



## Ежедневный мониторинг СМИ

21 ЯНВАРЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.01.21; АВИАКОМПАНИИ ПОКА НЕ ЗАЖГЛИСЬ ИДЕЕЙ СОЗДАНИЯ ЛОУКОСТЕРОВ В РОССИИ; РАНЕЕ ВОПРОС ИХ ПОЯВЛЕНИЯ ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ МИНИСТР САВЕЛЬЕВ .....	3
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2021.01.21; НАЛЕТАЙ, ПОДЕШЕВЕЛО; В РОССИИ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ ЕЩЕ ДВЕ АВИАКОМПАНИИ-ЛОУКОСТЕРА .....	4
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.01.20; СОЗДАНИЕ ЕЩЕ ДВУХ ЛОУКОСТЕРОВ В РФ: ПОСИЛЬНАЯ ЗАДАЧА ИЛИ НОВАЯ УТОПИЯ? .....	5
ОТР; ВАЛЕРИЯ МАГАНОВА; 2021.01.21; «В РОССИЙСКИХ УСЛОВИЯХ МОДЕЛЬ ЛОУКОСТЕРА НЕ ЖИЗНЕСПОСОБНА». КАК ПОЯВЛЕНИЕ НОВЫХ АВИАКОМПАНИЙ ПОВЛИЯЕТ НА СТОИМОСТЬ БИЛЕТОВ? .....	7
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.01.21; СУММА ТРЕХ ИЗМЕНЕНИЙ: «АЭРОФЛОТ» ЗАХОТЕЛ УЖЕСТОЧИТЬ НОРМЫ ПРОВОЗА БАГАЖА В РФ; РАЗРЕШЕННЫЕ ГАБАРИТЫ ПОТЕРЯЮТ 20% В СЛУЧАЕ ПРИНЯТИЯ НОВЫХ НОРМ.....	8
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА УРФО; ЕВГЕНИЙ КИТАЕВ, АНАТОЛИЙ МЕНЬШИКОВ, НАТАЛИЯ ШВАБАУЭР; ПОД КРЫЛОМ НЕ СТРАШНО; ПОЧЕМУ МЕГАПОЛИСЫ СОПРОТИВЛЯЮТСЯ ПРИНЯТИЮ ПРОЕКТОВ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ .....	10
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.21; УГОЛЬ ПЕРЕВАЛИЛ ЧЕРЕЗ ДЕНЬГИ; ЛИКВИДНОСТЬ РЫНКОВ ЗАГРУЗИЛА ПОРТЫ.....	12
РОССИЯ 24; АННА СОРОКИНА; 2021.01.20; В ГЕЛЕНДЖИКЕ ИДЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО АЭРОПОРТА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	13
РИА НОВОСТИ; 2021.01.20; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОДРОМА В КЕМЕРОВО МОГУТ ВКЛЮЧИТЬ В ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ .....	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2021.01.20; БКАД ГАРАНТИРУЕТ ЛИЗИНГ; РЕГИОНЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА ОБНОВЯТ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В 2021 ГОДУ .....	14
ТАСС; 2021.01.20; В СБ СЧИТАЮТ, ЧТО КОММУНИКАЦИИ В КАРАБАХЕ ОБЕСПЕЧАТ ТРАНЗИТ РФ, ИРАНА, ТУРЦИИ И ГРУЗИИ .....	15
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.01.21; АЕБ РАСКРИТИКОВАЛА «АВТОДАТУ»; АССОЦИАЦИЯ НЕ СМОГЛА ПОНЯТЬ СМЫСЛ СОЗДАНИЯ ЭТОЙ СИСТЕМЫ .....	16
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.01.21; МАШИНА БЕЗ БРЕМЕНИ: В РФ ХОТЯТ ОТМЕНИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ НА ЭКОЛОГИЧНЫЕ АВТО; МИНЭК ПРЕДЛАГАЕТ ДАТЬ ТАКУЮ ЛЬГОТУ, В ЧАСТНОСТИ, ВЛАДЕЛЬЦАМ МАШИН НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ.....	17
ТАСС; 2021.01.20; СИСТЕМУ НОВОЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ СПРОЕКТИРУЮТ В 11 РОССИЙСКИХ ГОРОДАХ В 2021 ГОДУ .....	19
ТАСС; 2021.01.20; ГРУЗОБОРОТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫРОС ДО 102 МЛН ТОНН.....	20
ТАСС; 2021.01.20; ЭКСПОРТ ЗЕРНА В КИТАЙ ИЗ РЕГИОНОВ СИБИРИ СОКРАТИЛСЯ ИЗ-ЗА НОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ К УПАКОВКЕ .....	21

---

ИНТЕРФАКС; 2021.01.20; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБРИЛ К ПРИНЯТИЮ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ ПОРТОВЫХ ИНВЕСТИТОРОВ .....	22
ТАСС; 2021.01.20; СУД ПРЕДПИСАЛ ФАС ОТМЕНИТЬ ШТРАФ В ОТНОШЕНИИ «ВАРАНДЕЙСКОГО ТЕРМИНАЛА» .....	23
ТАСС; 2021.01.20; У ГЛАВЫ АДМИНИСТРАЦИИ ОБСКОГО БАССЕЙНА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ПРОШЛИ ОБЫСКИ.....	23
ТАСС; 2021.01.20; В АЭРОПОРТУ ТОМСКА ПЛАНИРУЮТ СДЕЛАТЬ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ ДЛИННЕЕ НА 200 М.....	24
РБК; ИЛЬЯ БАЛЕВИЧ; 2021.01.21; В НОВОСИБИРСКЕ ВПЕРВЫЕ СУД НАЗНАЧИЛ ОРНИТОЛОГИЧЕСКУЮ ЭКСПЕРТИЗУ НА СВАЛКЕ .....	24
ИНТЕРФАКС; 2021.01.20; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» В 2020 Г. ПОЛУЧИЛА 1,4 МЛРД РУБ. ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ.....	25
ТАСС; 201.01.20; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ СИБИРИ СНИЗИЛСЯ В 2020 ГОДУ В СРЕДНЕМ НА 40%.....	26
КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; ЕКАТЕРИНА АРТЕМОВА; 2021.01.20; НЕЛЕТНЫЕ ПОЛГОДА; ПАНДЕМИЯ УРОНИЛА ГОДОВОЙ ПАССАЖИРОПОТОК В БОЛЬШОМ САВИНО.....	26
ТАСС; 2021.01.20; МАНТУРОВ: ПРОИЗВОДСТВО МС-21 ПОТЕНЦИАЛЬНО МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ДО 100 САМОЛЕТОВ В ГОД .....	27
ТАСС; 2021.01.20; РОСТЕХ СОЗДАЕТ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ СИСТЕМУ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ДЛЯ SSJ NEW .....	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.01.20; СПЕЦИАЛИСТЫ ОАК НАЧАЛИ СБОРКУ ОБНОВЛЕННОГО ПЛАНЕРА ИЛ-114-300 .....	28

## ПУБЛИКАЦИИ

### ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.01.21; АВИАКОМПАНИИ ПОКА НЕ ЗАЖГЛИСЬ ИДЕЕЙ СОЗДАНИЯ ЛОУКОСТЕРОВ В РОССИИ; РАНЕЕ ВОПРОС ИХ ПОЯВЛЕНИЯ ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ МИНИСТР САВЕЛЬЕВ

Глава Росавиации Александр Нерадько 20 января провел совещание с руководителями авиакомпаний для обсуждения предложения министра транспорта Виталия Савельева. По мнению министра, российский авиарынок в период пандемии нуждается в низкобюджетных перевозках – люди сейчас не готовы платить большие деньги. Кроме того, только лоукостер в кризисный период приносит прибыль, как это демонстрирует сейчас «Победа» (1,4 млрд руб. чистой прибыли за 2020 г.). Савельев предложил перевозчикам подумать над созданием новых лоукостеров или даже над переходом самих авиакомпаний на работу по этой схеме. По мнению Савельева, в России нужно создать как минимум еще два лоукостера помимо «Победы» – они должны базироваться и осуществлять перевозки в средней полосе России и на Дальнем Востоке соответственно. «Я не очень уверен, что можно на базе какой-то авиакомпании сделать лоукостер <...> [Тем не менее] мы хотим эту опцию для авиакомпаний оставить», – заявил министр агентству ТАСС 19 января.

Дальневосточный лоукостер и стал предметом обсуждения на совещании у Нерадько. На встречу были приглашены руководители авиакомпаний «Ютэйр», «Уральские авиалинии», Red Wings, «Азимут», S7 и «Ямал», а также три представителя «Сбера». Ни один из перевозчиков не высказал желания участвовать в проекте. «У S7 нет планов менять текущую бизнес-модель и переходить в лоукост-сегмент», – сообщили «Ведомостям» в компании. По данным «Ведомостей», представители «Сбера» не подтвердили намерение банка напрямую инвестировать в создание новой компании, о котором ранее говорил Савельев. «Сбер» лишь готов продолжать выдавать авиакомпаниям займы и поставлять самолеты в лизинг, пересказали «Ведомостям» тезисы выступающих участники встречи.

В авиакомпаниях не поняли идею министра, отметив, что стоимость перелета сегодня и так серьезно снизилась. «На российском рынке много лет предложение избыточно, что обеспечивает низкую стоимость билетов, – говорит представитель Red Wings. – Особенно конкуренция внутри России обострилась в пандемию коронавируса». Цены на билеты действительно снизили уже S7, «Аэрофлот», «Победа», Utair, «Россия» и «Уральские авиалинии». Так, перелет из Москвы в Санкт-Петербург рейсом «России» в конце января по тарифу «эконом» обойдется в 1000–2000 руб. Билеты на рейсы S7 из Москвы в Анапу на эти же даты стоят 1500–2000 руб., в Геленджик – чуть более 2000 руб.

Еще в 2018 г. «Сберу» и ВТБ поручили создать авиакомпанию для региональных перевозок. Как писали «Ведомости», ее пассажиропоток планировался на уровне 6–10 млн человек в год. Крупнее на тот период были только «Аэрофлот» и S7. За счет компании доля прямых региональных перевозок должна была вырасти до 50% (с 23%), но проект так и остался нереализованным. Эксперты и тогда рассуждали, что сначала нужно создать стратегию развития региональных перевозок и исходя из нее выбрать приоритетные механизмы – создание новой авиакомпании или поддержка существующих.

Создавать лоукостер прицельно для Дальнего Востока также нецелесообразно, подсчитали участники встречи. Бизнес-модель лоукостера предполагает снижение операционных расходов до минимума. Большая доля расходов – это оплата авиакеросина и аэропортовых услуг. При этом аэропортовые сборы на Дальнем Востоке в 2–3 раза выше, чем в среднем по стране, а стоимость керосина на 50% выше, признали в S7. По

данным Минвостокразвития, керосин в аэропортах Дальневосточного региона в среднем стоил 70 000 руб. за тонну в докризисный период. Для сравнения: в «Пулково», «Шереметьево» это 36 000 руб. за тонну, в Екатеринбурге, Новосибирске, Ульяновске – 40 000 руб., по актуальным данным **Росавиации**. Наконец, пассажиропоток между пунктами внутри ДФО относительно низкий – большинство рейсов выполняется через Москву. «Для модели лоукостера нужен большой пассажиропоток, не факт, что Дальний Восток и Сибирь могут обеспечить трафик, достаточный для безубыточной работы лоукостера», – говорит представитель Red Wings. Чтобы поддерживать низкие тарифы, авиакомпаниям нужны инструменты для снижения затрат при полетах в Сибири и на Дальнем Востоке, а регламент работы дальневосточных аэропортов не позволяет говорить о высокой эффективности использования флота (всего три аэропорта в регионе работают круглосуточно), добавляют в S7.

В качестве решения S7 предложила зафиксировать темп роста тарифов и сборов в аэропортах Дальнего Востока и Сибири на уровне инфляции и установить повышенный коэффициент возмещения акциза на топливо в этих регионах.

Представители «Уральских авиалиний», «Азимута» и «Сбера» отказались от комментариев, с представителем «Ямала» связаться не удалось. В одной из авиакомпаний – участников совещания сообщили, что тема создания лоукостеров пока даже не обсуждалась ее руководством. **Представитель Росавиации не стал комментировать итоги совещания, сославшись на то, что оно рабочее.**

Гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров указывает на то, что и проблема прямого авиасообщения в обход Московского авиаузла остается нерешенной: «Большая доля перелетов в России, особенно из Сибири и с Дальнего Востока, осуществляется через Москву, что не оптимально. Переход на развитие рейсов между региональными городами без задействования крупных хабов и в годы с динамичным пассажиропотоком выглядел сложно решаемым. В горизонте до 2021 г. его решить будет невозможно», – говорит Бурмистров. При этом классическая модель лоукостера как раз предполагает перевозку пассажиров в режиме р2р (point-to-point), т. е. из любого в любой пункт без перелета в хаб. Кроме того, классические лоукостеры эксплуатируют однотипный парк воздушных судов (например, у «Победы» это Boeing 737). Большинство российских авиакомпаний этому требованию сейчас не соответствуют.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/01/20/854875-aviakompanii-zazhglis>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2021.01.21; НАЛЕТАЙ, ПОДЕШЕВЕЛО; В РОССИИ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ ЕЩЕ ДВЕ АВИАКОМПАНИИ-ЛОУКОСТЕРА**

**Минтранс** ищет инвесторов для создания в России еще двух авиакомпаний-лоукостеров для работы на внутренних авиалиниях. Об этом сообщил **министр транспорта Виталий Савельев**.

По его словам, одним из крупнейших инвесторов в проекте создания лоукостера может стать Сбербанк. К проекту планируется привлечь и других инвесторов. Причина – необходимость удовлетворения спроса на низкобюджетные перевозки, возникшая из-за пандемии.

«Мы с президентом Сбербанка, Германом Оскаровичем Грефом, ведем активные переговоры по созданию лоукостера. Он готовится стать одним из крупнейших инвесторов. Кроме Сбербанка, мы, наверное, еще пригласим инвесторов – это нормальная конкуренция на рынке. В ближайшие три месяца мы более предметно уже можем на эту тему говорить», – сообщил **Савельев**. По его словам, создание лоукостера обсуждается именно в средней полосе России.

**Глава минтранса** отметил, что формат компании-лоукостера – будет ли она создана внутри групп авиакомпаний как дочерний перевозчик или же сформирована на базе уже существующего авиаперевозчика – с участниками отрасли еще обсудит **Росавиация**.

Впрочем, сам министр не уверен, передает его слова ТАСС, что идея создания лоукостера на базе уже существующей авиакомпании или использование гибридной модели перевозок удачна. Он отметил, что положительный опыт создания бюджетной компании из действующего перевозчика есть только у австралийской Qantas.

В **Минтрансе**, по словам **Савельева**, изучили международный опыт по данной тематике. «Согласно мировым трендам, наиболее быстрый рост показывает именно сектор лоукостеров. Премиальный сегмент растет медленно», – отметил он.

**Савельев** уверен, что наличие в стране трех лоукостеров, учитывая работающую сейчас «Победу», полностью покроет спрос на низкобюджетные перевозки по России.

Второй отечественный лоукостер, полагает **глава минтранса**, может появиться уже в 2022 году. При этом будет целесообразно, чтобы он осуществлял полеты из средней полосы России.

«Когда меня утверждали в Госдуме, я сказал, что в области авиации в первую очередь буду заниматься созданием лоукостеров. На мой взгляд, вполне реалистично создать два лоукостера: один в средней полосе России, второй – на Дальнем Востоке, – сказал он (цитата по ТАСС). – «Победа» есть, сегодня можно сделать первый шаг – создать его в средней полосе, где мы видим пассажиропоток отдельный для лоукостера. А третий – это Дальний Восток, но это попозже. Второй лоукостер мы можем реально создать, если не в этом году, то в следующем точно».

<https://rg.ru/2021/01/20/v-rossii-mogut-poiavitsia-eshche-dve-aviakompanii-loukostera.html>

### **РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.01.20; СОЗДАНИЕ ЕЩЕ ДВУХ ЛОУКОСТЕРОВ В РФ: ПОСИЛЬНАЯ ЗАДАЧА ИЛИ НОВАЯ УТОПИЯ?**

Новый виток обсуждений в транспортной отрасли вызвало заявление **министра транспорта РФ Виталия Савельева** о возможности создания в России создание новых компаний-лоукостеров. РЖД-Партнер саккумулировал озвученные планы **Минтранса России** и нынешнее состояние рынка лоукостеров.

Что такое лоукостер?

Лоукостер – это тип воздушного транспорта, который предлагает пассажирам ограниченный набор услуг. За счет различных мер экономии (единый класс для всех пассажирских мест, использование только электронных билетов, выполнение рейсов ранним утром или поздним вечером для минимизации задержек и т. д.) стоимость перелета на лоукостерах минимальная.

Насколько развита в РФ система перелетов на лоукостерах?

В России система перелетов на лоукостерах начала развиваться лишь в 2007 году. В Ростов из Москвы лоукостеры летали под флагом SkyExpress на Boeing 737. В 2009 году к SkyExpress присоединилась авиакомпания «Авианова». Из Москвы в Ростов начали летать Airbus A320. Но осенью 2011-го обе компании прекратили регулярные пассажирские перевозки.

В октябре 2013 года «Аэрофлот» зарегистрировал лоукостер «Добролет». В августе прошлого года деятельность этой компании была приостановлена из-за санкций ЕС в отношении России. Через месяц «Аэрофлот» зарегистрировал новую дочернюю компанию – ООО «Бюджетный перевозчик». Самолеты этой компании стали летать с 1 декабря 2014 года под брендом «Победа». На данный момент в России есть только один лоукостер.

Как сейчас работает единственный лоукостер в стране?

В 2018 году «Победа» стала мировым лидером по росту пассажиропотока. В этом же году производитель самолетов Boeing отметил, что «Победа» устанавливает новые стандарты

мировой авиационной индустрии. А в конце прошлого года компания вошла в топ-5 самых быстрорастущих авиакомпаний мира.

Как сообщил **В. Савельев**, в прошлом году она привезла 1,4 млрд руб. чистой прибыли и перевезла 9 млн пассажиров. «Если бы они не приостановили перевозки на фоне пандемии на 2 месяца, она бы повторила рекорд прошлого года в 10 млн пассажиров. За 6 лет работы «Победа» в общей сложности принесла около 16,5 млрд руб. чистой прибыли», – сказал он.

Но несмотря на всю динамику развития «Победа» периодически попадает в центр внимания СМИ не всегда по позитивным причинам. Так, к примеру, летом **Росавиация** отказала лоукостеру в предоставлении субсидий на частичную компенсацию расходов в связи со снижением доходов из-за падения объемов пассажирских перевозок.

А ранее ажиотаж вызвала публикация «Победы» на своих страницах в соцсетях поста, который отвечает на вопрос «Разрешено ли клиентам авиакомпании меняться местами в салоне самолета?». В одном из пунктов сообщалось, что пересаживаться на борту «Победы» нельзя, потому что при авариях или катастрофах опознать пассажира можно по зарегистрированному месту. После этого объяснения «Победу» захейтили, она удалила пост.

Как давно в РФ планируется создать новые авиакомпании-лоукостеры?

Тема создания авиакомпании для полетов внутри ДФО обсуждается несколько лет. В декабре 2019 года сообщилось, что соответствующий вопрос рассматривают Минпромторг, **Минтранс**, Минэкономразвития, Минфин и **Росавиация** совместно со Сбербанком, ВТБ и госкорпорацией «Ростех». А в ноябре 2019-го сообщалось, что в России может появиться лоукостер, специализирующийся именно на дальневосточном направлении.

Спустя ровно год, в начале декабря 2020-го, тогда еще гендиректор «Аэрофлота» **Виталий Савельев** на заседании профильного комитета Госдумы заявил, что количество лоукостеров в России должно стать больше. «Таких лоукостеров, как авиакомпания «Победа», должно быть больше в нашей стране. Сейчас мировой тренд показывает, что вся авиация развивается именно в части низкобюджетных перевозчиков», – заявил он.

Во вторник, 19 января, в СМИ появилась информация о том, что бывший первый заместитель главы **Минтранса России** и руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько** поручил проработать вопрос по созданию лоукостеров в Сибири и на Дальнем Востоке, и 20 января авиакомпании выступят в **Росавиации** на совещании по этому вопросу, где обсудят возможность создания лоукостеров на базе существующих авиакомпаний или внутри группы.

Комментируя эту встречу, **В. Савельев** заявил, что рынок «все-таки настроен, и сейчас сама пандемия показывает, что люди не готовы платить большие деньги». «Я не очень уверен до сих пор, что можно на базе какой-то авиакомпании сделать лоукостер: многие авиакомпании, и за рубежом, и у нас, делают гибридные модели, но не работает эта модель в полном объеме», – сказал он.

По мнению **Савельева**, согласно мировым трендам, наиболее быстрый рост набирает именно сектор лоукостеров, премиальный сегмент растет медленно. «Средний сегмент, в котором работают российские перевозчики, недолгий: перевозчики должны будут принять для себя решение: или уйти в премиальный сегмент, или стать лоукостером», – считает он. Сколько новых лоукостеров может появиться в РФ?

**В. Савельев** заявил, что создание двух лоукостеров в РФ вполне реалистично, три лоукостера, включая «Победу», покроют имеющийся спрос на низкобюджетные перевозки.

Когда в РФ может появиться новый лоукостер?

Как отметил министр, создать новый лоукостер в центральной части России реально в 2022 году.

В каком регионе рассматривается создание лоукостеров?

Днем ранее сообщалось, что авиакомпании-лоукостеры могут базироваться в аэропортах Жуковского, Челябинска и Калининграда.

«Когда меня утверждали в Госдуме, я сказал, что в области авиации в первую очередь буду заниматься созданием лоукостеров, на мой взгляд, вполне реалистично создать два лоукостера: один в средней полосе России, второй – на Дальнем Востоке», – поделился **В. Савельев**.

Но, по сообщению министра, сложнее стоит вопрос с дальневосточным лоукостером, так как для лоукостера нужен большой пассажиропоток.

Насколько дорого обойдется создание новых авиакомпаний-лоукостеров?

**В. Савельев** заверил, что создание лоукост-авиакомпаний не требует огромных затрат.

По его словам, инвестиции в создание «Победы» изначально были запланированы на уровне в \$100 млн, позже сокращены до \$50 млн.

«Когда мы пришли к идее создания лоукостера, мы делали бизнес-план, мы поняли, что это не какие-то страшные деньги: у нас в плане создания «Добролета» было заложено всего \$100 млн, для старта нужно минимум 12–15 самолетов. В итоге мы проинвестировали всего лишь \$50 млн.

**Министр транспорта** напомнил, что до «Победы» ни один запуск лоукостера внутри страны не увенчался успехом – они не могли конкурировать с западными лоукостерами ввиду отсутствия гармонизации российского законодательства с европейским и американским.

«Лоукостер – это самолеты, которые могут летать на расстояние 2,5 тыс. км, там более скромный сервис, но за счет этого стоимость билета ниже. Лоукост работает не за счет демпинга стоимости билетов, а за счет снижения затрат», – сказал **Савельев**, добавив, что модель лоукостера строится в том числе и на использовании монофлота, одноклассной компоновки, быстрого оборота самолетов.

Кто может профинансировать создание сети лоукостеров?

Одним из крупнейших инвесторов в проекте по созданию лоукостера в центральной части России может стать Сбербанк. В проект также могут быть привлечены и другие инвесторы. Более предметно этот вопрос руководители отрасли обсудят в ближайшие 3 месяца.

Кто из ближайших соседей РФ также настроен на создание сети лоукостеров?

Как сообщал еще летом министр транспорта и коммуникаций страны Алексей Авраменко, в Беларуси планируется создание лоукост-перевозчика с базой в Гродно.

Он отметил, что ранее страна заключила соглашение с венгерским лоукостером Wizz Air о полетах из аэропорта Гродно, но планы были отложены из-за пандемии коронавируса. Как отметил министр, переговоры планируется возобновить и страна приглашает другие лоукостеры в свои аэропорты.

Беларусь также хочет создать свою вторую авиакомпанию. Это будет лоукост-перевозчик, сообщил министр. Предлагаемое название – Hrodna Airlines. Одним из самых перспективных направлений назван Израиль.

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/comments/sozdanie-eshche-dvukh-loukosterov-v-rf-posilnaya-zadacha-ili-novaya-utopiya/>

### **ОТР; ВАЛЕРИЯ МАГАНОВА; 2021.01.21; «В РОССИЙСКИХ УСЛОВИЯХ МОДЕЛЬ ЛОУКОСТЕРА НЕ ЖИЗНЕСПОСОБНА». КАК ПОЯВЛЕНИЕ НОВЫХ АВИАКОМПАНИЙ ПОВЛИЯЕТ НА СТОИМОСТЬ БИЛЕТОВ?**

В **Минтрансе** и **Росавиации** предложили создать новые лоукостеры – бюджетные авиакомпании. А ранее президент **Владимир Путин** поручил расширить программы льготных авиаперевозок. В первую очередь, это касается перелетов на Дальний Восток и обратно.

В эфире программы «Отражение» директор Ассоциации «Объединение туроператоров в сфере выездного туризма «ТурПомощь» Александр Осауленко рассказал подробнее о программе субсидированных авиабилетов для Дальнего Востока. До 13 января их продавал «Аэрофлот» в экономклассе гражданам до 23 лет и старше 60 (для женщин – свыше 55 лет).

По словам Осауленко, выделенных на субсидированные перевозки средств может быть недостаточно. А с учетом подорожания топлива авиакомпании не могут сейчас позволить себе летать в убыток.

«Мы надеемся, что жители Дальнего Востока уже в большем объеме, не только определенные социальные категории, все-таки смогут воспользоваться данными видами тарифов и прилететь в центральную часть России», – заметил он.

Эксперт также затронул вопрос возможностей для появления новых лоукостеров. По его словам, в России есть для этого «база» – авиапарк, аэродромы.

«Вместе с тем подавляющее большинство парков наших компаний – в основном, зарубежные самолеты, где мы платим лизинги. Это валюта. Билет растет не сам по себе, и платеж не меняется в валютной составляющей со стороны авиакомпании лизингодателю. Для потребителя, конечно, это все растет», – добавил Осауленко.

Он подчеркнул, что для реализации бюджетных перелетов нужно оказывать также финансовую поддержку от региональных бюджетов.

В свою очередь, независимый аналитик в сфере транспорта и авиации Дмитрий Адамидов считает, что в российских условиях модель лоукостера не жизнеспособна. Для ее создания нужно учитывать многие нюансы, по его словам, – большое количество воздушных судов, достаточно легкий к ним доступ и т.д.

«Сейчас даже с субсидированием перевозки достаточно скромные. Поэтому можно сказать, что у нас сейчас все лоукостеры», – прокомментировал он.

Эксперт отметил, что цена на перевозку зависит от расстояния, но не от количества авиакомпаний. Соответственно, если лоукостеров станет больше – на стоимость билетов это не повлияет.

<https://otr-online.ru/news/v-rossijskih-usloviyah-model-loukostera-ne-zhiznesposobna-kak-poyavlenie-novyh-aviakompaniy-povliyaet-na-stoimost-biletov-171294.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.01.21; СУММА ТРЕХ ИЗМЕНЕНИЙ: «АЭРОФЛОТ» ЗАХОТЕЛ УЖЕСТОЧИТЬ НОРМЫ ПРОВОЗА БАГАЖА В РФ; РАЗРЕШЕННЫЕ ГАБАРИТЫ ПОТЕРЯЮТ 20% В СЛУЧАЕ ПРИНЯТИЯ НОВЫХ НОРМ**

В России обсуждают возможность уменьшить размеры провозимого авиапассажирами багажа на 20%. С такой инициативой выступил «Аэрофлот», рассказали «Известиям» два источника в крупных авиакомпаниях. Перевозчик предложил Минтрансу внести изменения в Федеральные авиационные правила и сократить размеры провозимого багажа с 203 до 158 см по сумме трех измерений, говорят собеседники издания. Благодаря этому перевозчики смогут увеличить свои доходы, полагают участники рынка. **В Минтрансе подтвердили факт обсуждения изменений, но отметили, что вопрос требует дополнительной проработки со всеми участниками рынка. Росавиация уже увидела в этой инициативе социально-негативные риски, сообщили источники «Известий». А в «Общероссийском объединении пассажиров» спрогнозировали большое количество конфликтных ситуаций.**

Инициатива не наказуема

«Аэрофлот» направил в Минтранс предложение внести изменение в федеральные авиационные правила (ФАП), снизив размеры провозимого багажа с 203 до 158 см по сумме трех измерений, рассказали «Известиям» два источника в крупных авиакомпаниях.

**Представитель Минтранса подтвердил «Известиям» факт обсуждения изменений**

**правил провоза багажа. По его словам, вопросы внесения изменений в ФАП требуют дополнительной проработки со всеми участниками рынка авиаперевозок и общественными организациями, поэтому окончательного решения пока не принято.**

Министерство передало рассмотрение инициативы «Аэрофлота» в **Росавиацию**, которая обсудила ее на совместном с перевозчиком совещании, рассказали собеседники «Известий» в авиакомпаниях. По их словам, по итогам встречи федеральное агентство направило в **Минтранс** письмо, в котором указало на социально-негативные риски инициативы. **В Росавиации и «Аэрофлоте» воздержались от комментариев.**

Из ФАП следует, что предельные размеры багажа пассажиров не должны превышать 203 см по сумме трех измерений. Багаж большего размера называется негабаритным, и его перевозку нужно согласовать с авиакомпанией. Пассажирам приходится за это доплачивать.

С приходом лоукостера «Победа» в России появились безбагажные тарифы: клиенты начали сами выбирать, покупать более дешевый авиабилет и лететь только с ручной кладью или платить дороже, но путешествовать с чемоданом.

Аргументы «за»

Из-за беспрецедентного кризиса в авиационной отрасли в 2020 году пассажиропоток российских авиакомпаний сократился на 46% до 69,2 млн человек, следует из оперативных данных **Росавиации**. По оценке рейтингового агентства НКР, выручка перевозчиков в 2020 году могла снизиться на 350–400 млрд рублей.

Авиакомпании много потеряли и теперь хотят отыграться, считает ведущий эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко. Инициатива «Аэрофлота» исходит из желания авиакомпании заработать, согласен председатель «Общероссийского объединения пассажиров» Илья Зотов. По словам представителя Nordwind, принятие нормы принесет прибыль компаниям. Роста поступлений от продажи негабаритного багажа после изменения правил ждут и в Smartavia, рассказал «Известиям» ее представитель.

В Nordwind заявили, что изменений не почувствует половина пассажиров, летающих с багажом. По данным билетного агрегатора Aviasales, таких туристов около 30%. Доля летающих с багажом пассажиров зависит от направления: например, на маршруте Москва–Владивосток их более 90%, а на рейсе Москва–Санкт-Петербург – 10%, сказал представитель сервиса.

При этом в России число пассажиров с багажом сокращается. Среди билетов, забронированных в 2020 году с датой вылета в январе–июне 2021 года, на тарифы, включающие перевозку багажа, пришлось 58% продаж. В аналогичный период прошлого года эта цифра составляла 64%, сообщил «Известиям» представитель Viletix.

Самые продаваемые чемоданы в России имеют размеры 159 см по сумме трех измерений, рассказал представитель интернет-магазина good-chemodan.ru. По его словам, на них приходится больше половины продаж, а 40% – это чемоданы меньшего размера – 149 см.

Норма провоза багажа размером 158 см широко используется крупными иностранными авиакомпаниями. «Аэрофлот» предложил считать негабаритным багажом тот, размеры которого превышают эту величину. До конца сентября 2020 года авиакомпания ограничивала размеры провозимого багажа 158 см в сумме трех измерений. Багаж от 158 до 203 см перевозчик считал крупногабаритным, за перевозку которого нужно было дополнительно оплатить 2,5–3 тыс. рублей, а за превышение 203 см – 5–6 тыс. рублей. С октября «Аэрофлот» начал полностью применять правила из ФАП, то есть считать негабаритным только багаж свыше 203 см.

Такая же норма багажа действует, например, у Lufthansa, British Airways, Air France, KLM, Alitalia, Aer Lingus, Qatar Airways, United Airlines, указано на официальных сайтах перевозчиков.

Увидели риски

Пассажиры крайне негативно отреагируют на сокращение размеров провозимого багажа, отметил представитель Smartavia. Новые правила приведут к большому количеству конфликтных ситуаций для пассажиров, спрогнозировал Илья Зотов. По его словам, подобные решения ухудшают качество предоставляемых услуг.

В России конкурентный рынок, поэтому как такового госрегулирования не требуется, считает Андрей Крамаренко. Но его отмена может привести к неудобствам пассажиров, считает эксперт.

– Никто не пытается конкурировать за пассажира сервисом, все пытаются конкурировать только с ценой. Соответственно, уровень сервиса не имеет равным счетом никакого значения. Если сейчас минимум 203 см по сумме трех измерений, а разрешат 158, тогда все авиакомпании сделают 158, – считает эксперт.

В качестве примера он вспомнил ситуацию с либерализацией норм провоза ручной клади: как только отменили регулирование и оставили его на усмотрение участников рынка, то все игроки, кроме двух-трех, тут же сделали норму провоза ручной клади ниже «любого гигиенического минимума». Регулирование имеет смысл для того, чтобы сохранить «гигиенический минимум» и обеспечить минимальные права пассажиров, добавил Андрей Крамаренко.

<https://iz.ru/1114175/maksim-talavrinov/summa-trekh-izmenenii-aeroflot-zakhotel-uzhestochit-normy-provoza-bagazha-v-rf>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА УРФО; ЕВГЕНИЙ КИТАЕВ, АНАТОЛИЙ МЕНЬШИКОВ, НАТАЛИЯ ШВАБАУЭР; ПОД КРЫЛОМ НЕ СТРАШНО; ПОЧЕМУ МЕГАПОЛИСЫ СОПРОТИВЛЯЮТСЯ ПРИНЯТИЮ ПРОЕКТОВ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ**

Правительство Свердловской области отклонило уже вторую редакцию проекта приаэродромной территории (ПАТ) аэропорта Кольцово, против которого выступали местные застройщики.

Буквально накануне, подводя итоги года, министр строительства и развития инфраструктуры региона Михаил Волков заметил, что документ, получивший отрицательное заключение, был оценен всесторонне органами госвласти субъекта РФ и четырьмя муниципалитетами, чьи интересы могут быть затронуты. Почти единогласно все высказались, что в такой версии он неприемлем.

– Екатеринбург относится к числу городов, которые находятся достаточно близко от аэропорта. У нас даже шутят, что дорога в Кольцово в ширину больше, чем в длину. Город не может развиваться без аэропорта, но и аэропорт не должен накладывать ограничения на оборот жилья. Требуется документ, который устроит всех, – прокомментировал принятое решение Волков.

Если бы ПАТ приняли в той версии, что предложили разработчики (петербургская фирма «ТрансПроект СПб»), по подсчетам Гильдии строителей Урала, под вопросом оказалось бы возведение примерно восьми миллионов квадратных метров в семи важнейших локациях южнее улицы Малышева. Речь идет как о проектах комплексного освоения территорий (КОТ) типа микрорайонов Академический, Солнечный и Широкая речка, так и о реновации старого жилфонда в микрорайонах Уктус, Шинный и Северный Химмаш. Строительство там пришлось бы остановить или существенно понизить высотность домов, что тоже скажется на маржинальности проектов.

Заметим, что тот же Академический, презентованный первым лицам государства как пилотный КОТ еще 10 лет назад, все это время успешно развивался и претензий от аэропорта не получал. Так в чем же дело? А в том, что с 2017 года изменился Воздушный кодекс. Если до этого момента действовало правило 30-километровой особой защитной зоны вокруг воздушной гавани (в ней можно было строить по согласованию с Росавиацией), то после вступления в силу ФЗ-135 всех обязали проектировать ПАТ. В

каждой – семь подзон с разными уровнями ограничений в зависимости от близости к взлетно-посадочной полосе. В первой, к примеру, разрешается строить только объекты для организации и обслуживания воздушных перевозок. Во второй – то, что относится к инфраструктуре аэропорта. В третьей ограничена высотность. В четвертой запрещены сооружения, создающие помехи для систем навигации, посадки и связи. В пятой нельзя размещать опасные производственные объекты. В шестой – все, что способствует массовому скоплению птиц, допустим, свалки.

Самая большая по площади – седьмая зона, где регламентирован уровень шума, электромагнитного излучения и концентрация загрязняющих веществ в воздухе. В ее пределах жилищное строительство возможно только по согласованию с местными властями, **Росавиацией** и Роспотребнадзором. В противном случае застройщик обязан возместить ущерб, причиненный гражданам и юрлицам.

Конечно, то, что уже стоит, никто сносить не собирается, а вот к новым проектам – повышенные требования. Фактически под ограничения попадают не только высотки, но и школы, детские сады, больницы. Цель в общем-то благая: обеспечить безопасность полетов и исключить негативное влияние на окружающую среду и здоровье людей, но новые правила даже в переходный период (а он действует до момента утверждения ПАТ) уже осложнили строительство. Не столько для крупного бизнеса, сколько для частных лиц.

Теперь собственнику земли, чтобы получить разрешение на возведение и ввод коттеджа в эксплуатацию, требуется согласование в Уральском межрегиональном теруправлении воздушного транспорта и положительное заключение Роспотребнадзора. А для последнего необходимо экспертное заключение о соответствии объекта санэпидтребованиям. Работа экспертов, в отличие от госорганов, платная. Расценки начинаются от 50 тысяч и достигают нескольких сотен тысяч рублей. Не случайно объем ИЖС в юго-западном направлении в 2020 году сократился.

Пострадать от ограничений может не только Екатеринбург, но и города-спутники, а это уже удар по отрасли в целом и исполнению **нацпроекта** «Жилье». Из 2,3 миллиона квадратных метров, сданных в прошлом году в Свердловской области, 1,3 – доля мегаполиса и его ближайших соседей. Сейчас в стадии возведения находятся 283 здания на 3,3 миллиона квадратов. Причем это не только чисто коммерческое жилье, но и дома для переселенцев из ветхо-аварийного фонда, обманутых дольщиков. Не меньше проблем для города вызовет приостановка строительства соцобъектов: новые микрорайоны испытывают острую нехватку детсадов и школ. Кроме того, ПАТ теоретически может создать проблемы при возведении объектов и деревни Универсиады возле «Екатеринбург-Экспо».

Пока никто из застройщиков не заявлял публично о пересмотре планов. Возможно, надеются, что дважды отклоненный проект ПАТ побудит разработчиков сесть за стол переговоров.

– Диалог должен начинаться с консенсуса. И уже потом, исходя из баланса интересов авиабезопасности, гражданского строительства и развития территорий, нужно перерабатывать документ, – считает президент Гильдии строителей Урала Вячеслав Трапезников.

При этом все понимают, что избежать принятия ПАТ совсем не получится, иначе Кольцово грозит приостановка деятельности, а это крупный транспортный узел. До начала пандемии отсюда выполняли рейсы по 120 направлениям. В 2019-м аэропорт Екатеринбурга обслужил 6,3 миллиона пассажиров.

К слову, с аналогичной проблемой столкнулись и многие другие города России. Согласно Воздушному кодексу, они должны были утвердить проекты ПАТ еще к июлю 2018 года, но на сегодня смогли это сделать не все – лишь 58. Самые крупные проекты из согласованных – Шереметьево и Внуково в Москве.

– Так, в Хакасии в черту ПАТ попал целый город Абакан. Какой выход ищут коллеги? Создали рабочую группу, которая будет оценивать влияние ограничений на социальную и экономическую жизнь. А в Москве для утверждения седьмой подзоны поручено разработать методику расчета шумового воздействия. Также стоит упомянуть инициативу **Минтранса РФ** о сокращении размеров ПАТ за счет перехода на нормативы по эквивалентному уровню шума, среднему за сутки, – говорит Денис Снетков, заместитель генерального директора по связям с общественностью Уральского объединения строителей.

Так что же в перспективе? Вариантов два, считают эксперты: либо Федерация предоставит отсрочку на разработку ПАТ возле мегаполисов минимум до 2025 года, либо в седьмой подзоне разрешат выделять в ходе согласительных процедур участки под строительство «с условиями». Речь не о малых городах (к слову, в УрФО все они уже практически решили вопрос с ПАТ, поскольку массового ввода жилья там не ожидается), а именно о крупных.

Еще одним косвенным плюсом в возникшей ситуации, возможно, станет ликвидация системного перекоса в развитии территорий. В том же Екатеринбурге давно говорили о дисбалансе строек: новые микрорайоны росли в основном на юге и юго-западе, тогда как на севере интересных проектов появлялось очень мало. Все это вынуждало граждан покупать квартиры не там, где они привыкли жить, и провоцировало маятниковую миграцию.

А как у соседей?

ПАТ для аэропорта Тюмени Рошино пока не обнародован, и в областном союзе строителей не могут дать комментарий по теме. Что касается аэропорта Челябинска Баландино, то власти региона согласовали проект приаэродромной территории для него. Как пояснили «РГ» в министерстве строительства и развития инфраструктуры Челябинской области, из-за правил, действующих в третьей и четвертой подзонах, под ограничения может попасть высотное строительство в Тракторозаводском и Металлургическом районах Челябинска. Однако на основные площадки многоэтажного строительства в городе это не повлияет.

<https://rg.ru/2021/01/20/reg-urfo/na-urale-so-vtorogo-raza-ne-priniali-proekt-priaerodromnoj-territorii.html>

### **КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.21; УГОЛЬ ПЕРЕВАЛИЛ ЧЕРЕЗ ДЕНЬГИ; ЛИКВИДНОСТЬ РЫНКОВ ЗАГРУЗИЛА ПОРТЫ**

Несмотря на резкое падение цен на уголь в первой половине 2020 года, перевалка угля через морские порты по итогам года выросла на 7%, а по крупнейшим терминалам рост в среднем составил около 10%. Лучшую динамику неожиданно показали терминалы не Азии, а Атлантического бассейна в Мурманске и Усть-Луге. По мнению аналитиков, рост цен на уголь, вызванный избыточной ликвидностью на финансовых рынках и сокращением круга поставщиков, может продолжиться под влиянием стихийных бедствий в Австралии. В результате конъюнктура может остаться высокой в течение года-полутора, стимулируя и рост морской перевалки.

Грузооборот Мурманского морского торгового порта (ММТП, принадлежит СУЭК) в 2020 году составил 22,1 млн тонн, сообщила **пресс-служба** порта со ссылкой на выступление его гендиректора Алексея Рыкованова. Таким образом, с учетом того что в 2019 году порт отгрузил 17,5 млн тонн грузов, преимущественно угля, рост объемов составил 26,3%. Значительный рост погрузки наблюдается несмотря на то, что отгрузка на ММТП летом несколько недель была заблокирована после аварии моста через реку Колу, что заметно изменило объемы предложения на европейских рынках и повлекло за собой рост цен (см. “Ъ” от 2 июня 2020 года). Еще в июне в Мурманск был запущен обходной

маршрут (см. “Ъ” от 19 июня 2020 года), а в конце сентября движение запустили по новому мосту (см. “Ъ” от 28 сентября 2020 года).

Прочие крупные угольные терминалы также показывают высокий прирост объемов перевалки в 2020 году. Заметный рост фиксирует «Ростерминалуголь» (расположен в Усть-Луге, на него приходится 14% морского экспорта угля РФ), где перевалка угля в 2020 году выросла на 8,2%, до рекордных для предприятия 26,5 млн тонн, сообщила компания в январе. На 9,2%, до 27,9 млн тонн, увеличилась перевалка порта «Восточный», рассказывает собеседник “Ъ”, знакомый с ситуацией. Перевалка «Дальтрансугля» увеличилась на 13%, до 23,2 млн тонн.

По статистике Ассоциации морских торговых портов (АСОП), объем перевалки угля по итогам года увеличился на 7,1%, до 188,6 млн тонн.

Рост объемов перевалки наблюдается с начала второго полугодия, причем с июля по ноябрь, следует из данных АСОП, рост составлял более 10%, в ноябре – 25%. Тенденция к росту рынка подтверждается и статистикой железной дороги: погрузка угля в адрес морских портов, сообщало ОАО РЖД, выросла на 7,6% к уровню 2019 года, до 166,7 млн тонн, причем в декабре рост составил 20%, и в январе погрузка продолжает расти (см. “Ъ” от 13 января).

Тем не менее, пояснили “Ъ” в Минэнерго, экспорт угля по итогам 2020 года, по предварительным оценкам, составил 208–210 млн тонн, что на 5–6% ниже показателей 2019 года. За январь–ноябрь 2020 года, сообщили в министерстве, экспорт угля упал на 5,9%, внутреннее потребление – на 15,3%.

Текущий рост цен на уголь является следствием избыточной ликвидности на финансовых рынках, возникшей в результате действий центробанков Евросоюза и США, говорит Максим Худалов из АКРА. Эти действия уже привели к росту цен на сталь, руду, цветные металлы и, наконец, отразились на угле. При этом в Австралии ожидаются наводнения с приходом Ла-Нинья, что также может поддержать угольные цены. К тому же период низких цен убрал с рынка часть поставщиков с наиболее высокой себестоимостью, в первую очередь американских.

Таким образом, полагает эксперт, вполне можно ожидать высоких цен на уголь в ближайшие год-полтора и, следовательно, высоких объемов морской перевалки.

Возможные риски он видит в новом витке санкций против российских сырьевых компаний, которые могут затронуть и угольщиков. Кроме того, угольные компании и потребители их продукции в мире сталкиваются с усиливающимся давлением экологов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4654250>

### **РОССИЯ 24; АННА СОРОКИНА; 2021.01.20; В ГЕЛЕНДЖИКЕ ИДЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО АЭРОПОРТА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

В Геленджике в рамках программы развития аэродромной сети России идет строительство нового аэропорта. Сейчас строители приступили к монтажу кровли здания. Она имеет сложную форму и символизирует парящую над бухтой птицу. Открыть новый терминал планируют к началу курортного сезона 2022 года.

<https://www.vesti.ru/video/2260579>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.01.20; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОДРОМА В КЕМЕРОВО МОГУТ ВКЛЮЧИТЬ В ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ**

Руководство компании «Новпорт» надеется, что реконструкцию аэродрома в Кемерово, в том числе и взлетно-посадочной полосы, будет включена в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** после 2024 года, сообщил журналистам заместитель гендиректора аэропортового холдинга «Новпорт» Евгений Янкилевич.

Ранее со ссылкой на губернатора Кузбасса сообщалось, что новый терминал строящегося аэропорта в Кемерово планируется ввести в эксплуатацию в мае 2021 года. Это будет трехэтажное здание площадью почти 12 тысяч квадратных метров с тремя телескопическими трапами и другими удобствами для пассажиров.

«Хотелось бы видеть параллельное развитие и аэродромной составляющей инфраструктуры аэропорта Кемерово. Если говорить о взаимосвязи между аэродромом и терминалом, <...> из трех трапов мы сможем использовать только два телетрапа, потому что перед третьим не будет еще хватать части перрона, но основная проблема в Кемерово даже не перрон, а состояние взлетно-посадочной полосы», – сказал Янкилевич.

Он подчеркнул, что состояние взлетно-посадочной полосы – эксплуатационное, позволяет безопасно принимать воздушные суда, но, к сожалению, ее разрушение прогрессирует и полосу все сложнее содержать в эксплуатационном состоянии.

«Поэтому не единожды и губернатор Кузбасса, и руководство холдинга обращались к федеральным властям о необходимости скорейшей реконструкции взлетно-посадочной полосы и других элементов аэродрома аэропорта Кемерово. Мы рассчитываем, что все наши заявки будут одобрены и Кемерово будет включен в программу развития – та, которая сейчас формируется после 2024 года», – отметил Янкилевич.

Он добавил, что холдинг, скорее всего, возьмет на себя финансирование проектных работ.

«Чтобы не затягивать время, проведем проектные работы по реконструкции аэродрома Кемерово за свои деньги, получим проектно-сметную документацию, но параллельно с этим губернатор Кузбасса активно участвует в вопросе, постараемся обеспечить финансирование, тем более сумма финансирования с точностью до копейки будет определена проектной документацией. Поэтому мы в ближайшее время рассчитываем подготовить техническое задание на проектирование, оно должно быть утверждено органами исполнительной власти, <...> нашей **Росавиацией, Минтрансом**. После этого приступим к проектированию», – сказал Янкилевич.

Он выразил мнение, что реконструкция аэродрома в Кемерово позволит аэропорту города стать лучшим в Сибири в части инфраструктуры.

<https://realty.ria.ru/20210120/kemerovo-1593787471.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2021.01.20; БКАД ГАРАНТИРУЕТ ЛИЗИНГ; РЕГИОНЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА ОБНОВЯТ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В 2021 ГОДУ**

**Минтранс России** утвердил перечень из 13 городских агломераций, которые в этом году обновят пассажирский транспорт в рамках национального проекта. Единственным представителем СЗФО в этом списке оказался вологодский Череповец. Город металлургов и химиков получит 35 новых автобусов.

Речь идет о **нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**. Мероприятия по обновлению городского транспорта реализуются с помощью механизма лизинга на основании конкурсного отбора. На их финансирование федеральная казна направит в 2021 году 3,5 миллиарда рублей. Победители получают право приобрести в Государственной транспортной лизинговой компании подвижной состав с 60-процентной скидкой.

Как пояснили в департаменте дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области, заявку Череповца на участие в конкурсе регион направил в августе 2020 года. Федеральная комиссия оценивала уровень развития общественного транспорта в городских агломерациях по нескольким критериям. Это, к примеру, наличие в автобусах бесконтактных систем оплаты проезда, организация выделенных полос движения, утвержденные документы транспортного планирования, соблюдение расписания.

Поставка в Череповец автобусов, работающих на экологичном газомоторном топливе, ожидается во втором или третьем квартале 2021 года. Они будут оснащены механизмами

контроля психоэмоционального состояния водителей. Умная система предупредит диспетчера, если человек за рулем слишком утомится, что повысит уровень безопасности перевозок.

– С каждым годом Череповец преобразуется на глазах: прокладываются новые улицы, расширяются уже существующие проспекты и магистрали, ремонтируются мосты и развязки. И качество общественного транспорта должно соответствовать меняющейся городской инфраструктуре, – подчеркивает глава Вологодской области Олег Кувшинников. – Новые автобусы, которые поступят в город уже в этом году, позволят вывести из эксплуатации устаревший подвижной состав, заменив его новыми современными машинами: комфортными, экологичными и безопасными.

Это не первая поставка в Череповец автобусов в рамках БКАД. В прошлом году благодаря национальному проекту городу удалось закупить 17 новых ЛиАЗов.

Ряд городских агломераций Северо-Запада, не получивших федеральные средства, обновит парк общественного транспорта за счет региональных и муниципальных ресурсов. В том числе Калининград, в который в конце прошлого года приехал из Санкт-Петербурга новый трамвай «Корсар».

Более месяца «Корсар» будут тестировать на узкой калининградской колее. Ее ширина составляет всего метр, тогда как в большинстве российских городов расстояние между трамвайными рельсами достигает полутора метров. Затем муниципальные власти и перевозчик определятся, будут ли они приобретать трамвай. Но даже если эта сделка не состоится, городской парк в текущем году получит новые транспортные средства.

– У нас заложено в городском бюджете 100 миллионов рублей на 2021 год, – отмечает глава администрации Калининграда Елена Дятлова. – Правительство области также выделяет денежные средства – пятьдесят на пятьдесят. На 2021 год это 100 миллионов.

Продолжит обновляться и транспорт калининградских коммерческих перевозчиков. В конце 2020-го в городе разыграли маршрутную сеть сразу на три года. При этом в каждом лоте было прописано требование: обновление не менее десяти процентов парка.

В Санкт-Петербурге, несмотря на сложную ситуацию в экономике, рекордным по обновлению подвижного состава стал именно 2020-й. В городе появились 349 новых автобусов и 142 троллейбуса, обновилась поезда в метро. А на первый квартал 2021 года запланирована поставка 13 новых трамваев. Петербургские государственные перевозчики покупают новый транспорт как за счет собственных средств, так и благодаря вложениям из городского бюджета.

Прямая речь

Александр Шохин, президент Российского союза промышленников и предпринимателей:

– В результате реализации комплексной программы реформирования общественного транспорта в масштабах страны в России может появиться новый вид бизнеса. В частности, речь идет о крупных операторах пассажирских перевозок в городах, которые реконструируют, как мы надеемся, убыточные и недееспособные транспортные предприятия.

<https://rg.ru/2021/01/19/reg-szfo/regiony-severo-zapada-obnoviat-obshchestvennyj-transport-v-2021-godu.html>

### **ТАСС; 2021.01.20; В СБ СЧИТАЮТ, ЧТО КОММУНИКАЦИИ В КАРАБАХЕ ОБЕСПЕЧАТ ТРАНЗИТ РФ, ИРАНА, ТУРЦИИ И ГРУЗИИ**

Восстановление транспортных коммуникаций в Нагорном Карабахе послужит развитию международного транзита для России, Ирана, Турции и Грузии. Такое мнение высказал заместитель секретаря Совета безопасности РФ Рашид Нургалиев в комментарии для «Российской газеты».

Он отметил, что прекращение горячей стадии вооруженного конфликта в регионе открыло новые возможности для обеспечения мирной жизни, добрососедства и взаимовыгодного

сотрудничества между народами Армении и Азербайджана. «И такой подход уже просматривается», – подчеркнул Нургалиев, напомнив о решении по разблокировке экономических и транспортных связей в Нагорном Карабахе.

«В качестве приоритета установлено восстановление железнодорожного и автомобильного сообщения для обеспечения перевозок в интересах Армении и Азербайджана. Воспользоваться этими коммуникациями в целях развития международного транзита смогут и соседние страны – Россия, Иран, Турция, Грузия», – сказал Нургалиев.

Он подчеркнул, что на основе этого «создаются фундаментальные предпосылки для всеобъемлющего решения застарелого конфликта в Карабахе». «Остается всем вместе их реализовать», – сказал заместитель секретаря СБ РФ.

<https://tass.ru/politika/10505925>

### **КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.01.21; АЕБ РАСКРИТИКОВАЛА «АВТОДАТУ»; АССОЦИАЦИЯ НЕ СМОГЛА ПОНЯТЬ СМЫСЛ СОЗДАНИЯ ЭТОЙ СИСТЕМЫ**

Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ) раскритиковала проект навигационно-телеметрической платформы «Автодата», на недостатки которой ранее указывали Минпромторг, автоконцерны и эксплуатанты техники. В АЕБ говорят о необходимости уточнить его положения, чтобы обезопасить как данные граждан от утечек, так и концерны от рисков неожиданных расширений перечня передаваемой информации.

АЕБ выпустила публичное заявление, где указала на проблемы в проекте закона о системе «Автодата». В ассоциации отмечают, что в проекте отсутствуют положения, которые регулировали бы состав данных, порядок передачи, цели обработки информации и порядок предоставления доступа к ней. «В этой связи составить корректное представление о предлагаемом регулировании и его реализации проблематично, поскольку именно указанные аспекты определяют возможность оценки соответствия выпускаемой продукции рассматриваемым требованиям», – отмечается в заявлении.

Законопроект разрабатывается НП ГЛОНАСС и рабочей группой НТИ «Автонет» и предполагает, что навигационно-телеметрическая информация с транспортных средств должна собираться в единую базу. Как сообщал “Ъ” 25 сентября 2020 года, текущая версия законопроекта предусматривает бесплатность размещения информации в системе, обязательный характер этого в том числе для автоконцернов, владельцев и пользователей автодорог, а также собственников транспорта на дорогах общего пользования. Одновременно говорится о добровольности передачи данных собственниками машин.

Ассоциация еще раз указывает, что, по мнению автопроизводителей, законопроект должен четко закрепить цель и сферы дальнейшего использования информации и однозначно определить исчерпывающий перечень данных. Ранее об отсутствии разъяснений цели внедрения «Автодаты» для производителей и эксплуатантов заявляли в КамАЗе. Также на неопределенность перечня передаваемой платформе информации, на основании которой та планирует предоставлять платные сервисы, указывал ГАЗ, говоря об отсутствии регулирования вопросов, за чей счет и как будут организованы сбор, хранение и передача данных потребителей.

В части коммерциализации информации в АЕБ говорят о важности баланса между коммерческими и государственными интересами.

Иначе, по мнению ассоциации, «автопроизводители потеряют мотивацию к обеспечению высокой степени подключенности автомобилей, а предлагаемая концепция не позволит создать рынок автомобильных данных, на котором возникнет здоровая конкуренция по качеству данных, их составу, объемам и стоимости».

Остальные члены АЕБ, как и ГАЗ, не нашли в проекте возможность оценить как возможные технические решения и необходимый объем затрат на приобретение и

установку специализированного оборудования и программного обеспечения, операционную поддержку системы в автомобиле, оплату трафика при передаче данных, так и источник финансирования инвестиций в инфраструктуру сбора данных с транспортных средств. При этом необходимость установки оборудования создает риски существенного удорожания транспортных средств или их вывода с рынка России.

Кроме того, для АЕБ остается непонятным, будут ли требования распространяться на транспортные средства, уже находящиеся в производстве (или же только на новые автомобили, выпускаемые на рынок), а также на транспортные средства, ввозимые на территорию РФ физическими лицами или ранее выпущенные в обращение.

Также у членов АЕБ есть вопросы к безопасности на фоне планов по использованию данных внешними провайдерами. Они призывают установить требования к обезличиванию информации и степень их защиты. При этом в НТИ «Автонет» говорили, что проект предусматривает наделение правительства и профильного ведомства полномочиями по установлению правил передачи, хранения, шифрования и деанонимизации данных.

В целом в ассоциации опасаются, что при отсутствии конкретики возможны риски свободной интерпретации положений «Автодаты» и отсутствие единообразного подхода на уровне подзаконных актов.

В частности, перечень обязательных данных может быть расширен без согласия автопроизводителей и оценки их возможностей по предоставлению таких данных.

В декабре 2020 года о схожих претензиях к существующему законопроекту об «Автодате» сообщил Минпромторг. После этого в НТИ «Автонет» заявили о готовности доработать документ с участием членов рабочей группы и консорциума «Автодата.рус».

Законопроект об «Автодате» был подготовлен Рабочей группой НТИ «Автонет» и направлен в Минпромторг как основному исполнителю, говорят в «Автонете». По их словам, НТИ «Автонет» всячески готов помочь Минпромторгу в доработке документа и предоставить консультации необходимых экспертов рынка.

<https://www.kommersant.ru/doc/4653977>

### **ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.01.21; МАШИНА БЕЗ БРЕМЕНИ: В РФ ХОТЯТ ОТМЕНИТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ НА ЭКОЛОГИЧНЫЕ АВТО; МИНЭК ПРЕДЛАГАЕТ ДАТЬ ТАКУЮ ЛЬГОТУ, В ЧАСТНОСТИ, ВЛАДЕЛЬЦАМ МАШИН НА ГАЗОМОТОРНОМ ТОПЛИВЕ**

В России могут отменить или снизить транспортный налог для владельцев экологичного транспорта, в частности, газомоторного, по всей стране. Эту меру прорабатывает Минэкономразвития, она будет внесена на рассмотрение в **комплексный план** повышения энергоэффективности российской экономики. Министерство также изучает возможность выплачивать субсидии покупателям автомобилей с объемом двигателя до 1 литра, а также прорабатывает различные меры стимулирования производителей экологичных автомобилей. Нововведения будут способствовать улучшению экологической ситуации в стране, считают эксперты.

#### **Меры поддержки**

Минэкономразвития изучает возможность отмены либо снижения транспортного налога для владельцев экологичного транспорта, рассказал «Известиям» представитель ведомства. Такая мера – вероятный способ улучшить экологическую ситуацию в стране и снизить выбросы загрязняющих веществ и парниковых газов от транспортных средств в атмосферу. Эта практика уже существует в ряде регионов, теперь льготы предлагается рассмотреть на федеральном уровне, уточнил представитель министерства.

Сегодня размер транспортного налога зависит от мощности двигателя и ставки, установленной в каждом конкретном регионе. Так, в Москве для машин мощностью до 100 л.с. ставка составляет 12 рублей с 1 л.с., от 100 до 125 л.с. – 25 рублей, от 125 до 150

л.с. – 35 рублей и так далее вплоть до 150 рублей для авто с мотором мощностью более 250 л.с. Налог выплачивается раз в год.

Минэкономразвития также предлагает предоставить субсидии покупателям автомобилей с объемом двигателя до 1 литра и прорабатывает возможности стимулирования производителей экологических автомобилей. Точный перечень мер в ведомстве не уточнили.

– Соответствующая налоговая политика и введение финансовых стимулов покупки автомобилей с низким удельным расходом топлива или низкими выбросами парниковых газов могут способствовать изменению поведения потребителей и производителей автотранспортных средств, – отметил представитель Минэка.

Рассматривается возможность включения этих мер в разрабатываемый ведомством **комплексный план** по повышению энергоэффективности российской экономики, уточнил он. Министерство подготовит документ и направит его на утверждение в правительство до конца II квартала 2021 года. Мероприятия плана будут прорабатывать совместно с профильным сообществом. Их реализация будет способствовать сокращению парниковых газов благодаря экономии энергоресурсов.

Перечисленные меры в транспортной отрасли к 2030 году позволят снизить потребление условного топлива на 11 млн тонн в год (единица, применяемая для сопоставления различных видов топлива). Сегодня потребление бензина и дизеля автомобильным транспортом в России в год составляет около 70 млн т, отметил старший аналитик «Альпари Евразия» Вадим Иосуб.

На новый уровень

Новые меры поддержки должны позитивно сказаться на развитии экологически чистого транспорта, считает первый вице-президент Союза машиностроителей России Владимир Гутенев.

– Мы поддерживаем указанные инициативы. В части поддержки владельцев автомобилей, использующих газ и газовые смеси в качестве моторного топлива, в некоторых регионах транспортный налог уже отменен или существенно снижен. Это дает хорошие темпы роста парка такого транспорта, – заявил он.

Льгота по транспортному налогу в размере 50% для организаций и ИП предоставляется в Нижегородской области, для физических лиц – в Республике Башкортостан, напомнил Владимир Гутенев. В Новосибирской области транспортные компании платят сбор в размере 10% от установленных ставок. В Республике Татарстан утверждена госпрограмма развития рынка газомоторного топлива, предусматривающая как налоговые льготы, так и компенсации на приобретаемое оборудование, отметил эксперт.

Различные налоговые послабления для владельцев газомоторного транспорта также действуют в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Они есть и во Владимирской, Калужской, Костромской, Калининградской, Кировской, Кемеровской, Курганской, Самарской, Сахалинской, Смоленской и Челябинской областях, а также в ХМАО, Адыгее, Забайкалье, Чувашии и Башкортостане, отметил автоэксперт Петр Баканов.

Обсуждаемые меры положительно скажутся на состоянии окружающей среды, считает председатель Российского экологического общества Рашид Исмаилов. На практике они уже показали эффективность в Челябинской области, отметил он. Спрос у автовладельцев на экологизацию личного транспорта есть, добавил эксперт.

Автопарк в многообразии

По данным аналитического агентства «Автостат», на 1 июля 2020 года в России было зарегистрировано около 53 млн автомобилей. Действующая программа перевода личного и общественного транспорта с бензина на газ, стартовавшая в июле 2020 года, предполагает, что к 2024 году в России будет около 274 тыс. автомобилей, использующих газомоторное топливо. Для сравнения: к середине 2020 года таких машин в России было около 155 тыс. То есть их количество за четыре года должно вырасти почти в два раза.

В Минэнерго «Известиям» сказали, что в 2021 году бюджетом предусмотрены федеральные субсидии в размере 3,77 млрд рублей на строительство 134 метановых заправочных станций, а также 700 млн рублей – на переоборудование машин.

Транспортный налог в значительной степени формирует доходную базу региональных и местных бюджетов, а также является одним из источников формирования дорожных фондов. Его отмена приведет к снижению поступлений региональных бюджетов, что потребует соответствующей компенсации из федерального бюджета, отметили «Известиям» в Минфине. Остальные упомянутые меры также требуют экономического обоснования и дополнительной проработки, добавили в ведомстве.

Переход на экологичный транспорт – одна из ключевых задач российской экономики в контексте ужесточения мер углеводородного регулирования в Евросоюзе, отметил вице-президент Независимого топливного союза Дмитрий Гусев. ЕС намерен ввести углеродный налог на продукцию с повышенным углеродным следом. Если меру примут, она коснется и российских компаний-экспортеров.

Основной барьер для более быстрого роста числа экологичного транспорта – неразвитая инфраструктура, отметил Дмитрий Гусев. Владельцы транспорта на метане и электромобилей ограничены в перемещении, так как зачастую негде заправить или зарядить их автомобиль, пояснил эксперт. По его мнению, решить этот вопрос можно без дополнительной нагрузки на федеральный бюджет. Крупные энергетические компании, заинтересованные в развитии отрасли и новых рынках сбыта, должны активнее в нее вкладываться, заключил Дмитрий Гусев.

<https://iz.ru/1113865/valerii-voronov/mashina-bez-bremeni-v-rf-khotiat-otmenit-transportnyi-nalog-na-ekologichnye-avto>

### **ТАСС; 2021.01.20; СИСТЕМУ НОВОЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ СПРОЕКТИРУЮТ В 11 РОССИЙСКИХ ГОРОДАХ В 2021 ГОДУ**

Система новой городской мобильности, предполагающая в том числе использование экологичного транспорта, будет спроектирована в 2021 году в 11 городах России, которые стали финалистами конкурсного отбора в рамках программы "Моя дорога". Об этом сообщили в среду ТАСС в пресс-службе Агентства стратегических инициатив (АСИ).

Система подразумевает переход городов от обычного режима движения, в котором преобладают частные автомобили, к более устойчивой модели городской и региональной мобильности, основанной на использовании общественного транспорта и экологически чистых видов транспорта, включая электробусы и электромобили, велосипеды и другой безмоторный транспорт, а также пешую ходьбу.

"В ближайшее время в этих 11 городах будут сформированы муниципальные штабы по реализации программы "Моя дорога" и до конца 2021 года системно внедрены ключевые инициативы по новой городской мобильности, актуальные для данной территории", - сказала руководитель Центра городских компетенций АСИ Татьяна Журавлева, слова которой приводит пресс-служба.

В АСИ уточнили, что Великий Новгород, Нефтекамск, Лабытнанги, Шатура, Сочи, Волжский, Новомосковск, Петропавловск-Камчатский, Астрахань, Нижний Новгород и Набережные Челны "получили возможность применения прогрессивных решений и практик по новой городской мобильности от агентства и "РосдорНИИ" в рамках национального проекта "Безопасные качественные дороги". В том числе в этих городах будет внедрен стандарт вовлечения граждан в решение вопросов развития городской среды применительно к реконструкции и строительству уличной дорожной сети.

Всего в голосовании приняли участие 79 населенных пунктов из 32 регионов России, за них отдали свои голоса свыше 94 тыс. активных горожан. "Многие заметили, что маленьким городам и поселениям было сложно конкурировать в голосовании с крупными городами. Поэтому оргкомитет конкурсного отбора ввел дополнительное условие,

которое позволило создать равные шансы для победы. Так, при выборе победителей комиссия конкурсного отбора учитывала численность населения муниципального образования, а именно соотношение количества набранных голосов к количеству жителей города. Таким образом, вместо изначально запланированных пяти победителей в финал вышло сразу 11 городов", - пояснила Журавлева.

Гендиректор "РосдорНИИ" Алексей Варятченко, комментируя итоги голосования, отметил, что участие граждан из различных уголков страны в реализации программы "Моя дорога" позволит "создать наиболее привлекательное и комфортное пространство с учетом климатических и региональных особенностей". По его словам, "РосдорНИИ" обеспечит муниципальные штабы экспертной поддержкой, что позволит более качественно и эффективно реализовать проект.

О программе

Пилотная программа "Моя дорога" реализуется АСИ совместно с "РосдорНИИ" при поддержке **Министерства транспорта РФ**. Ее цель - максимально вовлечь граждан страны в процесс реализации дорожных проектов, изменить отношение людей к качеству строящихся дорог и дорожной инфраструктуры. Программа позволяет наладить эффективный механизм обратной связи, сверять стратегические направления отраслевой работы с интересами граждан, делать все, чтобы они были непосредственными участниками нацпроектов.

<https://tass.ru/ekonomika/10508117>

### **ТАСС; 2021.01.20; ГРУЗОБОРОТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫРОС ДО 102 МЛН ТОНН**

Грузооборот Октябрьской железной дороги (ОЖД) в Мурманской области в 2020 году, несмотря на пандемию и крушение железнодорожного моста через реку Колу, увеличился и составил 102 млн тонн. Об этом в среду сообщает министерство информационной политики региона по итогам заседания регионального координационного совета ОЖД.

«В 2020 году, несмотря на пандемию, грузооборот Октябрьской железной дороги вырос на 2% по сравнению с предыдущим годом и составил 102 млн тонн. Рост обеспечили строительные грузы, железная руда и апатитовый концентрат», – сказано в сообщении.

В правительстве отметили, что обрушение железнодорожного моста через Колу в июне 2020 года стало причиной перебоев в доставке грузов в Мурманск. Однако в кратчайшие сроки маршрут был пересмотрен, и грузовые составы с необходимыми для обеспечения региона товарами и экспортными грузами для мурманского порта были пущены по обходному участку.

«Новый мост возведен за 105 дней. Это показатель надежности компании «РЖД». Хотелось бы отметить, что градообразующее предприятие – Мурманский морской торговый порт – переработало более 22 миллионов 110 тысяч тонн грузов», – приводятся в сообщении слова заместителя губернатора Мурманской области Ольги Кузнецовой.

По мнению замгубернатора, совместная работа торгового порта с Октябрьской железной дорогой, направленная на увеличение перерабатывающей способности и развитие железнодорожной инфраструктуры, позволит создать новые рабочие места и обеспечить рост налоговых поступлений в бюджет региона.

Отмечается, что в 2020 году по Октябрьской железной дороге были запущены новые поезда: двухэтажный по маршруту Москва – Санкт-Петербург – Мурманск и сезонная электричка «Лыжная стрела», которая только за новогодние праздники перевезла более 450 пассажиров до горнолыжных курортов в Хибинах.

<https://tass.ru/spb-news/10503255>

### ТАСС; 2021.01.20; ЭКСПОРТ ЗЕРНА В КИТАЙ ИЗ РЕГИОНОВ СИБИРИ СОКРАТИЛСЯ ИЗ-ЗА НОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ К УПАКОВКЕ

Изменение рядом провинций Китая требований по упаковке продукции агропромышленного комплекса (АПК) привело к значительному снижению экспорта зерна и продуктов его переработки в эту страну из Алтайского края и Омской области – основных производителей зерновых в Сибирском федеральном округе (СФО). Об этом рассказали ТАСС в омском управлении Россельхознадзора и сами аграрии.

«Мы из Омска отгружаем [продукцию] в [города] Суйфэньхэ, Эрлянь и в Маньчжурию. Они внесли изменения в требования по упаковке, <...> в результате сейчас отгрузки сильно сократились. Если раньше мы оформляли каждый день по несколько партий, то тут с начала года оформили только одну партию», – рассказала ТАСС начальник отдела карантина растений омского Россельхознадзора Лариса Чернышева.

Она пояснила, что требования у каждого китайского региона свои – Суйфэньхэ теперь принимает грузы, в том числе зерно, только в мешках по 50 кг, уложенных на поддоны и увязанные стрейч-пленкой, Эрлянь – только на поддонах и в биг бэгах (контейнеры из полипропиленовой ткани), а Маньчжурия – только в вагонах-зерновозах. Изменения требований связаны с борьбой с коронавирусом – тем самым китайская сторона стремится снизить использование ручного труда при перевалке продукции.

**Застрявшие на границе вагоны**

По словам коммерческого директора алтайской компании «Алейскзернопродукт» Натальи Мамаевой, у компании на границе с Китаем стоят 5 вагонов с хлопьями и мукой общим весом более 300 тонн, которые были отправлены даже до 1 декабря. При этом Дальневосточный территориальный центр фирменного транспортного обслуживания РЖД требует в течение восьми дней распорядиться грузом, иначе он будет отправлен обратно.

«Если ограничения не отменят в ближайшее время, придется переадресовывать груз на свои филиалы поблизости и продавать там», – добавила она. Усугубляет ситуацию и то, что деньги за товар в Китай уже получены. Невозможность доставить его до получателя грозит проблемами с валютным контролем. «Поэтому, наверное, будем делать соглашение по продлению сроков, <...> нести убытки», – рассказала Мамаева.

Она констатировала, что в четвертом квартале ситуация с экспортом сложилась просто катастрофическая. «У нас еще не отгружены 7-8 вагонов с мукой, которые китайцы оплатили, – добавила директор компании. – Непонятно, как будет развиваться ситуация, не хотелось бы, чтобы дело дошло до убытков и проблем с выплатой зарплат сотрудникам».

**Убытки из-за переупаковки**

Чернышева отметила, что начало года на омских железнодорожных станциях было около 100 вагонов с неотправленным в Китай грузом. «Сейчас часть вагонов, которые были уже оформлены, перегружаются на поддоны, а часть просто стоит и ждет. А это и временные, и денежные затраты, опять же – таможенное переоформление, так как вес и объем груза меняется», – рассказала представитель омского Россельхознадзора.

Она добавила, что после упаковки груза в мешках на поддоны в крытый вагон, куда помещалось около 68 тонн груза, поместится не более 63 тонн продукции. «К тому же это занимает очень много времени, многие никогда так не грузили, кто-то несколько раз перегружает, учится складывать мешки так, чтобы была максимальная загруженность вагона», – отметила Чернышева.

В алтайской компании «Меркурий», которая специализируется на производстве, переработке и торговле сельхозпродукцией, наоборот, вынуждены отказаться от упаковки в мешки. «К примеру, мы лен законтрактовали в мешках, а пришлось грузить насыпью. Если грузить насыпью, то нужен другой тип вагонов заказывать, – рассказала ТАСС начальник отдела экспорта компании Светлана Бочарникова. – В связи с этим произошла задержка по поставке <...>, потому что зерновозы заказываются за два месяца. <...> Его

стоимость намного выше, итоговая стоимость продукции с доставкой выходит дороже, маржа съедается прилично».

Министр сельского хозяйства и продовольствия Омской области Николай Дрофа рассказал ТАСС, что власти региона знают о сложившейся ситуации и окажут поддержку аграриям и экспортерам. «В частности, кто будет упаковывать свою продукцию на экспорт, может при выполнении определенных условий компенсировать свои затраты за счет региональной субсидии», – пояснил он.

Сибирский федеральный округ является одним из ведущих сельскохозяйственных макрорегионов России. Крупнейшие производители зерна в СФО – Алтайский край и Омская область – одни из немногих субъектов РФ, имеющих право экспортировать зерновые культуры в Китай. В 2020 году в Алтайском крае собрано около 3,9 млн тонн зерна в весе после доработки, в Омской области аграрии собрали урожай более чем на 3 млн тонн.

Ранее полпред **президента РФ** в СФО Сергей Меняйло сообщал, что регионы Сибири экспортируют не более 500 тыс. тонн зерна в год, но при этом располагают потенциалом экспорта до 5 млн тонн. Основными направлениями экспорта зерна из Сибири являются Казахстан, Монголия, Белоруссия, Китай, Азербайджан и Латвия.

<https://tass.ru/sibir-news/10506163>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.01.20; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ОДОБИЛ К ПРИНЯТИЮ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ ПОРТОВЫХ ИНВЕСТОРОВ**

Комитет Госдумы по транспорту одобрил к принятию в первом чтении правительственный законопроект об обязательствах портовых инвесторов, но предупредил о рисках, которые, в частности, касаются обязательств инвесторов по перевалке грузов.

Заключение профильного комитета в среду опубликовано в электронной базе данных парламента.

Как сообщалось, законопроект (N1070119-7) был внесен в Госдуму правительством в начале декабря. Документ обязует частных инвесторов при инвестициях в портовую инфраструктуру представлять органам власти инвестиционную декларацию, на ее основе будут заключаться соглашения о создании объектов инфраструктуры морского порта. Согласование инвестиционной декларации также является основанием для включения мероприятий по созданию объектов инфраструктуры морского порта в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)** на период до 2024 года. В соглашении прописываются обязательства инвестора, в частности, обязанность обеспечить перевалку грузов в объеме не менее заявленного в согласованной инвестиционной декларации.

«Следует иметь в виду, что объемы грузов, вывозимых с территории морского порта, напрямую связаны с пропускной способностью смежной инфраструктуры (автодорожной или железнодорожной), которая в настоящее время зачастую ограничена», – говорится в заключении комитета. «В связи с этим, вне зависимости от мер, принимаемых инвестором по обеспечению перевалки грузов в морском порту в объеме, заявленном в согласованных декларации и соглашении, эта цель им может быть не достигнута из-за ограничений в пропускной способности смежной инфраструктуры, а также приведет к значительным убыткам для инвестора», – считают в комитете.

Во внесенном правительством законопроекте также указано, что инвестор должен предоставить финансовое обеспечение исполнения соглашения о создании объектов инфраструктуры на сумму, «соразмерную» вкладу государства или инвестпрограммы ОАО «РЖД» либо **Росавтодора** в проект. В комитете считают, что данное положение законопроекта нуждается в дополнительном обсуждении.

Комитет также отмечает, что существуют риски, при которых наличие декларации и соглашения потребуются в случае реконструкции объектов инфраструктуры морского порта за счет средств частного инвестора и без изменения внешних границ таких объектов и их назначения.

Ранее глава комитета думского комитета по энергетике Павел Завальный отмечал, что к законопроекту поступил ряд замечаний от нефтегазовых компаний, которые занимаются экспортом, участвуют в инвестициях, и прежде всего это касается их работы в портах Новороссийск, Усть-Луга, Приморск и Восточный.

В конце декабря **замглавы Минтранса Зверев** заявлял, что министерство провело ряд встреч с производителями, работающими в портах, и планирует предложить поправки к данному законопроекту. «Мы действительно провели череду встреч, бесед с деловым сообществом, в первую очередь с производителями агрохимикатов и углеводородов, с угольщиками, с точки зрения того, чтобы связать в единую цепочку производителя, железную дорогу, порт», – сказал он, добавив, что производители заинтересованы иметь гарантированную логистическую цепочку.

Законопроект планируется рассмотреть в первом чтении на пленарном заседании Госдумы 26 января.

### **ТАСС; 2021.01.20; СУД ПРЕДПИСАЛ ФАС ОТМЕНИТЬ ШТРАФ В ОТНОШЕНИИ «ВАРАНДЕЙСКОГО ТЕРМИНАЛА»**

Арбитражный суд Москвы на заседании 20 января 2021 года постановил отменить решение Федеральной антимонопольной службы (ФАС) о привлечении «Варандейского терминала» к административной ответственности, следует из картотеки суда.

«Признать решение административного органа незаконным и отменить его полностью», – приводится в картотеке решение судьи Вагановой. Ранее «Варандейский терминал» обратился в суд с просьбой отменить вынесенное в октябре 2020 года постановление ФАС о привлечении компании к административной ответственности. Сумма штрафа не разглашалась.

ФАС и «Варандейский терминал» судятся с 2018 года. Ведомство требует от компании снизить тарифы на перевалку нефти через терминал, который принадлежит «Лукойлу».

Сегодняшнее решение стало первым с 2019 года, вынесенным в пользу компании.

Сегодня спор о тарифах между ФАС и терминалом рассматривался и в другой инстанции – в Арбитражном суде Московского округа, куда «Варандейский терминал» подавал кассационную жалобу. Однако судья Ананьина оставила без изменения решение суда первой инстанции, признавшего правоту ФАС в этом деле.

<https://tass.ru/ekonomika/10505771>

### **ТАСС; 2021.01.20; У ГЛАВЫ АДМИНИСТРАЦИИ ОБСКОГО БАССЕЙНА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ПРОШЛИ ОБЫСКИ**

Обыски в рамках возбужденного ранее уголовного дела о мошенничестве прошли во вторник у руководителя администрации Обского бассейна внутренних водных путей Сергея Павлушкина и в Сибирском институте водного транспорта. Об этом сообщил ТАСС источник в правоохранительных органах.

«В рамках ранее возбужденного уголовного дела о мошенничестве у руководителя ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» Сергея Валентиновича Павлушкина и в институте водного транспорта были проведены обыски», – сообщил источник.

Согласно информации на сайте Сибирского государственного университета водного транспорта, Павлушкин является доцентом института, а также входит в состав его попечительского совета. Получить комментарий администрации Обского бассейна внутренних водных путей ТАСС пока не удалось.

ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» обслуживает 7245 км водных путей. Географический район деятельности включает в себя Алтайский край, Республику Алтай, Новосибирскую область, Тюменскую область. Администрация осуществляет деятельность по пропуску судов, содержанию водных путей, диспетчерскому регулированию судов, государственному контролю и другим функциям.

<https://tass.ru/proisshestiya/10497629>

### **ТАСС; 2021.01.20; В АЭРОПОРТУ ТОМСКА ПЛАНИРУЮТ СДЕЛАТЬ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ ДЛИННЕЕ НА 200 М**

Холдинг «Новпорт» планирует изменить проект реконструкции аэропорта Томска и сделать длиннее взлетно-посадочную полосу аэропорта на 200 м. Эта мера необходима, чтобы принимать больше международных воздушных судов, сообщил в среду в пресс-центре ТАСС заместитель генерального директора «Новпорта» Евгений Янкилевич.

Проект трехлетней реконструкции аэропорта и его ВПП был одобрен **Министерством транспорта РФ** в феврале 2019 года. Проект предусматривает оснащение полосы новым покрытием и водосточно-дренажной системой, строительство очистных сооружений, аварийной поисково-спасательной станции и периметрового ограждения аэропорта с техническими средствами охраны. Также будет реконструирована патрульная дорога, установлены система светосигнального оборудования и новые участки метеоборудования, устроены подъезды и подведены инженерные коммуникации к проектируемым зданиям. Стоимость работ – 2,7 млрд рублей.

«За счет средств аэропорта мы планируем корректировку проекта для удлинения взлетно-посадочной полосы, которая сохраняется в 2 500 м, мы бы хотели сделать ее 2 700 м. Мы обсуждали это с губернатором, есть идея широкого развития международного сотрудничества в части образования, притока иностранных студентов. И, когда пандемия закончится, все это будет активно развиваться, будут достаточно большие воздушные суда, и хотелось бы иметь более длинную полосу», – сказал Янкилевич. Он уточнил, что сумма, необходимая на эти цели, составит 1 млрд рублей.

Длина ВПП аэропорта Томска – 2,5 км, ширина – 50 м. Последний раз ее модернизировали в конце 1990-х – начале 2000-х годов. Полоса находится в федеральной собственности. Вопрос ее реконструкции обсуждается последние несколько лет. На поддержание ВПП в рабочем состоянии в год тратится около 5 млн рублей. Аэропорт Томска является одним из наиболее интенсивно развивающихся региональных аэропортов федерального значения. Находится в собственности холдинга «Новпорт» (входит в группу компаний AEON Corporation). Пропускная способность аэропорта – 600 пассажиров в час: 400 человек на внутренних и 200 человек на международных авиалиниях.

<https://tass.ru/ekonomika/10501177>

### **РБК; ИЛЬЯ БАЛЕВИЧ; 2021.01.21; В НОВОСИБИРСКЕ ВПЕРВЫЕ СУД НАЗНАЧИЛ ОРНИТОЛОГИЧЕСКУЮ ЭКСПЕРТИЗУ НА СВАЛКЕ**

Кочневский районный суд впервые в Новосибирской области назначил орнитологическую экспертизу по иску о свалке в опасной близости к аэропорту Толмачево.

Истцом является Новосибирская транспортная прокуратура. Основанием искового заявления служит незаконное размещение ООО «Водолей» полигона твердых коммунальных отходов на приаэродромной территории.

«На земельном участке в пределах 15-километровой зоны приаэродромной территории <...> Толмачево располагается полигон твердых коммунальных отходов, включая пищевые продукты, которые располагаются свободно, под открытым небом, их обработка,

утилизация, обезвреживание, захоронение не производится», – сообщает **пресс-служба** суда.

ООО «Водолей» учреждено Сергеем Черненко и Владимиром Бобровничем в 2006 году. Основным видом деятельности является сбор и обработка различных видов отходов. С 2012 по 2018 год компания неоднократно выступала поставщиком по госзакупкам для администрации рабочего поселка Коченево, оказывая услуги по Выполнение работ по уборке несанкционированных свалок на территории рабочего поселка Коченево Коченевского района

Полигон ТБО на указанном земельном участке существовал с конца 50-х годов прошлого века. Такое расположение полигона привело к большому скоплению птиц на территории аэродрома, что создает угрозу безопасности полетов. Судом назначена орнитологическая и экологическая экспертиза, которую проведет АНО «Центр экологических экспертиз». В 2019 году в ходе проверки на территории свалки было выявлено не менее 200 особей птиц, представляющих угрозу для движения самолетов.

Эколого-орнитологические изыскания проводятся с целью определения благоприятности условий для концентрации птиц. Стоимость такой экспертизы зависит от конкретного случая и многих факторов.

По словам эксперта «Федерации Судебных Экспертов» Ольги Петренко, цена может зависеть от объема работ, территории, погодных условий. От того, какие птицы обитают на территории аэродрома, на какую высоту поднимаются, в какую сторону взлетают самолеты. Так, орнитологическая экспертиза аэропорта «Магадан» обошлась в более 800 тыс. руб., а на обследование аэродрома «Норильск» и приаэродромной территории потратили 1,2 млн руб.

**Росавиация** отмечает, что в последнее время наблюдается рост числа столкновений воздушных судов с птицами, в прошлом году их было более 870. По данным ведомства, рост столкновений самолетов с птицами за 2019 год составил 27%. Одной из основных причин скопления птиц становятся свалки.

«Угроза попадания птиц в двигатель самолета в аэропорту Толмачево также актуальна, как и в большинстве крупных аэропортов. <...> Для уменьшения вероятности столкновения воздушных судов с птицами на территории аэродрома Толмачево работает орнитологическая группа. Работники аэродромной службы круглосуточно осуществляют визуальный контроль орнитологической обстановки. <...> Для уменьшения привлекательности аэродрома для птиц проводятся скашивание травяного покрова, вырубка деревьев и кустарников, уничтожение гнезд, уничтожение грызунов и насекомых, установлены оптические и акустические отпугивающие устройства», – рассказывал ранее ведущий инженер по орнитологическому обеспечению безопасности полетов АО «Аэропорт Толмачево» Максим Грабовский.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/21/01/2021/60085eea9a7947b19f12d9f8>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.01.20; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» В 2020 Г. ПОЛУЧИЛА 1,4 МЛРД РУБ. ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ**

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») в 2020 году на фоне COVID-кризиса отрасли получила 1,4 млрд рублей чистой прибыли. В 2019 году авиакомпания получила 4,9 млрд рублей чистой прибыли по РСБУ. По итогам 2018 года у «Победы» было 2,01 млрд рублей чистой прибыли.

Пассажиропоток компании в 2020 году упал примерно на 10% год к году, до 9,1 млн человек, процент средней загрузки рейсов при этом сохранился почти на докризисном уровне – 92%, сообщил перевозчик.

Все авиакомпании РФ, по данным **Росавиации**, сократили перевозки в минувшем году на 46%, до 69,2 млн человек.

<https://www.interfax.ru/business/745968>

### **ТАСС; 201.01.20; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ СИБИРИ СНИЗИЛСЯ В 2020 ГОДУ В СРЕДНЕМ НА 40%**

Пассажиropoтoк aэpoпopтoв Сибирь, кoтoрыe вxoдят в сибирский кластер кoмпaнии «Нoвaпopт», пo итoгaм 2020 гoдa из-зa пaндeмии снизилсЯ в сpeднeм нa 40%. Об этoм в сpeду в прeсс-цeнтpe ТАСС сoбщил зaмeститeль гeнeрaльнoгo дирeктoрa «Нoвaпopтa», гeнeрaльный дирeктoр aэpoпopтa «Тoлмaчeвo» (Нoвoсибирск) Евгeний Янкилeвич.

«Тo сpeднee пaдeниe пaссaжирoпoтoкa пo Рoссии – пoрядкa минус 40%, oнo кoснулoсь и aэpoпopтoв Сибирьскoгo кластeрa, этo Тoлмaчeвo, этo Бapнaул, Кeмepoвo, Тoмск, Улaн-Удэ и Читa», – скaзaл Янкилeвич.

Он утoчнил, чтo пaссaжирoпoтoк в нoвoсибирьскoм aэpoпopтy Тoлмaчeвo снизилсЯ нa 30% (в Кeмepoвo – нa 41,9%, в Тoмскe – бoлee чeм нa 50%) и сoстaвил мeнee 325 тьc. чeлoвeк. В Читe oн сoкpaтилсЯ нa 22,9%, в Улaн-Удэ – нa 28%. Тaкoe пaдeниe в Нoвoсибирьскe Янкилeвич oбьяснил тeм, чтo aэpoпopт являeтcЯ крупным тpaнспopтным хaбoм и имeeт бaзoвую aвиaкoмпaнию, пoэтoму пoкaзaтeли oкaзaлись чуть нижe сpeднeгo.

«Мы рaссчитывaем вce-тaки, чтo в чaсти Нoвoсибирьскa внyтpeнний пaссaжирoпoтoк в тeчeниe гoдa вoсстaнoвится дo урoвня 2019 гoдa, a мeждyнaрoдный пaссaжирoпoтoк в Тoлмaчeвo [сoстaвит] хoтя бы 40-50% oт урoвня 2019 гoдa, нo этo тaкoй oчeнь oптимистичный пpoгнoз», – дoбaвил Янкилeвич, утoчнив, чтo нa вoсстaнoвлeниe пaссaжирoпoтoкa пoлoжитeльнo влияeт мaссoвaя вaкцинaция.

<https://tass.ru/ekonomika/10501097>

### **КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; ЕКАТЕРИНА АРТЕМОВА; 2021.01.20; НЕЛЕТНЫЕ ПОЛГОДА; ПАНДЕМИЯ УРОНИЛА ГОДОВОЙ ПАССАЖИРОПОТОК В БОЛЬШОМ САВИНО**

Пaссaжирoпoтoк пeрмьскoгo aэpoпopтa в 2020 гoду снизилсЯ бoлee чeм нa трeть. Пaдeниe oбyслoвлeнo oгpaничeниями, ввeдeнными в свЯзИ с рaспрoстpaнeниeм COVID-19. Oсoбeннo сИлЬнo сoкpaтилсЯ мeждyнaрoдныe пeрeвoзкИ, тaк кaк с вeснЫ прoшлoгo гoдa из Бoльшoгo СaвИно нe oсyщeствлЯютcЯ рeйсЫ зa грaнИцy. ПpИ этoм нa фoнe oтсyтствИя кoнкyрeнцИ вьрoслa пoпyлЯрнoстЬ внyтpeнних тyристИчeских нaпpaвлeний. ПoлoжИтeльнyю дИнaмИкy пoкaзaл и пaссaжирoпoтoк нa сyбсИдИруeмых рeйсax в сeвeрныe гoрoдa. Пo слoвaм yчaстнИкoв рьнкa, прИвeдeнныe aэpoпopтoм ПeрмИ пoкaзaтeлИ бьлИ oжИдaeмы. Экспeрты пoлaгaют, чтo в тeкyщeм гoдy вoзoбнoвлeнИя aктивных мeждyнaрoдных пeрeвoзoк oжИдaть нe стoИт, oднaкo пpoгнoзИруют, чтo зa счeт нeвысoких тaрИфoв aвиaкoмпaний пaссaжирoпoтoк yдaстcЯ нeскoлькo стaбИлИзИрoвaть.

АО «Мeждyнaрoдный aэpoпopт „Пeрмь“» прeдстaвИлo дaнныe o пaссaжирoпoтoкe в 2020 гoдy. Кaк сoбщИлИ в пpeсс-слyжбe Бoльшoгo СaвИно, прoшлЫЙ гoд вoздyшнaя гaвaнь ПpИкaмья зaвepшИлa с пoкaзaтeлeм пaссaжирoпoтoкa в 1,1 млн чeлoвeк, чтo нa 32,1% мeньшe, чeм в 2019 гoдy.

В aэpoпopтy oтмeтИлИ, чтo нaИбoлee слoжнЫмИ мeсяцaмИ стaлИ aпpeль и мaй: кoлИчeствo рeИсoв из ПeрмИ yпaлo нa 92,3 и 91,7% сooтвeтствeннo. «Пaдeниe пaссaжирoпoтoкa свЯзaнo с oгpaничeниями, ввeдeнными длЯ бoрЬбьИ с рaспрoстpaнeниeм кoрoнaвИpyсa, в пepвyю oчeрeдь этo кoснулoсь мeждyнaрoдных рeИсoв», – пoяснИлИ в Бoльшoм СaвИно.

НaпoмнИм, вeснoй 2020 гoдa из-зa yгpoзы COVID-19 Рoссия oгpaнИчИлa мeждyнaрoднoe сoбщeнИe, пeрeлeтЫ из ПeрмИ зa грaнИцy бьлИ пoлнoстЬю пpeкpaщeны. Лeтoм пpaвИтeльствo РФ нaчaлo пoстeпeннo вoзoбнoвлЯть aвИaсoбщeнИe с дpyгИмИ гoсyдaрствaмИ. Oднaкo пpямЫe вьлeтЫ зa рyбeж пoкa oсyщeствлЯютcЯ тoлькo из 11 гoрoдoв: МoсквЫ, Сaнкт-Пeтeрбyргa, Рoстoвa-нa-Дoнy, КaзaнИ, КaлИнИнгрaдa, Нoвoсибирьскa, Сaмaры, ВлaдИвoстoкa, Грoзнoгo, Кpаснoярскa и Уфь.

Пo дaннЫм aэpoпopтa Пeрмь, в 2020 гoдy чИслo пaссaжИрoв нa мeждyнaрoдных лИнИях сoстaвИлo 35,6 тьc. чeлoвeк, гoдoм рaнee – 317,2 тьc. чeлoвeк (снИжeнИe нa 88,8%). Зa пepвыe тpИ мeсяцa прoшлoгo гoдa, кoгдa рeйсЫ зa рyбeж eщe вьпoлнЯлИсь, сaмЫмИ

популярными направлениями стали Дубай (6,7 тыс. человек), Гоа (6,5 тыс. человек) и Паттайя (4,7 тыс.).

Внутренний пассажиропоток в этом году снизился на 18,6% – с 1329 813 до 1082 543 человек. Самым популярным направлением традиционно стала Москва, однако и на нем произошло значительно падение перевозок: 589,1 тыс. человек относительно 920,2 тыс. пассажиров в 2019-м.

При этом вырос спрос на перелеты по популярным туристическим маршрутам. Так, в Симферополь улетело 55,8 тыс. человек (+55,6%), в Анапу – 43,6 тыс. (+45,8%), в Санкт-Петербург – 143,6 тыс. пассажиров (+23,8%), в Минеральные Воды – 8,6 тыс. (+21,7%). Рост показали и северные направления – Салехард (+46,5%), Ноябрьск (+32,9%) и Новый Уренгой (+22,5%).

В Большом Савино сообщили, что сейчас аэропорт ведет активную работу по возобновлению международных полетов и увеличению российской маршрутной сети, соблюдая все рекомендации и обеспечивая авиационную безопасность. На этой неделе стало известно, что в конце прошлого года губернатор Пермского края Дмитрий Махонин направил **зампредседателя правительства РФ** Татьяне Голиковой письмо с просьбой рассмотреть возможность включения аэропорта Перми в перечень аэропортов, которым разрешено осуществлять международное воздушное сообщение, с I квартала текущего года.

Бывший глава пермской сети турфирм «Планета» Виктор Тюлин отмечает, что такие показатели пассажиропотока за 2020 год были абсолютно ожидаемы. «Снижение было очевидным, почти полгода ничего никуда не летало», – говорит господин Тюлин. Рост спроса на российские курорты, по его словам, обусловлен отсутствием конкуренции с зарубежными направлениями отдыха. «Больше ведь некуда было ехать, и все рванули по России. Конечно, летом открылась часть стран, Турция например. Но это лишь капля в море, в основном никакой альтернативы нашим курортам не было. Если бы была, то такого резкого всплеска бы не произошло», – считает Виктор Тюлин.

Рост пассажиропотока на северных направлениях, по мнению гендиректора авиакомпании «ЮВТ Аэро» Петра Трубаева, связан с доступностью этих рейсов. «Перелеты из Перми в Салехард, Ноябрьск и Новый Уренгой субсидируются из федерального бюджета, и за счет этого идут по льготному тарифу для пассажиров. Думаю, люди почувствовали преимущество таких рейсов и стали активнее летать в эти города», – полагает господин Трубаев.

Глава аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что в 2021 году пассажиропоток на воздушных линиях несколько стабилизируется. «В первые три месяца динамика относительно прошлого года будет отрицательной, так как жесткие ограничения на международные перевозки были введены только в конце марта 2020-го, но мы ожидаем, что потом начнется постепенное восстановление. Конечно, пока нет предпосылок к активному возобновлению зарубежных рейсов, однако авиакомпании сохраняют тарифы на невысоком уровне, что стимулирует подвижность пассажиров», – отмечает господин Пантелеев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4654334>

### **ТАСС; 2021.01.20; МАНТУРОВ: ПРОИЗВОДСТВО МС-21 ПОТЕНЦИАЛЬНО МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ДО 100 САМОЛЕТОВ В ГОД**

Производство российских самолетов МС-21 при необходимости может составить в перспективе до 100 единиц в год, заявил глава Минпромторга РФ Денис Мантуров в эфире YouTube-канала «Соловьев Live».

«На начальном этапе мы должны выйти за период три года, а это получается конец следующего года, – это первые четыре машины, то 2023 год – порядка 10-15 машин, 2024 год – мы должны выйти под 30 машин, с 2025 года – 36 и нарастить до 72 машин по году.

Это то, что у нас заложено в проекте по производству этого самолета. Если будет большая потребность не только внутри страны, но и за рубежом у этого самолета, мы готовы выйти на объем до 100 самолетов в год», – сказал он.

Мантуров добавил, что в конце следующего года, после того, как будет получен сертификат типа на самолет, начнутся его первые поставки. «Скорее всего, это будет «Аэрофлот», за ним пойдет Red Wings, ну и другие российские в первую очередь компании», – добавил министр.

<https://tass.ru/ekonomika/10502617>

### **ТАСС; 2021.01.20; РОСТЕХ СОЗДАЕТ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ СИСТЕМУ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ДЛЯ SSJ NEW**

Холдинг «Технодинамика» Ростеха создаст отечественную систему электроснабжения для импортозамещенной версии ближнемагистрального самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ New), говорится в сообщении Ростеха. Образцы системы для летных испытаний будут созданы в этом или следующем году.

«Система получит цифровое управление и возможность реконфигурации в зависимости от условий и режимов полета. Цифровое управление системой повысит надежность агрегатов, а функция реконфигурации позволит распределять нагрузку между элементами системы с максимальной эффективностью», – говорится в сообщении.

Ранее глава Ростеха Сергей Чемезов говорил журналистам, что Sukhoi Superjet New с отечественным двигателем и комплектующими появится в 2024 году, разработка SSJ New обойдется менее чем в 120 млрд рублей.

«Образцы для летных испытаний планируются поставить в 2021-2022 году в соответствии с планом – графиком программы SSJ-New», – отмечается в сообщении.

Системы разрабатывает АО «Уфимское агрегатное производственное объединение» холдинга «Технодинамика».

<https://tass.ru/ekonomika/10502075>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.01.20; СПЕЦИАЛИСТЫ ОАК НАЧАЛИ СБОРКУ ОБНОВЛЕННОГО ПЛАНЕРА ИЛ-114-300**

Специалисты ОАК начали стыковку крыла и хвостового оперения обновленного планера Ил-114-300. На серийном заводе в Луховицах приступили к следующему этапу сборки второго опытного образца нового регионального турбовинтового пассажирского самолета. Самолет изготавливается в широкой кооперации предприятий ОАК в составе Госкорпорации Ростех. Работы по производству крыла и хвостового оперения выполнены воронежским авиазаводом ВАСО. Окончательная сборка осуществляется на Луховицком авиационном заводе им. П. А. Воронина – филиал РСК МиГ. Разработчик самолета – Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина, головное предприятие Дивизиона транспортной авиации ОАК.

«Ил-114-300 обладает рядом несомненных преимуществ, делающих лайнер привлекательным для потенциальных заказчиков. Самолет прост в эксплуатации, его характеристики дадут возможность использовать машину, в том числе, с грунтовых полос, при этом лайнер экономичен – расход топлива составит до 500 кг/ч. Сегодня мы собираем второй опытный экземпляр самолета, который получит обновленный планер. Планируется, что машина присоединится к летным испытаниям уже в этом году, что ускорит вывод Ил-114-300 на рынок. Кроме того, на втором опытном экземпляре отработываются технологии изготовления, которые позволят наладить серийный выпуск самолетов в кратчайшие сроки», – сказал исполнительный директор Госкорпорации Ростех Олег Евтушенко.

Второй опытный Ил-114-300 создается по серийным технологиям. Бесстапельная сборка, применяемая при производстве нового Ил-114-300, обеспечивает высокую точность работ. Корректировка положения агрегатов и составных элементов планера осуществляется при помощи цифровых технологий.

«При разработке и производстве нового Ил-114-300 используются современные отечественные технологии, инновационные решения. Новая силовая установка, цифровой пилотажно-навигационный комплекс, новые системы и оборудование, большинство которых разработано специально для этого самолета и впервые запускаются в производство. Планируется, что в соответствии с графиком работ второй опытный самолет присоединится к летным испытаниям в 2021 году», – сообщил первый заместитель генерального директора ПАО «ОАК», управляющий директор ПАО «Ил» Сергей Яркомай.

Ил-114-300 – ближнемагистральный пассажирский турбовинтовой самолет. Воздушное судно создается для местных авиалиний, для эксплуатации в том числе в регионах со слабой аэродромной инфраструктурой и в сложных климатических условиях. Ил-114-300 может использоваться для обеспечения авиационной мобильности населения в труднодоступных районах Севера, Дальнего Востока и Сибири, – сообщает **пресс-служба** ОАК.

<https://rg.ru/2021/01/20/reg-cfo/specialisty-oak-nachali-sborku-obnovlennogo-planera-il-114-300.html>

[Вернуться в оглавление](#)