОМУ НЕ НУЖНОЙ

Сотни грузовиков в понедельник оставались в многокилометровых очередях на пропускных пунктах Грузии и России на Военно-Грузинской дороге, закрытой из-за погодных условий еще 11 января. Эта дорога – ключевая магистраль, связывающая с РФ не только Грузию, но и Армению. При этом теперь, после достижения лидерами России, Армении и Азербайджана договоренностей о транспортном развитии региона, она, как опасаются в Грузии, свое значение потеряет, что станет ударом по грузинской экономике. Оппозиция Грузии в лице экс-президента Михаила Саакашвили уже предупредила, что над страной нависла угроза превращения в «ампутированную часть Южного Кавказа», которая «никому не нужна».

Движение по Военно-Грузинской дороге было запрещено для всех видов транспорта еще вечером 11 января. Причиной стало ухудшение погодных условий на территории Грузии. И с тех пор заметного улучшения не произошло. Как рассказали в понедельник днем «Интерфаксу» в **пресс-службе** главного управления МЧС по Северной Осетии, сотни грузовиков в тот момент оставались на пропускном пункте со стороны России. «Проезда ожидают 650 большегрузов. Развернут дополнительный пункт обогрева», – отметил собеседник агентства. На грузинской стороне также выстроились сотни трейлеров с грузом. Длина очереди превысила 10 км.

Перекрытия Военно-Грузинской дороги по погодным условиям не редкость. Между тем эта трасса имеет стратегическое значение, причем не только для Грузии, но и для Армении, блокированной с востока Азербайджаном.

Ранее Азиатский банк развития совместно с Европейским банком реконструкции и развития выделил Грузии около \$500 млн на реконструкцию автодороги именно с учетом ее значимости для Армении. Но теперь будущее этого проекта туманно.

Причина – договоренности о «разблокировке всех экономических и транспортных связей в регионе», достигнутые в Москве 12 января премьером Армении Николом Пашиняном и президентом Азербайджана Ильхамом Алиевым при посредничестве **президента РФ Владимира Путина**. Напомним, что речь идет о двух основных направлениях. Во-первых, это коридор из основной части Азербайджана в анклав – Нахичевань, который должен пройти через Сюникскую область Армении. А во-вторых, железная дорога из Еревана в ту же Сюникскую область, которая проложена через Нахичевань.

Оба маршрута активно использовались в советское время, но с началом нагорно-карабахского конфликта прекратили существование.

Если проект будет реализован, Азербайджан получит новый транспортный маршрут в Нахичевань и Турцию, Россия – в Турцию и Армению, а Армения – в Иран и Россию. И следовательно, значение Военно-Грузинской дороги резко снизится.

Власти Грузии достигнутую в Москве договоренность до сих пор не комментируют. Но тема все равно вошла в национальную политическую повестку. О «катастрофических последствиях» реализации проекта для транзитной значимости Грузии объявил третий президент страны Михаил Саакашвили. Выступая в эфире оппозиционной телекомпании «Мтавари Архи» («Главный канал»), он подробно рассказал, как за годы своего президентского правления пытался использовать географическое положение Грузии для повышения ее «геополитической значимости». «Мы были нужны как Азербайджану для связи с Турцией, так и Армении для связи с Россией», – объяснил политик, показывая в прямом эфире маршруты на карте. Он особо отметил, что именно через Грузию проходила единственная автомагистраль из Армении в РФ, и добавил: «Более того, Армения надеялась на открытие железнодорожного сообщения с Россией через Абхазию».

Теперь же, как отмечает экс-президент, Грузия может превратиться в «ампутированную часть Южного Кавказа», которая «никому не нужна». В «уничтожении транзитной функции Грузии» господин Саакашвили винит **президента России**.

«Путин привез Алиева и Пашиняна в Москву и сказал им: «Зачем вам Грузия?»», – предложил свою версию событий бывший грузинский лидер. «Ненужность» Тбилиси, по утверждению оппозиционера, «наверняка приведет к тому», что Баку перестанет поставлять ей природный газ по льготной цене, а Армения руками неких «реваншистских элементов» якобы попытается компенсировать горечь поражения от Азербайджана отторжением от Грузии региона Джавахети, где армяне составляют 97% населения.

Ряд грузинских экспертов убеждены, что апокалиптическая картина, нарисованная экс-президентом, по сути, не очень далека от реального положения вещей. «Все эти транспортные проекты предопределяли очень важную геополитическую функцию Грузии, в свою очередь, обеспечивающую ее государственную устойчивость», – подчеркнул в беседе с “Ъ” политолог Георгий Хухашвили. Он считает, что востребованность грузинских черноморских портов Поти и Батуми «находится в зоне серьезного риска».

По утверждению эксперта, железная дорога Баку–Тбилиси–Карс, по которой 14 января началась регулярная транспортировка грузов из Азербайджана в Турцию, «может превратиться в один из самых неудачливых проектов».

Причем грузинский участок железной дороги, как напомнил Георгий Хухашвили, «построен за счет кредита Азербайджана», и Тбилиси «придется расплачиваться в любом случае».

Между тем эксперт аналитического ресурса Nation.ge Давид Авалишвили уверен, что ситуацию не следует воспринимать в столь темных тонах. Он отметил, что, например, уже функционирующие нефтепроводы Баку–Тбилиси–Супса и Баку–Тбилиси–Джейхан, также как и газопровод Баку–Тбилиси–Эрзерум, «никуда не денутся», принося стране немалую прибыль и пользу. «Грузия по долгосрочным контрактам получает 5% энергоносителей, экспортируемых по этим трубопроводам, и имеет право покупать значительные объемы газа и нефти по льготным ценам», – напомнил эксперт.

Кроме того, по мнению господина Авалишвили, для автомобильной связи между Турцией и северными районами Азербайджана «грузинская трасса гораздо удобнее, чем горная дорога через Нахичевань и Армению».

Впрочем, некоторые инициативы все-таки окажутся под ударом. Среди них – любимый проект Михаила Саакашвили «Лазика», то есть строительство в местечке Анаклия близ границы с Абхазией глубоководного порта с пропускной мощностью 100 млн тонн в год. Планировалось, что порт будет использоваться для доставки грузов из Восточного Китая в Южную Европу. Но если московские договоренности будут реализованы, «Новый

шелковый путь» может пойти по другим маршрутам, увеличивая экономические проблемы Грузии.

<https://www.kommersant.ru/doc/4652966>

ТАСС; ЕЛЕНА МИШИНА; 2021.01.18; МАРАТ ХУСНУЛЛИН: БЛАГОДАРЯ ГОСПОДДЕРЖКЕ МЫ НЕ УРОНИЛИ ОТРАСЛЬ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Строительство жилья и дорог не должно замедляться, несмотря на сложные времена в экономике, – такое мнение выразил **вице-премьер Марат Хуснуллин**. О том, как стройотрасли России удалось пережить непростой 2020 год и какие амбициозные цели стоят перед ней сейчас, **вице-премьер** рассказал в интервью ТАСС на полях Гайдаровского форума.

– Гайдаровский форум традиционно проводится в январе, когда все подводят итоги прошлого года и ставят задачи на следующий. Марат Шакирзянович, какой для вас главный итог 2020 года?

– Я считаю, что один из самых главных итогов заключается в том, что благодаря своевременной господдержке мы не уронили отрасль жилищного строительства России в условиях пандемии.

Мы сейчас подводим итоги 2020 года со статистикой и видим, что ввод жилья по России будет примерно на уровне прошлого года

А что такое ввод жилья? Это значит, люди получили новые квартиры и нет обманутых дольщиков. И миллионы людей, которые заняты в строительной отрасли, были трудоустроены. Соответственно, они работали, получали зарплату, платили налоги.

Второй блок серьезных вопросов – мы по строительству дорог значительно превысили показатели 2019 года. То есть все, что запланировали, – построили, а по целому ряду проектов даже превысили. И в целом все, что наметили по национальным проектам в 2019 году на 2020 год, все выполнено. Вот это, наверное, главный итог. И еще мы очень много сделали по снятию ограничений в строительстве. Мы проработали и выпустили порядка 100 законов, нормативных актов за 2020 год, что значительно сократило сроки строительства, дало возможность быстрее и качественнее строить, сняло ограничения, которые были в стройке.

– В 2020 году была запущена беспрецедентная программа поддержки населения – льготная ипотека под 6,5% на новостройки. В этом году она продлена до июня. В правительстве идут дискуссии – нужно ли ее продлевать. Скажите, а вы с главой Центробанка Эльвирой Набиуллиной, которая, как известно, к программе относится критически, уже обсуждали эту программу?

– С Эльвирой Сахипзадовой мы постоянно этот вопрос обсуждаем. Во-первых, у нас в **нацпроекте** есть подраздел «Ипотека», там прописаны показатели, на которые мы должны выйти. Поэтому вместе мы ведем огромную работу. Вообще, я хочу сказать спасибо Центробанку, потому что основной эффект от льготной ипотеки – то, что ставка была снижена. Ведь мы, сказав, что процент ипотеки будет 6,5%, дали гарантию, что, независимо от того, какая будет ключевая ставка, на весь период займа, а это 15, 20, 25 лет, человек будет платить не более 6,5%. Если по каким-то причинам ставка будет выше, мы будем доплачивать из бюджета. Нам, к счастью, в 2020 году доплачивать практически не пришлось, мы доплатили 1,1 млрд рублей. Все остальное – за счет снижения ставки, за счет политики Центробанка. И, конечно, как работать дальше с этой темой, мы серьезно сейчас обсуждаем.

В каких-то регионах, например, эта мера очень востребована, а где-то она привела к некоторому росту цен из-за дефицита предложения. Потому что если в регионе ничего не строилось, и вдруг – раз, у людей появились деньги, возможность купить дешевле, они

пошли покупать, вырос спрос. Сейчас стоит задача увеличить предложение на рынке новостроек России, чтобы жилья предлагалось столько, чтобы не росли цены

И к росту цен: сейчас многие говорят, что жилье подорожало, но надо понимать, что, во-первых, реальная инфляция у нас около 4%. Кроме того, мы перешли на счета эскроу и уже работаем по ним полтора года. Это же банковское сопровождение, тоже удорожание.

И коронавирус сильно повлиял. Мы в основном стройки не останавливали, кроме Москвы и Московского региона, но кто-то болел, где-то нарушены были связи, где-то поставки страдали. То есть сроки затянулись. Ослабление курса рубля тоже сыграло роль. Поэтому рост цен такой, знаете, произошел объективный. И мы и сейчас думаем, что делать дальше, чтобы его не допускать.

– Утверждены ли обновленные паспорта национальных проектов по жилью и дорогам?

– На совете у президента мы все **нацпроекты** посмотрели, базовые параметры доложили. И договорились, что по итогам 2020 года, когда уже точно будем иметь статистические данные, еще раз к этому вопросу вернемся. Возьмем за базовые показатели 2020 года и от них построим промежуточные показатели сначала до 2024 года, а потом до 2030 года уже окончательные. Могу сказать, что по жилью мы эту программу разложили до 30-го года, и это очень правильно. Потому что жилье [подразумевает] очень сложный, длинный инвестиционно-строительный цикл. Планировать жилье на один, два, даже три года невозможно. Представляете, мы поставили себе задачу построить 1 млрд кв. м в стране. Что такое 1 млрд кв. м? Каждый пятый метр [жилья] должен стать новым. Все, что страна строила до этого, 20% должно появиться нового. И это, конечно, вопрос не одного года, и не трех, и даже не пяти. Это десятилетка. Потому что это градостроительная документация – ежедневная подготовка, освобождение сетей, обеспечение транспортом, дорогами.

Мы и по дорогам не сократили показатели.

У нас был показатель, что мы к 2024 году должны в 105 крупнейших агломерациях, где проживает 80% населения, дороги привести в нормативное состояние. Мы этот показатель оставили. Также, несмотря на то, что у нас произошло определенное секвестирование бюджета с коронавирусом, мы оставили показатели по комфортной городской среде – что запланированные объемы будут выполнены к 2024 году

– В конце 2020 года был принят важнейший для жилищного строительства России закон о комплексном развитии территорий (КРТ). Какие города станут пилотами в его реализации? Определены ли зоны, которые будут осваиваться по схеме КРТ в рамках Москвы?

– Сейчас с регионами ведется огромная работа. 75 регионов уже заявили, что планируют принимать участие в КРТ. Вместе с регионами, Минстроем в штабном режиме мы обсуждаем, какие условия и сроки, какая часть населенного пункта пойдет в КРТ. Кроме закона нужно еще подзаконные акты выпустить, надо посмотреть, как вообще этот закон будет работать. То есть это очень сложный и очень нужный закон. Поэтому эта работа живая, и каждую неделю происходят какие-то изменения.

– Вы также уделяете много внимания проблеме обманутых дольщиков, регулярно проводите Наблюдательные советы Фонда защиты прав граждан – участников долевого строительства. На ваш взгляд, не выросло ли количество обманутых дольщиков к 2021 году в РФ из-за отмены моратория на просрочку для застройщиков, который действовал почти весь прошлый год из-за пандемии?

– Могу сказать, что мы в 2020 году благодаря поддержке президента получили дополнительное финансирование на решение проблемы обманутых дольщиков. И нам удалось принять решения – то есть выплатить компенсации, начать строить дома, определиться со сроками завершения объектов – когда они будут достроены, когда жители получат свои квартиры по 46 тыс. дольщиков. Со времени действия 214-го федерального закона (о долевом строительстве от 30 декабря 2004 г. – прим. ТАСС) это

самый большой показатель. Для сравнения, в 2019 году было принято решение по 16 тыс. дольщиков, то есть мы превысили показатель почти в три раза. И планируем дальше темпы наращивать.

У нас первый блок задач – ликвидировать по графику задолженность перед образовавшимися обманутыми дольщиками. Второй – не допускать появления новых. Однако в силу того, что из-за коронавируса был мораторий на проверки, на применение штрафных санкций, а у кого-то рабочих не хватало, у кого-то стройки были заморожены на два-три месяца (например, в Москве и Московской области), в результате такие проблемы действительно есть. И сейчас мы ведем мониторинг вместе с регионами, чтобы определить, появятся ли все-таки новые дольщики. Это будет понятно по итогам первого квартала.

– Как планируется решить вопрос с теми дольщиками, чьи права по срокам строительства были нарушены не из-за того, что инвестор повел себя непорядочно, а из-за административных проблем между согласовательными ведомствами? В частности, в Новой Москве возникают такие проблемы из-за **Росавиации**. Будете ли пересматривать правила выдачи разрешений на строительство в приаэропортовых зонах?

– Действительно, по приаэродромным зонам проблема в целом по стране есть там, где есть крупные аэропорты. Причем надо сказать, что эта проблема возникла на коллизиях законодательства. То есть возникли коллизии между законом о воздушной безопасности, о воздушных перевозках и Градостроительным кодексом. И вот в этот правовой вакуум было выдано определенное количество разрешений на строительство, которые Градкодексу соответствовали, а Воздушному кодексу – нет.

И действительно, один из таких ярких примеров – «Филатов Луг» в районе Внуково. Там были построены дома, на которые были выданы все разрешения на строительство, а сейчас **Росавиация** из-за своего закона говорит, что это незаконно. Сейчас они находятся в судах, разбираются. Мы регулярно проводим по этой теме совещания, встречи. И у нас есть ряд подходов. Уже в первом квартале этого года мы постараемся найти решения, как снять эти правовые коллизии. Потому что люди не должны страдать из-за того, что законы между собой не увязаны.

Вообще, проблема заключается в том, что стройка – это не только Градостроительный кодекс, а огромное взаимодействие с другими законами. Это и закон о земле, и закон об энергетике, закон о воздушных перевозках. Вот это все, к сожалению, не всегда было увязано, и весь 2020 год мы пытались эти все нестыковки максимально убрать.

У нас пока еще остались вот эти нестыковки с приаэродромными территориями. И есть еще закон об особом использовании территорий, который отложен до 2022 года. Его тоже нужно будет за 2021 год доработать и снять все проблемы.

– Говоря о федеральном фонде дольщиков, нельзя не упомянуть о планируемом в следующем году его объединении с Фондом содействия реформированию ЖКХ. Для чего это делается?

– Так как у нас очень активно начинает работать программа аварийного расселения жилья и мы за 2020 год в два раза больше расселили, чем планировали, на этот год мы ставим задачу не уменьшать темпов. И президент, кстати, на первом же совещании 5 января поставил задачу в этом году расселить не менее 130 тыс. человек. Мы наращиваем эти темпы. А чтобы людей переселять из аварийного жилья, для этого нужно строить новое. И мы смотрим, где можно увязать программы по достройке домов с дольщиками с программами расселения аварийного жилья. Потому что, когда мы достраиваем дома, у нас часть квартир там не продана. И появляется дополнительный маневренный фонд. Мы на него рассчитываем. Пока мы в двух регионах увидим, где это можно сделать, – в Московской и Калужской областях.

– На ваш взгляд, насколько хорошо реализовано участие бизнеса в **нацпроектах** по дорогам и по жилью? И будут ли в дальнейшем сниматься барьеры для его участия?

– Около 80–90% объемов жилищного строительства России финансируется бизнесом либо населением. Начиная с личных денег, когда люди свой дом строят или реконструируют, заканчивая крупными застройщиками. Поэтому здесь как раз доля государства минимальная.

Где нам не хватает точно частных инвестиций – так это в транспортном строительстве. Вот здесь у нас ключевая задача максимально привлечь деньги. Потому что только лишь за бюджет обеспечить тот огромный объем потребностей, которые у нас есть по дорогам, не получится. Нужно обязательно привлекать частные инвестиции. Поэтому мы сейчас прорабатываем вопрос инфраструктурных облигаций, государственно-частного партнерства, концессионных соглашений, чтобы максимально привлечь деньги в транспортную инфраструктуру.

<https://tass.ru/interviews/10482055>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСЕЙ ГОЛОВКО; 2021.01.17 21.21; ПРЕЗИДЕНТ ПОСТАВИЛ ЗАДАЧУ «СШИВАТЬ» СТРАНУ

13 января на первой в этом году встрече с правительством президент **Путин** уделил время важной теме – строительству дорог как фактору, в буквальном смысле слова объединяющему страну. Отрасль в ушедшем 2020-м, несмотря на все трудности эпидемии, показала очень хороший результат. А центральный пункт в планах на будущее – продление международного транспортного коридора Европа – Западный Китай. В ближайшие три года автомагистраль пройдет от Москвы через Нижний Новгород в Казань. Как в России строятся дороги и что это означает для жизни каждого из нас?

Тысячи километров. Десятки тысяч людей. Несчетное количество техники. Такого дорожного строительства страна не видела много лет. Федеральные и региональные трассы, объезды, мосты... Сверху все похоже на компьютерную игру. И только на земле видно, какой же это труд – прокладывать дороги там, где и направлений не было.

По целине идут бульдозеры, экскаваторы и катки. И за ними едва заметная в лесу просека превращается в основу будущей трассы. Сейчас сложно представить, что уже скоро по этому месту будут на большой скорости проноситься автомобили из Москвы в Нижний Новгород и Казань. Так начинают строить трассу М12. Сейчас здесь насыпают земляное полотно. Только сюда привезут 10 миллионов кубометров песка. Всего же трасса будет протяженностью 860 километров и добраться из столицы России в Казань можно будет вдвое быстрее, чем сейчас. А если точнее, путь будет занимать 7 часов вместо нынешних 12. По три полосы в каждую сторону. С разделительным барьером, многоуровневыми развязками и освещением. Открытие запланировано на 2024 год.

«Современная дорога будет проходить в формате Европа – Западный Китай. От Казани до Москвы. С переходом к ЦКАД и к трассе М11 на Санкт-Петербург», – пояснил Юрий Кежаев, руководитель нулевого этапа строительства трассы М12.

«Сшивать» большую страну – задача, которую перед строителями дорог ставит президент. Об этом же и разговор на совещании с правительством.

«Мы совсем недавно говорили и о необходимости пространственного развития страны и связанности различных регионов РФ, имея в виду нашу территорию, огромность ее. Должны это связать с развитием реального сектора экономики», – заявил **Владимир Путин**.

Принципиальным стало решение не останавливать дорожные стройки даже в коронавирусном 2020 году, ведь каждый километр дает работу множеству людей. Так было завершено строительство трассы «Таврида» в Крыму. Она связывает Керчь и Севастополь. 256 километров. По 2 полосы в каждую сторону. В августе **Владимир Путин** за рулем Augus проехал по новой дороге.

Не меньше водителей впечатляет и еще один маршрут – ЦКАД – Центральная кольцевая автодорога. Трасса позволяет объезжать Москву не по МКАДу, а на дальних подступах. Большинство участков уже открыто. Полностью кольцо замкнут в этом году.

Две столицы надежно и на постоянной скорости связала трасса М11 «Нева», за год по ней проехали 9 миллионов машин. Осталось только достроить северный обход Твери – сейчас готовят проект этого участка. В самом Петербурге уже несколько лет работает ЗСД – Западный скоростной диаметр, позволяющий объезжать город со стороны Финского залива. Скоро начнется строительство Восточного диаметра – с выходом на федеральную трассу «Кола». И такого масштаба проекты – по всей стране.

«Начали строительство объездной дороги вокруг Екатеринбурга. Также занимались обходами Калуги, восточного выезда из Уфы, моста в Новосибирске через реку Обь. На три года раньше, в 2022 году, будет завершено строительство мощнейшего моста через реку Шексна в Череповце», – заявил зампред **председателя правительства РФ Марат Хуснуллин**.

И в ночи, и в мороз – так строят мост в Благовещенске. Нынешняя переправа через реку Зея возведена 40 лет назад и на современный автопоток не рассчитана. А с открытием моста через Амур в Китай нагрузка еще вырастет. Новая почти двухкилометровая переправа это узкое место устранил. Строители уже вошли в русло реки и собирают штурмовую армию.

Новые мосты нужны и в Твери. Об этой проблеме знает президент. Теперь здесь будет новая переправа через Волгу, пройдет реконструкция железнодорожного пути и моста, по которому проносятся «Сапсаны». Уже выделено 3 миллиарда рублей. Построить должны за 36 месяцев.

«Это мост даст новый толчок тверской агломерации, а учитывая, что мы – регион, который посещают много жителей Москвы и Петербурга, это будет полезно и нужно для всех», – считает губернатор Тверской области Игорь Руденя.

Всего же только в этом году планируется проложить 950 километров федеральных дорог и отремонтировать 15 тысяч километров. Но темпы освоения средств выдерживают не все регионы.

«Вы сказали, что по объективно-субъективным причинам показатели кассы по некоторым регионам ниже, чем в 2019 году. Я посмотрел на это, должен сказать, что руководители всех этих регионов мне хорошо известны, отношусь к ним с большим уважением. Ничего здесь личного нет, я их хочу назвать: Пермский край, Смоленская область, Республика Крым, Астраханская область, Ростовская область, Республика Карелия, Республика Мордовия, Липецкая область, Мурманская область, Рязанская область, Еврейская автономная область. Средства выделялись соответствующие своевременно?» – спросил **Владимир Путин**.

«Есть вопросы, где-то чуть позже средства пришли. Есть вопросы, где подрядчики обанкротились. Есть вопросы, где не хватило рабочей силы, просто физически не смогли собрать. Мы детально все рассмотрим. Я надеюсь, что в следующем году у нас таких неисполнений не будет», – ответил **Марат Хуснуллин**.

И все же главные проекты уже запущены. Трасса А157 хоть и не федеральная, но важная для Ставрополя. Это дорога, которая соединяет аэропорт Минеральных Вод со всеми здравницами Северного Кавказа. Ессентуки, Кисловодск, Пятигорск, Железноводск станут еще доступнее для туристов. А проезд к ним будет максимально безопасным.

Новые скорости получит и трасса «Дон». Ее узким местом был проезд через город Аксай – фактически пригород Ростова-на-Дону. Теперь ведется строительство обхода. Катки уплотняют основу.

65 километров новой дороги, с армированной насыпью и большим мостом через реку Дон, сократят путь до Черного моря на 2 часа и разгрузят города от транзитного потока машин.

«В летний период повышается плотность движения на юг. С пандемией она еще выросла, и, конечно, мы приложим все силы, чтобы в максимально короткие сроки завершить объект», – заверил Иванов Олег, руководитель участка.

Проектов так много, что министр финансов Антон Силуанов призывает активнее привлекать к ним частных инвесторов. «Здесь вопрос к качеству планирования этой модели, потому что мы все время все дороги строим за счет бюджета. Но это же никаких ресурсов не хватает. Поэтому должны работать частные деньги», – сказал он.

«Планировать нормально – это к Белоусову. Он в Госплане работал. Разберется. Но в целом, это шучу, конечно, я с вами согласен. Надо внимательнее к этому отнестись», – отметил глава государства.

Автомобильные и железные дороги, новые порты и аэродромы – транспортные нити переплетаются и затягиваются уже в такие сложные транспортные узлы, что вопросы инфраструктуры решено еще раз отдельно и основательно проработать на одном из заседаний Госсовета.

<https://www.vesti.ru/article/2511387>

ИНТЕРФАКС; 2021.01.18; РОСМОРПОРТ ПРОГНОЗИРУЕТ ПРИРОСТ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ РФ В 2021Г НА 50 МЛН Т

Производственную мощность морских портов РФ в 2021 году в рамках **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)** планируется увеличить на 50 млн тонн, сообщает ФГУП «Росморпорт» (подведомственное **Росморречфлоту**).

Так, на Дальнем Востоке до конца года завершится строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса мощностью 1,55 млн тонн в районе мыса Открытый (Приморский край) и первый этап нового специализированного порта в бухте Суходол (6 млн тонн), отмечает предприятие.

Кроме того, завершится реконструкция и гидротехнические работы в морском порту Восточный (Приморский край), в результате чего мощность порта вырастет на 0,5 млн тонн за счет увеличения перевалки угля на терминале ООО «СК «Малый порт».

До конца года планируется завершить ряд проектов, направленных на переориентацию российских внешнеторговых грузов из портов Прибалтики: строительство терминала минеральных удобрений ООО «Ультрамар» в морском порту Усть-Луга мощностью 12 млн тонн, полное развитие Таманского терминала навалочных грузов в морском порту Тамань (прирост мощности на 25 млн тонн) и реконструкция зернового терминала АО «КСК» в морском порту Новороссийск (прирост на 1,5 млн тонн).

В текущем году также планируется ввести морской терминал по перевалке СПГ в районе компрессорной станции «Портовая» в морском порту Высоцк (Ленинградская область) мощностью 2,2 млн тонн и терминал по перевалке наливных грузов ООО «Темрюкмортранс» в порту Темрюк (первый этап), который должен выйти в 2021 году на объем перевалки 0,5 млн тонн.

По заказу «Росморпорта» планируется завершить реконструкцию двух причалов в морском порту Певек (Чукотка), после чего их мощность вырастет на 0,8 млн тонн.

По данным предприятия, по итогам 2020 года в рамках **КПМИ** в морских портах были введены объекты общей мощностью 32,67 млн тонн.

ТОЛК; АЛЕКСЕЙ КУЧЕРЯВЫХ; 2021.01.18; МИНТРАНС РФ ОБЪЯСНИЛ ПРОМАХИ БАРНАУЛА И БИЙСКА В ЗАЯВКАХ НА НОВЫЙ ТРАНСПОРТ

В Минтрансе России «Толку» уточнили, что Бийск и Барнаул заняли 36-е и 44-е места соответственно в общем рейтинге заявок на обновление подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта. Всего на участие в конкурсе поступило 63

заявки. В заявках алтайских городов не нашли ни комплексных программ развития, ни оценки экономического эффекта от модернизации. Были и другие замечания.

В чем уступили алтайские города?

Как сообщили «Толку» в **пресс-службе Минтранса РФ**, при рассмотрении заявок проводится экспертная оценка целого комплекса мер по развитию городского пассажирского транспорта. Учитываются уровень развития инфраструктуры конкретного вида транспорта, транспортное планирование, оптимизация маршрутной сети, переход к безналичной оплате проезда и т. д.

В заявке Барнаула эксперты не увидели подтверждения сохранения протяженности линий электротранспорта с 2010 года. Также возникли замечания к работе транспорта по нерегулируемым тарифам. На отклонение барнаульской заявки повлияло неполное оснащение городского транспорта системами электронной оплаты проезда.

Также алтайские города не смогли составить конкуренцию другим заявкам из-за отсутствия единого проездного билета, который дает право на неограниченное количество поездок на всех маршрутах общественного пассажирского транспорта.

В федеральном **Минтрансе** заявили, что Барнаул не представил комплексную программу развития транспортной инфраструктуры, а также комплексную схему организации дорожного движения.

В заявке Бийска эксперты не увидели картограмму пешеходной доступности остановочных пунктов. Помимо этого, в наукограде отметили низкий показатель территориальной доступности многоквартирных жилых домов.

Оба алтайских города не представили оценку социально-экономического эффекта от реализации мероприятий.

Что мы потеряли?

Ранее мы уже писали о том, что в 2021 году на обновление пассажирского транспорта в российских городах из федерального бюджета выделят 3,5 млрд рублей в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Всего 13 городских агломераций, прошедших конкурсный отбор, получат 305 автобусов и 107 троллейбусов. Из сибирских городов в списке счастливицов оказались Новосибирск, Омск, Кемерово и Красноярск.

Замминистра транспорта Алтайского края Дмитрий Коровин сообщил «Толку», что в прошлом году регион направлял сводную заявку от Барнаула и Бийска.

Чиновник отметил, что в связи со значительной изношенностью в этих городах электротранспорта в заявке указывалась потребность только в трамваях и троллейбусах, однако алтайские города не попали в число 13 агломераций, которые получают федеральную поддержку.

Алтай не сдастся

После того, как стало понятно, что Барнаул вновь «пролетел» с возможностью обновить пассажирский транспорт за счет федеральных средств, в городской мэрии поспешили сообщить, что продолжат участвовать в **нацпроекте** в части обновления общественного транспорта.

В мэрии Бийска «Толку» также подтвердили, что не отказываются от дальнейших планов по участию в конкурсе на обновление пассажирского транспорта.

Комментируя замечание о доступности многоквартирных жилых домов к линиям общественного транспорта, в мэрии Бийска считают, что город достаточно охвачен пассажирскими маршрутами общественного транспорта, в городе действует 45 автобусных и 7 трамвайных маршрутов.

Тем временем в Алтайском крае изношенность общественного транспорта составляет 80%. Электротранспорт практически полностью выработал свой ресурс. Из 226 трамваев изношены 224, из 60 троллейбусов 54 отработали свой нормативный срок.

<https://tolknews.ru/obsestvo/49205-pochemu-barnaul-i-biysk-ne-smogut-obnovit-passazhirskiy-transport>

КУРСКАЯ ПРАВДА; 2021.01.18; КУРСКИЙ ТРАМВАЙ МОЖЕТ «СЪЕСТЬ» ВЕСЬ ДОРОЖНЫЙ ФОНД

Сегодня, 18 января, на оперативном заседании администрации Курской области рассматривались вопросы работы пассажирского транспорта.

Трамвай не только не окупает себя. Реконструкция и обновление этого вида транспорта «съест» весь дорожный фонд и потребует дополнительно 700 миллионов рублей. Рационально было бы заменить его на другой вид транспорта: например, пассажирские автобусы.

Губернатор Курской области Роман Старовойт заметил, что в соцсетях, при обсуждении судьбы трамвая, некоторые считают, что 8 миллиардов рублей, которые потребуются на реконструкцию этого вида транспорта – ерунда для бюджета региона. Однако, это не так. Годовой дорожный фонд составляет 7,3 миллиардов рублей.

– Для обеспечения работы трамвая нам потребуется весь дорожный фонд направить на трамвай, прекратив реконструкцию и строительство автомобильных дорог, да еще и взять 700 миллионов рублей в кредит, – сказал Роман Старовойт. – Кроме этого, ежегодное обеспечение работы трамвая обходится почти в 500 миллионов рублей. Вопрос этот с привлечение блогеров нужно обсудить максимально широко, решить какие маршруты надо сохранить, а какие закрыть. Пользующимся трамваям курянам следует разъяснить, как на их улицах будет организована работа пассажирского транспорта.

<https://kpravda.ru/2021/01/18/kurskij-tramvaj-mozhet-sest-ves-dorozhnyj-fond/>

ТАСС; 2021.01.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОАНАЛИЗИРОВАТЬ НАЦПРОЕКТЫ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ВЫПАДАЮЩИХ ДОХОДОВ РЕГИОНОВ

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству совместно с комиссией Госсовета по направлению «Экономика и финансы» провести анализ **нацпроектов** с точки зрения возникновения выпадающих доходов бюджетов регионов. Об этом сообщается в перечне поручений по итогам совместного заседания Госсовета и Совета при президенте по стратегическому развитию и **нацпроектам**, опубликованном в понедельник на сайте Кремля.

Срок исполнения поручения – 1 апреля.

«Провести анализ национальных проектов с точки зрения возможности возникновения выпадающих доходов (дополнительных расходов) консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации, при выявлении выпадающих доходов (дополнительных расходов) представить предложения по их компенсации за счет средств федерального бюджета», – говорится в перечне.

Кроме того, глава государства поручил проработать увеличение до 15% от утвержденного общего годового объема доходов предельного дефицита бюджета субъекта, предусмотренного соглашениями о реструктуризации задолженности по бюджетным кредитам, предоставленным субъекту из федерального бюджета.

«Проработать вопросы <...> увеличения значения предельного дефицита бюджета субъекта Российской Федерации, предусмотренного соглашениями о реструктуризации задолженности по бюджетным кредитам, предоставленным из федерального бюджета бюджету субъекта Российской Федерации, до 15% от утвержденного общего годового объема доходов бюджета субъекта Российской Федерации без учета утвержденного объема безвозмездных поступлений при условии сохранения предельных показателей государственного долга субъектов <...> на уровне, определенном бюджетным законодательством», – говорится в перечне поручений.

<https://tass.ru/ekonomika/10483141>

ТАСС; 2021.01.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ К 1 АПРЕЛЯ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ГОСПРОГРАММЫ ПОСЛЕ ОБНОВЛЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ

Президент России Владимир Путин поручил правительству до 1 апреля завершить корректировку государственных программ в соответствии с обновленными национальными целями развития и единым планом их достижения. Такой пункт содержится в опубликованном в понедельник на сайте Кремля перечне поручений по итогам совместного заседания Госсовета и Совета по стратегическому развитию и нацпроектам.

«Скорректировать при необходимости национальные проекты (программы) и государственные программы, приведя их в соответствие с единым планом», – указано в перечне. Поручение дано правительству РФ, срок его исполнения установлен до 1 апреля 2021 года.

Единый план по достижению национальных целей

Помимо этого, Путин дал правительству срок до 1 февраля, чтобы доработать единый план по достижению национальных целей развития. «Принять за основу разработанный правительством РФ проект единого плана по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года», – указано в документе. Однако президент потребовал от кабинета министров «доработать проект единого плана и представить его на рассмотрение Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам».

Путин поручил при этом обратить внимание на «уточнение целевых значений показателей национальных целей развития РФ на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года с учетом их фактических значений по итогам 2020 года (либо уточненных оценок 2020 года); уточнение ежегодных значений показателей национальных целей развития РФ в период до 2024 года исходя из необходимости достижения качественного улучшения по сравнению с уровнями 2018 года и значительного прогресса в период до 2024 года в достижении показателей национальных целей развития, установленных на 2030 год». Также следует учесть «определение ключевых планируемых достижений единого плана, включающих в себя в разрезе каждого года показатели национальных целей, иные ключевые целевые индикаторы (в том числе факторы достижения показателей национальных целей) и ключевые задачи на период по 2023 год включительно, необходимые и достаточные для достижения соответствующих целевых значений показателей каждой национальной цели развития РФ».

Ответственным за выполнение назначен премьер-министр Михаил Мишустин.

Изначально цели развития страны на ближайшие годы были поставлены майским указом 2018 года, на основе которого были сформированы национальные проекты, рассчитанные до 2024 года. Однако пандемия коронавируса изменила социально-экономические условия, потребовала перераспределения средств и более эффективного использования возможностей, в результате чего президент РФ поручил скорректировать планы, а также определить задачи на предстоящее десятилетие.

В июле глава государства подписал указ о национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года, для реализации которого был разработан единый план. В декабре премьер-министр России Михаил Мишустин объявил, что правительство скорректировало нацпроекты в соответствии с национальными целями развития.

<https://tass.ru/politika/10482523>

<https://ria.ru/20210118/putin-1593464404.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2021.01.18; В ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ПОДДЕРЖАЛИ ИДЕЮ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ПДД ДЛЯ МОТОЦИКЛИСТОВ; ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛАХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДОЛЖНЫ ПОВЫСИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ БАЙКЕРОВ НА ДОРОГЕ

Для мотоциклистов предложили ввести в ПДД дополнительную стоп-линию на перекрёстке, разрешить использование проблесковых маячков и разработать особые, не травмоопасные ограждения на дороге. В ГИБДД, куда были направлены эти предложения, концептуально поддержали новации, кроме мигалок.

Мигалок не будет

Как писала «Парламентская газета», в конце ноября прошлого года зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству, руководитель партийного проекта «Безопасные дороги» Владимир Афонский совместно с представителями мотосообщества подготовил и направил в ГИБДД и Минтранс ряд предложений по повышению безопасности передвижения мотоциклистов на дорогах.

В частности, рекомендовалось рассмотреть возможности использования мотоциклистами мерцающих ходовых огней для привлечения внимания других водителей на загородных трассах, автомагистралях и дорогах с разрешённой скоростью более 80 километров в час. Такой опыт применяется в ряде зарубежных стран.

Однако в Госавтоинспекции это предложение не поддержали, сохранив монополию на мигалки для своих патрульных мотоциклов. В ответном письме (копия есть у «Парламентской газеты») полицейские ссылаются на положение техрегламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», которым установлен запрет таких световых приборов на мототранспорте.

При этом принципиальных возражений по остальным пунктам рекомендаций у ведомства не возникло. Так, в ГИБДД отметили, что вопрос применения горизонтальной дорожной разметки, обозначающей дополнительную стоп-линию для размещения мотоциклистов, у них неоднократно обсуждался и раньше. В 2017 году даже прорабатывалась идея провести в Москве эксперимент по применению такой разметки, но его пока так и не реализовали.

Что касается предложений по созданию специализированных парковочных мест для мотоциклов, в том числе и на тротуарах, в ГИБДД отметили, что это прерогатива собственников автомобильных дорог. В то же время действующими Правилами дорожного движения уже предусмотрена возможность организации таких парковок.

Как ещё обезопасить мотоциклистов

В Госавтоинспекции согласились с необходимостью пересмотреть требования к дорожным ограждениям в целях снижения вероятности получения мотоциклистом серьёзных травм при падении. Сейчас из-за попадания в зону ограждения водитель мотоцикла зачастую получает большие повреждения (ушибы, переломы, отрыв конечностей), чем в результате самого падения.

Депутат Владимир Афонский предложил внести изменения в ГОСТ 52607-2006, предусмотрев наличие нижней балки ограждения автомобильной дороги. Такая балка будет снижать вероятность получения мотоциклистом тяжких телесных повреждений в случае падения и выноса его под ограждение.

Также в ведомстве поддержали предложение парламентария изменить состав краски, которой наносится дорожная разметка, с целью улучшения коэффициента сцепления шин мотоцикла и разметки. По мнению ГИБДД, стоит проработать и новые геометрические параметры к многополосным дорогам. В частности, речь идёт об увеличении ширины левой полосы движения на улицах города. Это упростит проезд автомобилям экстренных служб к местам ДТП в случае затора, особенно при наличии жёсткого ограждения между полосами встречного транспорта, когда объехать пробку по встречной полосе для указанных автомобилей не представляется возможным.

А вот по мнению **Минтранса**, все предложения по повышению безопасности мотоциклистов на дороге... избыточны. «Движение мотоциклистов по большей части территории Российской Федерации ввиду климатических условий носит сезонный характер», – говорится в ответе ведомства на обращение депутата Афонского. Таким образом, тратиться на переделку дорожной инфраструктуры чиновники считают нецелесообразным.

Как рассказал «Парламентской газете» Владимир Афонский, количество мотоциклов на дорогах общего пользования увеличивается с каждым годом и игнорировать этот фактор нельзя. По данным агентства «АВТОСТАТ», за 9 месяцев 2020 года россияне приобрели порядка 15 тысяч новых мотоциклов, что на 22 процента больше, чем год назад.

При этом за последние пять лет произошло свыше 22,5 тысячи ДТП с участием мотоциклов, мопедов и приравненного к ним транспорта. Число погибших составило более 2,8 тысячи человек, а более 24 тысяч человек получили ранения.

«В этих условиях вообще ничего не делать просто нельзя. Мы не предлагаем чего-то сверхъестественного – это иностранный опыт, который не нужно бояться брать на вооружение», – убеждён депутат.

<https://www.pnp.ru/politics/v-gosavtoinspekicii-podderzhali-ideyu-skorrektirovat-pdd-dlya-motociklistov.html>

<https://iz.ru/1112765/2021-01-18/v-gibdd-podderzhali-ideiu-skorrektirovat-pdd-dlia-motociklistov>

КОММЕРСАНТЪ FM; ЛИЛИЯ ГАЛЯВИЕВА; 2021.01.18; ВОДИТЕЛЬСКИМ ПРАВАМ ПРОПИШУТ QR-КОДЫ; НАСКОЛЬКО ЦЕЛЕСООБРАЗНО ВНЕДРЕНИЕ ЦИФРОВЫХ ДОКУМЕНТОВ

Водителей освободят от необходимости иметь при себе права, но не всех и только в формате эксперимента. В Минцифры анонсировали приложение, которое будет хранить информацию о документах автовладельца и отображать ее в виде QR-кода. Инспектор ГИБДД сможет считать данные с помощью специального устройства. Тестирование такого формата пройдет до конца года в четырех самых цифровизированных регионах страны, но в каких именно, не уточняется. Смогут ли QR-коды облегчить жизнь водителям? Разбирался Александр Мезенцев.

Российским властям, судя по всему, полюбились QR-коды. В первую волну пандемии их использовали в цифровых пропусках, затем обязали развесить на входах в заведения, теперь же они дошли до автомобилистов. Если опираться на составленный Минстроем рейтинг «IQ городов», эксперимент запустят в Москве, Екатеринбурге, Казани и Санкт-Петербурге. Источники “Ъ” склоняются к тому, что тестировать систему будут только в московском регионе и Татарстане.

В теории перевод водительского удостоверения и свидетельства о регистрации транспортного средства в электронный формат ускорит проверку документов. Сейчас инспекторы вынуждены вручную сверять номер, серию, дату выдачи и другие данные с информацией в базе. После нововведения достаточно будет навести считывающее устройство на изображение и взглянуть на человека за рулем. К тому же это позволит эффективнее бороться с мошенниками, отмечает автоюрисист и эксперт общественного движения автомобилистов «Свобода выбора» Сергей Радько:

«Есть такая проблема, как дубликаты водительских удостоверений. Изготавливается на некоего гражданина удостоверение, куда вклеивается его фотография, конечно, мошенниками. Но в этом удостоверении указывается фамилия, имя, отчество и дата выдачи настоящего удостоверения. Когда инспектор проверяет, это все совпадает, и о том, что удостоверение поддельное, он не может знать. Если же удостоверение будет в электронном виде, устройство ему поможет посмотреть фотографию того, кому оно выдано».

На практике неизбежны сложности. Например, не исключены технические сбои у считывающего устройства или базы данных, рассуждает генеральный директор компании R-Vision Александр Бондаренко: «Проблема самого сервиса в том, что он тоже может подвергаться атакам, так называемым DDOS-атакам, направленным на отказ в обслуживании. В этой ситуации сотрудник, который захочет проверить такие права, просто не сможет это сделать, потому что сервис будет не доступен. Периодически многие сталкиваются с ситуацией, когда приходят в МФЦ, например, и что-то может не работать по причине того, что недоступен сервис».

К тому же не стоит недооценивать самих мошенников. Подделали бумажные права, подделают и цифровые, считает консультант по интернет-безопасности компании Cisco Алексей Лукацкий: «Поскольку мы говорим изначально об устройстве в виде смартфона, особенно если это смартфон под управлением Android, на который можно поставить большое количество различных вредоносных программ, то, я думаю, появятся программы, которые смогут либо красть эти водительские удостоверения, либо подменять их при необходимости. То есть здесь как раз спектр возможных действий достаточно широкий может быть».

Председатель Движения автомобилистов России Виктор Похмелкин и вовсе считает водительские права, как бумажные, так и цифровые, пережитком прошлого. Поэтому если и проводить реформы в этой области, то сразу радикальные, говорит эксперт: «Я один раз получил водительское удостоверение, я зарегистрирован в этой сети, которая фиксирует мой водительский статус – все, дальше это проблема всех проверяющих. Во многих странах водительское удостоверение играет роль удостоверения личности.

Потому что весь вопрос в том, имеешь ли ты право на управление, а это право не зависит от того, в кармане у тебя это водительское удостоверение либо дома на полке осталось».

В одном собеседники “Ъ FM” сходятся: с экспериментом или без, привычную заламинированную карточку лучше на всякий случай держать при себе. Ведь непонятно, считать ли нарушителем человека, который не может показать QR-код, потому что телефон разрядился на морозе. Так что справедливо пока говорить не о переходе на цифровые права, а исключительно об их внедрении вдобавок к бумажным.

<https://www.kommersant.ru/doc/4652759>

ТАСС; 2021.01.19; ДОСРОЧНОЕ ОТКРЫТИЕ РАЗВЯЗКИ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ В 2021 ГОДУ ПОТРЕБУЕТ ОКОЛО 1 МЛРД РУБЛЕЙ

Нижегородская область рассчитывает получить дополнительное финансирование из федерального бюджета в размере около 1 млрд рублей на досрочное открытие движения по транспортной развязке на улице Циолковского в Нижнем Новгороде в 2021 году. Об этом сообщил ТАСС глава региона Глеб Никитин.

Строительство развязки на улице Циолковского является одним из крупнейших проектов в рамках подготовки к 800-летию Нижнего Новгорода, празднование которого пройдет в 2021 году. Появление развязки в Сормовском районе – самом большом по площади районе Нижнего Новгорода – позволит ликвидировать пробки, которые возникают здесь из-за работы железнодорожного переезда, и повысить эффективность транспортного сообщения Нижнего Новгорода с Балахной, Заволжьем, Городцом и Чкаловском. Работы на объекте начались в августе 2020 года.

«Развязка должна быть завершена в мае 2022 года, но мы считаем, что есть все возможности открыть движение в 2021 году, в декабре. В 2020 году финансирование строительства составило 1,1 млрд рублей, в 2021 году – 1,6 млрд рублей. Чтобы открыть движение в этом году, нужен еще 1 млрд рублей из федерального бюджета, мы рассчитываем на принятие соответствующего решения. С **Минтрансом РФ** этот вопрос был проработан», – отметил Никитин.

Он добавил, что летом 2021 года планируется также завершить создание транспортной развязки в районе деревни Ольгино, которая является крупнейшим в Нижегородской области проектом в сфере дорожного строительства. Изначально открытие дороги было намечено на октябрь 2021 года.

В октябре 2020 года в Нижегородской области был на год раньше срока завершен крупный проект в сфере дорожного строительства – автодорога Нижний Новгород – Шахунья – Киров на участке Неклюдово – Золотово.

<https://tass.ru/ekonomika/10491179>

ТАСС; 2021.01.18; БОЛЕЕ 25 РЕГИОНОВ РФ ОЦЕНИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ИНТЕГРИРОВАТЬ КАРТУ «ТРОЙКА»

Свыше 25 регионов России рассматривают возможность интегрировать на своем транспорте московскую билетную систему с картой «Тройка». Об этом сообщил ТАСС в понедельник заммэра столицы Максим Ликсутов.

«Наша [билетная] система работает не только в Москве, туляки уже могут с «Тройкой» ездить по всей своей области, мы уже запустили пилотные маршруты вместе с Московской областью. Мы ведем переговоры с более чем 25 регионами», – сказал Ликсутов.

По его словам, на данный момент более 180 тысяч поездок совершено за пределами Москвы. При этом, например, в Туле количество транзакций, зарегистрированных билетной системой, увеличилось на 15%.

«Это значит, что пассажиры перешли с оплаты наличными перевозчику на «Тройку». <...> [А] региональные власти получили удобный инструмент для анализа маршрутной сети и быстрой реакции для улучшения сервиса для пассажиров», – сказал заммэра.

Он подчеркнул, что благодаря «Тройке» в столице сократили выпуск бумажных билетов в 6 раз – это уменьшило очереди в кассы на 40-70%, дало ежегодную экономию в 2,5 млрд рублей и позволило уменьшить вред для окружающей среды равноценному двум тысячам деревьев ежегодно.

<https://tass.ru/ekonomika/10482321>

ТАСС; 2021.01.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ КАБМИНУ ПРЕДЛОЖИТЬ НОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ РЕЙДОВОЙ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству до 1 мая представить предложения о совершенствовании механизмов, регулирующих деятельность участников внешнеторговой деятельности при осуществлении рейдовой перевалки грузов. Соответствующий пункт содержится в опубликованном в понедельник на сайте Кремля перечне поручений по итогам совместного заседания Госсовета и Совета по стратегическому развитию и **нацпроектам**, состоявшегося 23 декабря 2020 года.

«Правительству Российской Федерации при участии комиссий Государственного совета Российской Федерации по направлению «Экология и природные ресурсы» и «Транспорт» представить предложения о совершенствовании механизмов, регулирующих деятельность участников внешнеторговой деятельности при осуществлении рейдовой перевалки грузов», – говорится в поручениях.

Доклад на эту тему должны представить **премьер-министр Михаил Мишустин**, губернатор Нижегородской области Глеб Никитин и председатель комиссии Госсовета по направлению «Транспорт», глава Бурятии Алексей Цыденов в срок до 1 мая 2021 года.

О перевалке грузов на рейде

Рейдовая перевалка грузов предполагает перевалку с корабля на корабль. Ранее **вице-премьер** РФ Виктория Абрамченко сообщала, что открытая перевалка угля будет запрещена, соответствующий документ подготовил **Минтранс РФ**. Кроме того, Минприроды РФ предлагало запретить рейдовую перевалку ряда других грузов, в числе

которых нефтепродукты, исключение должны были составить сельскохозяйственные грузы.

<https://tass.ru/ekonomika/10482969>

ТАСС; 2021.01.18; ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ «АФРАМАКС» «ВЛАДИМИР МОНОМАХ» НАЧАЛ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Первый российский нефтеналивной танкер класса «Афрамакс» «Владимир Мономах» приступил к перевозкам, говорится в сообщении «Роснефти».

«Первый российский нефтеналивной танкер класса «Афрамакс» «Владимир Мономах», построенный на судостроительном комплексе «Звезда», вышел в свой первый рейс. Бункеровка нефтепродуктами была произведена в Находке», – отметили в компании.

«Владимир Мономах» – головное судно серии танкеров типа «Афрамакс». Всего в портфеле заказов ССК «Звезда» серия из 12 танкеров типа «Афрамакс». На данный момент на судовой верфи ведется строительство 6 из них.

Танкеры предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания. Ранее такие суда в России не строились. Суда называют «зелеными» – их главная и вспомогательная энергетические установки могут работать как на традиционном, так и на экологически чистом топливе – сжиженном природном газе, что соответствует новым правилам по ограничению выбросов оксидов серы и парниковых газов в бассейне Балтийского и Северного морей.

Длина танкера – 250 метров, ширина – 44 метра, дедвейт – 114 тыс. тонн, скорость – 14,6 узлов, ледовый класс – ICE-1А.

<https://tass.ru/ekonomika/10483181>

ТАСС; 2021.01.18; ПУТИН ПОРУЧИЛ ИСКЛЮЧИТЬ ВОЗРАСТНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Программа льготных авиаперевозок на Дальний Восток и в обратном направлении может быть расширена, в том числе за счет исключения из нее действующих сейчас ограничений по возрасту. Такой пункт содержится в опубликованном в понедельник перечне поручений **президента России Владимира Путина**.

«<...> Представить предложения по расширению программ <...> обеспечения доступности воздушных перевозок населения по маршрутам с Дальнего Востока и в обратном направлении, обратив особое внимание на исключение действующих возрастных ограничений», – говорится, в частности, в поручении по итогам совместного заседания Госсовета и Совета по стратегическому развитию и **нацпроектам** 23 декабря 2020 года.

Также правительство РФ и комиссия Госсовета по транспорту должны представить предложения по расширению программ региональных и местных авиаперевозок. Срок исполнения поручений установлен до 15 марта этого года.

В госбюджете на 2021 год на программу субсидирования перелетов с Дальнего Востока, в Симферополь и Калининград было заложено 3,8 млрд рублей. Кабмин также выделил дополнительные 5 млрд рублей субсидий на авиаперевозки на Дальний Восток.

Воспользоваться льготными авиабилетами могут граждане России в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет, женщины старше 55 лет и члены многодетных семей. Кроме того, тариф распространяется на инвалидов I группы и их сопровождающих, а также на инвалидов детства II и III групп.

<https://tass.ru/ekonomika/10482427>

<https://ria.ru/20210118/aviaperevozki-1593466550.html>

ТАСС; 2021.01.18; ТЮМЕНСКИЕ ВЛАСТИ БУДУТ СУБСИДИРОВАТЬ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ АЭРОПОРТА ТОБОЛЬСКА

Власти Тюменской области будут субсидировать межрегиональные перелеты аэропорта Тобольска, сообщил ТАСС губернатор Тюменской области Александр Моор, отметив, что субсидии будут действовать до выхода аэропорта на коммерческую основу.

«Первая задача, которая перед нами стоит – развитие межрегиональной сети сообщения, чтобы в Тобольск удобно было прилететь и из Москвы, и из Питера, и других крупных регионов и по бизнес-делам, и в первую очередь по туристическим. <...> На начальном этапе мы будем субсидировать [межрегиональные] перевозки, чтобы они смогли перейти в режим коммерческой эксплуатации. Вся необходимая инфраструктура там будет», – сказал он.

Губернатор отметил, что как только аэропорт нарастит достаточный объем турпотока по России, то будет рассмотрен вопрос о придании аэропорту международного статуса. «Безусловно, наши амбиции, чтобы он впоследствии стал международным. Я думаю, что это следующий этап его развития», – добавил Моор.

Реализация проекта по строительству аэропорта в Тобольске ведется совместно компанией «Сибур» и властями Тюменской области. Его стоимость, по разным оценкам, составляет от 12 млрд до 15 млрд рублей. Сообщалось, что ввести аэропорт в эксплуатацию и начать регулярные пассажирские рейсы планируется со второй половины 2021 года.

Уже введены в эксплуатацию взлетно-посадочная полоса, рулежные дорожки и перрон аэродрома, а также навигационное, светосигнальное и метеорологическое оборудование. Взлетно-посадочная полоса включена в число действующих аэродромов страны, ее параметры позволят принимать самолеты средней дальности типа Boeing 737-800, Ту-204/214 и Airbus A321 и Sukhoi Superjet 100.

<https://tass.ru/ural-news/10486841>

ТАСС; 2021.01.18; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ВОЗОБНОВИЛА ПОЛЕТЫ МЕЖДУ УФОЙ И ЕРЕВАНОМ

Авиакомпания «Азимут» открыла прямые рейсы из Уфы в Ереван после перерыва, связанного с пандемией коронавируса и принятыми для сдерживания распространения инфекции ограничительными мерами. Об этом в понедельник сообщается на сайте международного аэропорта Уфы.

«После перерыва, связанного с распространением коронавирусной инфекции, в аэропорту Уфа возобновились прямые авиаперелеты в столицу Армении. Чартерные рейсы выполняет авиакомпания «Азимут». Перелеты осуществляются один раз в неделю, по четвергам, на воздушных судах Sukhoi Superjet 100», – говорится в сообщении.

Отмечается, что вылеты из Уфы выполняются на 09:35, из Еревана – на 13:05 по местному времени. Время в пути составляет 3 часа 20 минут.

В ноябре «Азимут» возобновил полеты в Ереван из Ростова-на-Дону. Перевозчик выполняет рейсы дважды в неделю.

<https://tass.ru/ekonomika/10489205>

ТАСС; 2021.01.18; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В 2020 ГОДУ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 46%

Российские авиакомпании в 2020 году уменьшили перевозки пассажиров на 46%, до 69,17 млн пассажиров по сравнению с 2019 годом, следует из сообщения **Росавиации**. При этом в декабре прошлого года авиакомпании обслужили более 5 млн пассажиров, что ниже уровня декабря предыдущего года на 43%.

«По оперативным данным, с января по декабрь 2020 года российские перевозчики обслужили 69,17 млн пассажиров, что на 46% меньше, чем годом ранее. Пассажирооборот

за 12 месяцев достиг отметки в 153,43 млрд пассажирокилометров (-52%). В декабре 2020 года российские авиакомпании перевезли более 5 млн пассажиров, снижение по сравнению с аналогичным периодом 2019 года составило 43%; пассажирооборот – 10 млрд пассажирокилометров, что на 56% меньше показателя декабря 2019 года», – говорится в сообщении федерального агентства.

При этом авиакомпания «Аэрофлот» за 2020 сократила перевозки на 61%, до 14,6 млн пассажиров, оставшись крупнейшим перевозчиком РФ по итогам года. Авиакомпания S7 уменьшила перевозки на 31%, до 12,3 млн пассажиров (при этом S7 в 2019 году была объединена с перевозчиком «Глобус», также входящим в S7 Group). Лоукостер «Победа» снизил перевозки на 12%, до 9,1 млн пассажиров, «Россия» – на 51%, до 5,7 млн, «Уральские авиалинии» на 41%, до 5,6 млн пассажиров.

По итогам декабря прошлого года «Аэрофлот» сократил перевозки на 63%, до 1,02 млн пассажиров, S7 – на 14%, до 1,12 млн пассажиров, «Победа» – на 4%, до 856,8 тыс., «Россия» – на 43%, до 324,8 тыс., а «Уральские авиалинии» на 56%, до 287,3 тыс.

<https://tass.ru/ekonomika/10482131>

ИНТЕРФАКС; 2021.01.18; РСТ: ТУРИСТЫ НЕ СМОГУТ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ РЕЙСАМИ ВО ВЬЕТНАМ, ИНДИЮ, ФИНЛЯНДИЮ И КАТАР

Возобновление авиасообщения между Россией и Вьетнамом, Индией, Финляндией и Катаром пока никак не отразится на туристах, сообщила порталу «Интерфакс-Туризм» в понедельник пресс-секретарь Российского союза туристической индустрии (РСТ) Ирина Тюрина.

Ранее сообщалось, что оперативный штаб РФ принял решение о возобновлении с 27 января авиасообщения с Вьетнамом, Индией, Финляндией и Катаром на взаимной основе. Рейсы во Вьетнам по маршруту Москва – Ханой и в Индию по маршруту Москва – Дели будут осуществляться по два раза в неделю. В Хельсинки самолеты будут летать из Москвы и Санкт-Петербурга также по два раза в неделю. Авиасообщение с Катаром по маршруту Москва – Доха будет осуществляться три раза в неделю.

«Но о туристах речь не идет. Возможно, к 27 января что-то изменится, но до сих пор ни в одну из названных стран граждане России въехать не могли, и ни одна из них пока не отреагировала на решение российского оперштаба какими-либо встречными сообщениями», – сказала Тюрина.

Так, Финляндия 12 января в очередной раз продлила введенные из-за пандемии ограничения для ряда стран, в том числе России, до 9 февраля. Россияне могут посетить ее только при наличии близкого родственника – финского гражданина и при возникновении неотложных семейных обстоятельств. Граждане РФ не значатся даже в числе тех, кто может лететь через Финляндию транзитом.

«В Финляндии не очень много случаев COVID-19, экономика в порядке, раньше времени открываться не собираются. Конечно, возобновления въезда ждут в приграничных районах и в Лапландии, где туризм критически важен. Но информация о возвращении авиарейсов никого особо не трогает, поскольку граница все равно закрыта для свободного пересечения», – отметила эксперт.

Она добавила, что во Вьетнаме прибывающих ждет 14-дневный карантин. Отменен безвизовый режим со всеми странами, аннулированы все выданные визы.

«Въезд разрешен только гражданам страны, обладателям дипломатических или служебных паспортов, пассажирам, приезжающим в качестве экспертов, по долгу службы – тоже с карантином и только после предъявления отрицательного текста на коронавирус», – уточнила Тюрина.

По ее словам, полеты в Индию остановлены до 31 января 2021 года, исключая гуманитарные рейсы. Въезд разрешен только гражданам Индии, Непала и Бутана. Пассажирам с туристической визой, а также с медицинской, выданной до 21 октября 2020

года, въезд запрещен, визы аннулированы. Транзитный перелет через аэропорты страны запрещен.

«Не ждут россиян и в Катаре. Въезд разрешен только гражданам этой страны, Бахрейна, Кувейта, ОАЭ, Омана, Саудовской Аравии. Всех прибывающих отправляют на карантин», – рассказала эксперт.

Она отметила, что нет официальной информации и о том, что Катар разрешает россиянам транзитные перелеты через свой аэропорт в Дохе. Хотя и прямого запрета нет, в отличие от других открывающихся стран.

«Потенциально это могло бы добавить россиянам еще один вариант пути на Мальдивские острова, что усилило бы конкуренцию на весьма востребованном сегодня направлении. Впрочем, рейсов пока планируется немного, так что говорить о вероятности заметного снижения стоимости перелета преждевременно», – заключила Тюрина.

ТАСС; 2021.01.18; ЕКАТЕРИНБУРГ, НОВОСИБИРСК И КАЗАНЬ ВОШЛИ В ЧИСЛО ПОПУЛЯРНЫХ АВИАРЕЙСОВ В КРЫМ В 2020 ГОДУ

Авиарейсы в Крым из Екатеринбурга, Новосибирска и Казани, наряду с полетами из Москвы и Санкт-Петербурга, стали самыми популярными в 2020 году, сообщила **пресс-служба** аэропорта Симферополя.

«Самыми популярными направлениями полетов традиционно стали Москва и Санкт-Петербург, а также Екатеринбург, Новосибирск и Казань. Лидером по числу перевезенных пассажиров стала авиакомпания «Уральские авиалинии». Ее самолеты доставили в Крым и обратно более 1 млн человек. Всего за прошедший год аэропорт Симферополь принял и отправил 32 062 регулярных пассажирских рейса», – говорится в сообщении.

Из-за пандемии международный аэропорт Симферополь в 2020 году обслужил 4,63 млн человек, что на 500 тыс. человек меньше по сравнению с 2019 годом. «Взрывной рост пассажиропотока летом – это еще одно испытание 2020 года. Аэропорт Симферополь стал главными транспортными воротами Крыма и смог обслужить без сбоев рекордный туристический трафик. Сохранение разветвленной маршрутной сети позволило обеспечить транспортную доступность Крыма, что способствовало быстрому восстановлению туристической отрасли региона после кризиса, связанного с COVID-19», – приводятся в сообщении слова генерального директора аэропорта Евгения Плаксина.

С 2015 года у аэропорта Симферополя самая широкая маршрутная сеть в России на внутренних воздушных линиях в летний период. Крымский аэропорт ежегодно обслуживал более 5 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/10481985>

РИА НОВОСТИ; 2021.01.18; ЭКСПЕРТЫ ПОДВЕЛИ ИТОГИ 2020 ГОДА ПО ЦЕНАМ НА АВИАБИЛЕТЫ

Средний чек за авиаперелеты по России в 2020 году составил 6 702 рубля за билет в одну сторону, это на 14 процентов меньше, чем в 2019 году, сообщает Туту.ру.

Аналитический центр сервиса поездок и путешествий выяснил, на каких направлениях средняя стоимость снизилась больше всего. Рассматривались данные по проездным документам с вылетами с 1 января по 31 декабря 2020 года. В ряд городов было добираться на 30-40 процентов дешевле, чем в 2019 году.

На первом месте по снижению среднего чека направление Уфа – Анапа (– 45 процентов, стоимость перелета составляла менее шести тысяч рублей). На втором месте маршрут Москва – Орск (– 43 процента, пять тысяч рублей). На третьем направления Москва – Курган и Нижний Новгород – Екатеринбург (– 41 процент, 3,8 и 4,9 тысячи рублей соответственно). На 40 процентов снизился средний чек на полеты Санкт-Петербург – Апатиты (4,8 тысячи рублей).

Среди направлений с вылетом из столицы в рейтинг, помимо Орска и Кургана, вошли Воронеж (– 39 процентов), Новокузнецк (– 36), Ставрополь (– 35), Ижевск (– 34), Екатеринбург (– 32), Новосибирск (– 32), Красноярск (– 32), Санкт-Петербург (– 31) и Череповец (– 30 процентов).

С отправлением из Санкт-Петербурга в список также вошли маршруты в Пермь (– 39 процентов), Ульяновск (– 39), Новосибирск (– 37), Екатеринбург (– 35), Геленджик (– 35), Астрахань (– 34), Белгород (– 34), Челябинск (– 33), Ставрополь (– 33), Саратов (– 32), Воронеж (– 31), Уфа (– 30) и Курск (– 30 процентов).

Также аналитики отмечают попадание в рейтинг подешевевших сразу нескольких маршрутов на популярные морские курорты. Помимо уже упомянутых направлений Уфа – Анапа и Санкт-Петербург – Геленджик, это Красноярск – Анапа (– 35), Уфа – Сочи (– 32), Самара – Анапа (– 31), Челябинск – Анапа (– 30 процентов).

<https://ria.ru/20210117/aviability-1593417266.html>

[Вернуться в оглавление](#)