



## Ежедневный мониторинг СМИ

4 ФЕВРАЛЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.02.03; САМАРСКИЕ ВЛАСТИ НАПРАВЯТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ В МИНТРАНС ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГИ М-5 ПОСЛЕ ДТП.....	3
ГТРК САМАРА; 2021.02.03; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ РЕКОНСТРУИРУЮТ УЧАСТОК ДОРОГИ, ГДЕ ПРОИЗОШЛА АВТОКАТАСТРОФА .....	3
KAZANFIRST; 2021.02.03; ГОСАВТОНАДЗОР СРЕДНЕ-ВОЛЖСКОГО МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ВОЗГЛАВИЛ РАДИК РАМАЗАНОВ .....	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.03; НА БЛИЗКОЙ ДИСТАНЦИИ; РОССИЯ ВОССТАНАВЛИВАЕТ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ С СОСЕДНИМИ СТРАНАМИ .....	4
ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2021.02.03; ЧЕРЕЗ ЗАПАД НА ВОСТОК: В РОССИИ РАСШИРИЛИ ПРОГРАММУ ЛЬГОТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК; КТО МОЖЕТ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ БИЛЕТАМИ ПО СПЕЦИАЛЬНЫМ ЦЕНАМ .....	5
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.03; МИНТРАНС ОСЕДЛАЛ САМОКАТ; ВЕДОМСТВО ПРЕДСТАВИЛО НОВУЮ ВЕРСИЮ ПРАВИЛ ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СИМ.....	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.04; ВОЗВРАЩЕНИЕ В ГАВАНЬ; РОССИЯ ПЕРЕВОДИТ ГРУЗОПОТОК В СВОИ ПОРТЫ НА БАЛТИКЕ...8	8
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2021.02.03; ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА: ВЛАСТИ ПРОРАБАТЫВАЮТ ПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ПО ДОРОГАМ МОСКВЫ; РЕАЛИЗАЦИЯ ИДЕИ ВОЗМОЖНА НЕ РАНЕЕ 2030 ГОДА .....	10
ИЗВЕСТИЯ; ДЕНИС ГРИЦЕНКО, АННА УРМАНЦЕВА; 2021.02.04; ВИРУС-КЛАССОМ: РИСК ЗАРАЗИТЬСЯ COVID-19 ВОЗРАСТАЕТ ПРИ ДОЛГОМ ПОЛЕТЕ; ПРИ 12-ЧАСОВОМ НАХОЖДЕНИИ В САЛОНЕ САМОЛЕТА МОГУТ ЗАБОЛЕТЬ 99,6% ПАССАЖИРОВ.....	12
РБК НОВОСИБИРСК; АННА ИВАНОВА, МИХАИЛ ШЕСТАКОВ; 2021.02.04; ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЕТЫ: КАК РЕШАТЬ ПРОБЛЕМУ ЗАСТРОЙКИ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ЗОН .....	15
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.04; РОССИЙСКИЙ УГОЛЬ СНИМАЕТ МАРЖУ; СОКРАЩЕНИЕ РАСХОДОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ПОДДЕРЖАЛО ЭКСПОРТ .....	18
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.02.04; ДЕКЛАРАЦИЯ НЕОЖИДАННОСТИ; ГРУЗЫ ЗАПУТАЛИСЬ В НОВЫХ ПРАВИЛАХ ОФОРМЛЕНИЯ.....	20
ИЗВЕСТИЯ; РОМАН КРЕЦУЛ, АНТОН ЛАВРОВ, АЛЕКСЕЙ РАММ; 2021.02.04; НУЖЕН БЕРЕГ ЧУКОТСКИЙ: СЕВЕРО-ВОСТОК РОССИИ ЗАЩИТИТ НОВАЯ ДИВИЗИЯ; СОЕДИНЕНИЕ ОБЕСПЕЧИТ БЕЗОПАСНОЕ СУДОХОДСТВО ПО СЕВМОРПУТИ.....	22
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 03.02.2021 09:26; ПРОИЗВОДСТВО «СУПЕРДЖЕТОВ» .....	23
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.03; В БУРЯТИИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 132 КИЛОМЕТРА ДОРОГ .....	24
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.03; В КАРЕЛИИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 200 КМ ДОРОГ .....	25

---

REGNUM; 2021.02.03; НОВОСИБИРСК ЗАКУПИТ ПО ДОГОВОРУ ЛИЗИНГА 40 АВТОБУСОВ .....	26
КОММЕРСАНТЬ; 2021.02.03; МИНТРАНС: ДЛЯ КОРРЕКТИРОВКИ ПДД ТЕПЕРЬ ТРЕБУЕТСЯ ИХ ОТМЕНА И ПЕРЕИЗДАНИЕ .....	26
НСН; 2021.02.03; ВЯЧЕСЛАВ ЛЫСАКОВ: ТЕХОСМОТР НУЖНО УПРАЗДНИТЬ	26
REGNUM; 2021.02.03; В ГОСДУМЕ ЗАЯВИЛИ О ПРОВАЛЕ РЕФОРМЫ ТЕХОСМОТРА .....	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА УРФО; АНАТОЛИЙ МЕНЬШИКОВ; 2021.02.03; МОСТУ САМОЕ МЕСТО; В ЮГРЕ НАДЕЮТСЯ ЧЕРЕЗ ТРИ ГОДА ВОЗВЕСТИ ВТОРОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ ОБЬ .....	27
ТАСС; 2021.02.03; РЖД В ФЕВРАЛЕ - МАРТЕ УВЕЛИЧАТ КОЛИЧЕСТВО ПОЕЗДОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ .....	28
РИА НОВОСТИ; 2021.02.03; СТАРУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ПЛАТФОРМЫ ОКОЛО МЕМОРИАЛА ВО РЖЕВЕ .....	29
ТАСС; 2021.02.03; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ ВОСТОЧНЫЙ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ В МОСКВЕ В НАЧАЛЕ МАЯ .....	29
ТАСС; 2021.02.03; В АСИ АНОНСИРОВАЛИ НАЧАЛО ТЕСТОВ ТЕХНОЛОГИЙ АВТОНОМНОГО СУДОХОДСТВА НА КОММЕРЧЕСКОМ ФЛОТЕ .....	30
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.03; РАБОЧУЮ ГРУППУ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ СТРОИТЕЛЬСТВА В ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ СОЗДАЛИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ .....	31
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.02.03; ГРУЗЫ ЛЕТАЛИ ЛУЧШЕ ПАССАЖИРОВ; ГРУЗОВАЯ АВИАЦИЯ В 2020 ГОДУ ПОКАЗАЛА СПАД ЛИШЬ НА 10,6% .....	31
КОММЕРСАНТЬ ВОРОНЕЖ; ИРИНА ЛОБАНОВА; 2021.02.03; 2020 ГОД ЗАВЕЛ В ПИКЕ; ПАССАЖИРОПОТОК ЧЕРНОЗЕМНЫХ АЭРОПОРТОВ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ УПАЛ В ДВА РАЗА .....	32
КОММЕРСАНТЬ ЕКАТЕРИНБУРГ; ИЛЬЯ СМИРНОВ; 2021.02.03; УРАЛ СОРВАЛСЯ С ЗАПРЕТОВ; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ СНИМАЮТ КОРОНАВИРУСНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ .....	34

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТАСС; 2021.02.03; САМАРСКИЕ ВЛАСТИ НАПРАВЯТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ В МИНТРАНС ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГИ М-5 ПОСЛЕ ДТП**

Власти Самарской области планируют обсудить с **Министерством транспорта РФ** предложения по реконструкции отрезка трассы М-5 «Урал», где произошло крупное ДТП под Сызранью. Об этом губернатор Самарской области Дмитрий Азаров сообщил в среду в эфире телеканала ГТРК «Самара».

«По этому участку, который на [первый] взгляд абсолютно безопасен, но где произошла трагедия, мы будем вырабатывать дополнительные решения. Я уже дал соответствующее поручение **Министерству транспорта** Самарской области, коллеги отработали [его] с управляющей компанией трассы М-5 «Большая Волга». Подготовлено предложение, в том числе по реконструкции участка, чтобы были разделительные полосы, отбойники, чтобы исключить саму возможность выезда на встречную полосу, потому что именно такие ДТП наиболее опасные и приводят к жертвам», - сказал Азаров.

Он предполагает, что до конца недели во время рабочей поездки в Москву представит **министру транспорта** указанные предложения по реконструкции участка трассы. «Мы с моим коллегой Сергеем Ивановичем Морозовым, губернатором Ульяновской области, договорились, что подготовим предложения, письма поддержки будут из двух регионов», - сказал Азаров.

ДТП произошло 29 января на 873-м километре дороги М-5 у населенного пункта Заборовка. Столкнулись грузовик, легковой автомобиль и автобус. Погибли 12 человек, пострадали 24, 11 госпитализированы. Возбуждено уголовное дело по статье «нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц».

<https://tass.ru/v-strane/10618675>

### **ГТРК САМАРА; 2021.02.03; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ РЕКОНСТРУИРУЮТ УЧАСТОК ДОРОГИ, ГДЕ ПРОИЗОШЛА АВТОКАТАСТРОФА**

О том, что дороги Самарской области будут не только обновлять, но и примут дополнительные меры безопасности Губернатор Дмитрий Азаров сообщил во время эфира программы «Главная тема» в большой студии ГТРК «Самара». Глава региона отметил, что самая большая опасность на трассе - выезд на встречную полосу. И в этом смысле, решение есть и оно применяется на многих трассах региона. Дорога, на которой произошла автокатастрофа, унесшая 12 жизней, не вызывает серьезных нареканий.

«Состояние ее нормативное. Я был на месте. Я это видел, но тем не менее авария произошла», - заявил Губернатор Самарской области.

По этому участку будут вырабатываться дополнительные решения. Соответствующее поручения Глава региона дал областному **Министерству транспорта**. Сейчас уже подготовлены предложения по тем участкам, где необходима реконструкция. На таких участках обязательно будут отбойники и разделительные полосы, чтобы исключить саму возможность выезда на встречную полосу.

«Рассчитываю, что уже до конца этой недели, побывав в Москве, я предоставлю подобного рода предложения по дополнительной реконструкции на федеральной трассе **Министру транспорта Российской Федерации**», - дополнил Дмитрий Азаров.

Напомним, трагедия случилась 29 января по Сызранью. В настоящее время задержан предполагаемый виновник автокатастрофы. Возбуждено уголовное дело. Пострадавшие

до сих пор находятся в больницах Самарской области. Среди них есть маленький ребенок. Во время интервью ГТРК «Самара» Дмитрий Азаров сообщил, что самарских медиков консультировал доктор Леонид Рошаль.

Также, в эфире программы «Главная тема» Губернатор рассказал о медицинских пунктах где можно сделать прививку от коронавируса. Приводим список адресов. Глава региона сообщил и подробности строительства двухуровневой дороги на улице Ново-Садовой в Самаре.

<https://tvsamara.ru/news/v-samarskoi-oblasti-rekonstruiruyut-uchastok-dorogi-gde-proizoshla-avtokatastrofa/>

### **KAZANFIRST; 2021.02.03; ГОСАВТОНАДЗОР СРЕДНЕ-ВОЛЖСКОГО МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ВОЗГЛАВИЛ РАДИК РАМАЗАНОВ**

Ранее Рамазанов исполнял обязанности начальника ведомства.

Рамазанов Радик Вахитович занял пост начальника управления - главного госинспектора госавтонадзора Средне-Волжского межрегионального управления госавтонадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. До этого он исполнял обязанности начальника ведомства.

Приказ о его назначении уже подписал **министр транспорта РФ Виталий Савельев**. Ведомство Рамазова контролирует соблюдение транспортного законодательства в сфере автомобильных перевозок, городского наземного электротранспорта и дорожного хозяйства. В зоне ответственности находятся Татарстан, Чувашия, Самарская и Ульяновская области.

Ранее сообщалось, что на пост нового ректора КНИТУ-КАИ имени Туполева претендуют сразу четыре кандидата. Среди них: Алмаз Гайсин - заведующий кафедрой технической физики; Махмут Ганиев - директор Набережночелнинского института КФУ; Алексей Лопатин - проректор по образовательной деятельности и воспитательной работе и Светлана Юдина - директор альметьевского филиала.

<https://kazanfirst.ru/news/539059>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.03; НА БЛИЗКОЙ ДИСТАНЦИИ; РОССИЯ ВОССТАНАВЛИВАЕТ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ С СОСЕДНИМИ СТРАНАМИ**

Россия с 8 февраля возобновит железнодорожное сообщение с Беларусью и увеличит количество авиарейсов, а с 15 февраля самолеты вновь начнут летать в Азербайджан и Армению. Распоряжение об этом подписал **премьер-министр Михаил Мишустин**.

Поезда в Беларусь, как и раньше, будут курсировать между Минском и Москвой, а также по маршруту Москва - Калининград, Калининград - Санкт-Петербург с остановкой в Минске.

Пассажирское сообщение по железной дороге и воздуху с Беларусью, как и с другими странами, Россия приостановила в марте 2020 года в ситуации пандемии новой коронавирусной инфекции. На фоне стабилизации ситуации транспортное сообщение восстанавливается на взаимной основе с учетом мнения оперативного штаба по предупреждению завоза и распространения коронавируса.

Авиарейсы в Беларусь Россия уже возобновила с 21 сентября прошлого года. Теперь увеличено количество рейсов между столицами двух стран с трех до пяти в неделю. Самолеты в Минск по одному разу в неделю также начнут летать из Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону.

Возобновляется транспортное сообщение и с другими государствами. С 15 февраля вновь начнут летать самолеты из России в Азербайджан и Армению. В частности, два рейса в

неделю будут выполняться по маршруту Москва - Баку и четыре рейса в неделю - по маршруту Москва - Ереван.

Ранее Россия также восстановила международное авиасообщение с Казахстаном и Киргизией. С 8 февраля количество регулярных рейсов в Киргизию увеличится до трех в неделю.

Как и прогнозировали ранее эксперты, большинство стран СНГ будут в числе первых, с которыми восстановится авиасообщение. **Минтранс** еще летом прошлого года предлагал возобновить авиасообщение с Казахстаном, Арменией, Киргизией и другими соседними странами. Казахстан и Армения в августе 2020 года выражали готовность взаимно возобновить полеты с Россией. Также о готовности принимать россиян заявляли Узбекистан и Киргизия.

По мнению экспертов «РГ», возобновлению международного авиасообщения с этими странами поспособствовала стабилизация эпидемиологической ситуации, благодаря сотрудничеству с Россией в борьбе с распространением коронавируса. В профессиональном плане российские специалисты были в курсе обстановки в соседних странах и могли быть уверены, что ситуация действительно взята под контроль, отмечал директор ассоциации «Турпомощь» Александр Осауленко.

Кроме того, играют роль тесные деловые, экономические и гуманитарные связи между Россией и этими странами. В России находится большое количество выходцев из соседних стран. При закрытом авиасообщении они не могли ни въехать, ни выехать из России.

По данным статистики за 2019 год, когда еще не было влияния пандемии, соседние страны входили в первую десятку по количеству визитов их граждан в Россию. Например, жители Казахстана совершили 4,3 млн визитов в Россию, Узбекистана - 2,6 млн визитов, Таджикистана - 1,6 млн визитов, Азербайджана - 1,2 млн визитов. Из Киргизии в Россию за 2019 год въехало 959 тысяч человек, а из Армении - 817 тысяч человек. Так что человеческий фактор также играет определенную роль.

Международное авиасообщение Россия помимо соседних стран восстановила еще с 17 государствами. Среди них Турция, Танзания, Сербия, Швейцария, Финляндия, ОАЭ, Мальдивы, Вьетнам, Индия, Катар, Южная Корея, Япония, Сейшелы, Египет, Эфиопия, Куба, а также Великобритания, полеты в которую опять остановлены.

<https://rg.ru/2021/02/03/rossiia-vosstanavlivaet-passazhirskoe-soobshchenie-s-sosednimi-stranami.html>

ТВ:

[https://www.1tv.ru/news/2021-02-03/401025-](https://www.1tv.ru/news/2021-02-03/401025-rossiya_vozobnovlyaet_passazhirskoe_zheleznodorozhnoe_soobshchenie_s_belorussiy_i_uelic_hivaetsya_kolichestvo_aviareysov_v_minsk)

[rossiya\\_vozobnovlyaet\\_passazhirskoe\\_zheleznodorozhnoe\\_soobshchenie\\_s\\_belorussiy\\_i\\_uelic\\_hivaetsya\\_kolichestvo\\_aviareysov\\_v\\_minsk](https://www.1tv.ru/news/2021-02-03/401025-rossiya_vozobnovlyaet_passazhirskoe_zheleznodorozhnoe_soobshchenie_s_belorussiy_i_uelic_hivaetsya_kolichestvo_aviareysov_v_minsk)

<https://www.vesti.ru/video/2264919>

<https://www.vesti.ru/video/2265040>

### **ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2021.02.03; ЧЕРЕЗ ЗАПАД НА ВОСТОК: В РОССИИ РАСШИРИЛИ ПРОГРАММУ ЛЬГОТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК; КТО МОЖЕТ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ БИЛЕТАМИ ПО СПЕЦИАЛЬНЫМ ЦЕНАМ**

**Премьер-министр Михаил Мишустин** подписал во вторник, 2 февраля, постановление о расширении программы льготных авиаперелетов для жителей Дальнего Востока, а президент **Владимир Путин** заявил, что программа эта будет и далее расширяться. Подробности – в материале «Известий».

Что это такое

Программы субсидирования перелетов с Дальнего Востока в центральную часть страны и обратно действуют с 2009 года. По данным, озвученным в январе **премьер-министром**

**Михаилом Мишустиним**, в прошлом году сниженным тарифом воспользовались более 500 тыс. жителей региона.

В январе **Росавиации** были выделены дополнительные 5 млрд рублей для субсидирования перевозок, что позволит воспользоваться недорогими билетами еще не менее 450 тыс. человек. До этого еще 5,8 млрд рублей было выделено на билеты для льготных категорий населения (пенсионеры, инвалиды, многодетные семьи, граждане до 23 лет).

Субсидии предоставляются из федерального бюджета организациям воздушного транспорта. По данным **Росавиации**, в 2021 году в реализации дальневосточной программы примут участие 10 авиакомпаний: ПАО «Аэрофлот», АО «Авиакомпания «Сибирь», АО «Авиакомпания «Якутия», ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», ООО «Северный Ветер», АО «Нордавиа», АО «Авиакомпания «НордСтар», АО Авиакомпания «ИрАэро» и АО «Авиакомпания АЛРОСА».

Срок действия программы – с 1 января по 31 декабря. На будущий год утверждаются новые маршруты, тарифы и субсидии.

Кто может этим воспользоваться

В этом году программа стала доступна значительно большему числу граждан страны. Президент **Владимир Путин** ранее поручал правительству и комиссии Госсовета по направлению «транспорт» исключить возрастные ограничения при продаже льготных авиабилетов на Дальний Восток.

После этого, как подтвердили «Известиям» в **Росавиации**, программа субсидирования перелетов с Дальнего Востока, по сути, разделилась на две: для льготных категорий граждан и для всех остальных.

Ранее авиабилеты по льготной цене могли приобрести только лица в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет, женщины старше 55 лет, инвалиды с сопровождающими, многодетные семьи. Именно для субсидирования перелетов этих категорий пассажиров были выделены 5,8 млрд рублей. Список маршрутов, на которых действуют специальные тарифы для льготников, можно посмотреть на сайте **Росавиации**.

А вот выделенные 22 января 5 млрд рублей направят на субсидирование перелетов всех категорий пассажиров, имеющих постоянную регистрацию на территории Дальневосточного федерального округа.

Список рейсов «для всех» значительно меньше – их 21. Это маршруты в Москву и обратно из Магадана, Южно-Сахалинска, Хабаровска, Владивостока, Петропавловска-Камчатского, Анадыря, Благовещенска, Мирного, Нерюнгри, Певека, Полярного, Улан-Удэ, Читы, Якутска, в Санкт-Петербург и обратно из Благовещенска, Владивостока, Мирного, Петропавловска-Камчатского, Хабаровска, Читы и Якутска. В правительстве отмечают, что это наиболее востребованные направления.

По программе субсидирования перелетов «для всех» цена билета по маршруту Магадан – Москва в одну сторону составит 10,2 тыс. рублей туда и обратно – соответственно, 20,4 тыс. рублей. 10,2 тыс. рублей – самые дорогие билеты по программе для всех жителей Дальнего Востока. Дешевле всего долететь в Москву из Мирного и Полярного: это стоит 8,7 тыс. рублей в одну сторону. По всем направлениям стоимость билетов указана в приложении № 5 постановления правительства России от 30 января 2021 года. Это значительно меньше цены даже наиболее дешевых билетов, продаваемых вне рамок программы.

Продажа билетов по субсидируемым маршрутам «для всех» пока не началась.

Льготные категории жителей Дальнего Востока по-прежнему могут летать еще дешевле: для них билет из Магадана в Москву будет стоить 7,2 тыс. рублей, а из Мирного – 7,1 тыс. рублей. Полный список цен на билеты доступен на сайте **Росавиации**.

Что дальше

На встрече президента **Владимира Путина** с лауреатами конкурса «Учитель года» преподаватель истории из Магадана Константин Зеленский спросил, будет ли расширяться программа субсидирования авиаперевозок с Дальнего Востока и дальше. **Путин** подтвердил, что руководство страны продолжит заниматься этим вопросом.

– Здесь первый, самый простой вопрос, самое простое решение – это увеличить субсидирование этих перевозок, – сказал он. – Вы знаете, что у нас там есть уже решения, были раньше приняты по определенным возрастным категориям, по определенным городам. Мы будем работать над расширением. То решение, о котором вы сейчас сказали, принято недавно. Уверяю вас, мы это не упустим, будем дальше двигаться в этом направлении.

<https://iz.ru/1119998/sergei-gurianov/cherez-zapad-na-vostok-v-rossii-rasshirili-programmu-igotnykh-aviaperevozok>

ТВ:

<https://www.1tv.ru/news/2021-02-02/400955-rossiyskoe-pravительство-rasshirilo-dostup-k-igotnym-aviapereletam-zhitelyam-dalnego-vostoka>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.03; МИНТРАНС ОСЕДЛАЛ САМОКАТ; ВЕДОМСТВО ПРЕДСТАВИЛО НОВУЮ ВЕРСИЮ ПРАВИЛ ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СИМ**

Любителям электросамокатов, моноколес и других средств индивидуальной мобильности (СИМ) власти готовят новые ограничения. Минпромторг изучает возможность маркировки устройств RFID-метками, которые будут содержать сведения в том числе о мощности двигателя. Таким образом, инспектор, остановив пользователя СИМ, легко выяснит, нужно ли для управления устройством водительское удостоверение. **Минтранс** при этом собирается в рамках новой редакции ПДД запретить гражданам разгоняться быстрее 25 км/ч. Движение будут контролировать участковые и сотрудники ГИБДД с помощью неких «средств измерений» и даже системы «мониторинга» по зрочкам.

Общественная палата (ОП) в среду обсуждала регулирование движения электросамокатов, моноколес, гироскутеров и других подобных устройств. Сегодня их пользователи приравнены к пешеходам, велосипедистам или, если двигатель мощнее 250 ватт, к водителям мопедов (нужны права категории М). С 2019 года обсуждается проект изменений в ПДД от **Минтранса**: устройства данного типа ведомство хочет назвать «средствами индивидуальной мобильности» (СИМ), разрешив ездить на них в том числе по пешеходным дорожкам (но не быстрее 20 км/ч) и проезжей части (только лицам старше 14 лет; при наличии габаритных огней, шлема и др.). В 2020 году проект отправили на доработку в рамках «регуляторной гильотины».

**Представитель Минтранса Владимир Луговенко** раскрыл детали доработанного проекта. По предложению московских властей решено ограничить скоростной режим для пользователей СИМ лимитом в 25 км/ч (даже на проезжей части).

Движение будут контролировать инспекторы ГИБДД и участковые, которые смогут останавливать пользователей СИМ и «решать все вопросы», пояснил Владимир Луговенко.

«Средства измерения скорости есть, – заявил он. – Да и «цифра» не стоит на месте. По зрочку глаза, по биометрии мониторить все это в будущем также можно». Подробностей технологии чиновник не раскрыл. За нарушения грозит штраф – до 1,5 тыс. руб.

До введения ограничений необходимо классифицировать СИМ, заявила представитель Минпромторга Мария Елкина. Ведомство, по ее словам, уже прорабатывает вопрос обязательной маркировки устройств, но прежде тему надо обсудить с бизнесом. «Например, мы можем маркировать саму конструкцию, но если кто-то заменит двигатель, никто не сможет отследить, – пояснила Мария Елкина. – Чтобы проверить, прошло ли

СИМ проверку безопасности, какую скорость развивает, нужно в конструкцию вшивать RFID-метку, которая будет считываться на протяжении всего жизненного цикла устройства».

Специальное приложение позволит понять, «зарегистрирован ли самокат в системе», прошел ли сертификацию и какие документы требуются для вождения, пояснила Мария Елкина.

Общественная палата, в свою очередь, готовит альтернативную версию поправок к ПДД, которая будет направлена в правительство, заявил член ОП Александр Холодов. Он пояснил, что обсуждаемый проект **Минтранса** не устраивает многих экспертов. В среду палата начала сбор предложений от юристов, блогеров и пользователей СИМ: дискуссия заняла около трех часов, единой позиции пока нет.

Глава «Союза пешеходов» Владимир Соколов, к примеру, считает, что СИМ нужно приравнять к транспортным средствам, выезжать на пешеходные дорожки им нужно запретить. Виталий Гаевский из МАДИ предложил объединить электроустройства и велосипеды термином «компактный транспорт» (КОТ), пустив на выделенные полосы. Пользователи СИМ должны обладать такими же правами, как и велосипедисты, считает блогер и владелец бизнеса по продаже СИМ Михаил Денисов. Подросткам младше 16 лет выезжать на проезжую часть надо запретить, предложил другой блогер, Сергей Бендер, но на велодорожках можно разогнаться и до 40 км/ч.

Необходимость регулирования СИМ обсуждается с 2017 года, заметил президент Федерации автовладельцев России Максим Едрышов: «Не сделано ровным счетом ничего». «Мы несколько лет топчемся на месте», – согласился Владимир Луговенко, но часть предложений пообещал учесть в проекте.

<https://www.kommersant.ru/doc/4673406>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.04; ВОЗВРАЩЕНИЕ В ГАВАНЬ; РОССИЯ ПЕРЕВОДИТ ГРУЗОПОТОК В СВОИ ПОРТЫ НА БАЛТИКЕ**

Грузооборот балтийских портов России по итогам 2020 года составил 241,5 млн тонн, за последние 15 лет он вырос в три раза. Россия последовательно наращивает поток товаров через свои гавани, переводя туда и грузопотоки из портов Литвы, Латвии и Эстонии. Оставшиеся чуть более 40 млн тонн российских грузов в год, которые пока идут через прибалтийские страны, также могут в ближайшие годы перевести в российские порты.

**Основную долю в этом грузопотоке до последнего времени занимали уголь, минеральные удобрения, руда и металлы, пояснили «РГ» в Росморречфлоте.**

Перевалка угля через зарубежные порты уже остановилась буквально за несколько месяцев до конца прошлого года. Чтобы перебросить оставшиеся грузы на свои гавани, России нужно увеличить мощности терминалов. Эти задачи сформулированы в федеральном проекте «Морские порты России» Комплексного плана развития магистральной инфраструктуры.

В Усть-Луге строится комплекс для хранения и перевалки минеральных удобрений. К 2022 году новые мощности, как планируется, примут на себя 12 млн тонн грузов в год. В том же году в Приморске в строй введут новый универсальный перегрузочный комплекс, который позволит дополнительно обслуживать еще 10-15 млн тонн грузов. Это будут минеральные удобрения, контейнеры, металлопродукция, а еще зерно. На Западе растет спрос на минеральное сырье и химическую продукцию. Так что новые мощности российских портов на Балтике будут востребованы сами по себе и смогут забрать оставшийся грузопоток из портов Литвы, Латвии и Эстонии.

Для постепенного замещения услуг зарубежных портов своими собственными России потребовались десятилетия. В СССР грузы на Балтийском море в основном шли через советские прибалтийские республики. В перевалке участвовали девять портов. Четыре из

них - в Калининграде, Ленинграде, Выборге и Высоцке - находились на территории РСФСР и обслуживали лишь четверть всего грузопотока.

Даже крупнейший на тот момент из отечественных портов Санкт-Петербурга играл вспомогательную роль, указывает заведующий отделом евразийской интеграции и развития ШОС Института стран СНГ Владимир Евсеев. Первую скрипку в регионе играли порты Клайпеда и Бутинге в Литве, в Риге и Вентспилсе в Латвии и таллинский порт в Эстонии. После распада СССР их роль усилилась за счет экспорта продуктов нефтепереработки, которым занялась Беларусь.

России, как оказалось, своих мощностей не хватает. В 1993 году правительство приняло решение о строительстве новых портов. Задачи немедленно переключить грузы со стран Прибалтики, впрочем, не было. Да и сами соседи могли позаботиться о сохранении потока грузов. Тем более что негативные последствия переживала и их экономика. Начался выезд на Запад квалифицированной рабочей силы, распад промышленных предприятий. Многие из них были ориентированы на внутренний советский рынок, например, выпускали микроавтобусы, гидрометеоприборы и радиоэлектронику. А порты приносили весомый доход. Сегодня, по подсчетам экспертов, Россия платит около 30 млрд рублей в год за перевалку грузов в портах трех стран Балтии. В 90-х эта сумма была в разы больше.

В итоге ключевую роль сыграла геополитика. «Если бы у нас были хорошие отношения со странами Балтии, было бы целесообразно разделять потоки, чтобы снизить нагрузку на российскую инфраструктуру и иметь запасные пути в качестве страховки на случай аварий и ремонта. Но с учетом антироссийских настроений этих стран Россия не стала рассматривать их как альтернативу для отправки грузов», - говорит Евсеев.

Порт в Высоцке был образован на базе причалов портопункта еще в 1993 году, а в 1995 году он был внесен в Реестр морских портов России и стал самостоятельным, одним из самых молодых портов страны. К 2004 году он обслужил чуть более пяти млн тонн грузов, а с 2014 года уже вышел на уровень в 17 млн тонн в год.

Порт Приморский, по замыслу, сразу должен был стать основным нефтеналивным портом России и заместить порт в латвийском Вентспилсе. Строительство порта удалось начать только в 2000 году. Очереди вводили в строй поэтапно, соответственно росли и обороты. К 2003 году порт обслуживал около 18 млн тонн грузов, в 2004 году - уже 44,5 млн тонн, в 2009 году объемы достигли 79,2 млн тонн.

Порт в Усть-Луге начал действовать с 2001 года, сначала открылся угольный терминал. Объемы также начали стремительно расти. Если в 2003 году порт переваливал всего 400 тысяч тонн грузов в год, то в 2017 году - уже более 100 млн тонн.

Россия вовлекла в свою орбиту и грузопотоки Беларуси. Летом 2020 года на фоне сложной внутривосточной ситуации и обострения отношений с западными странами, в том числе и с Литвой, Беларусь приняла решение перенаправить свои грузы в российские порты, хотя перевалка грузов через прибалтийские страны все же выгоднее из-за более коротко «плеча».

Тем временем почти все порты прибалтийских стран в течение последних пяти лет снижали грузооборот на 5-15% в год.

Пока через них идут еще контейнерные перевозки транзитом из Китая в Западную Европу. Возможно, это вопрос времени. К 2024 году Россия планирует увеличить мощность всех своих портов еще на 300 млн тонн грузов в год и провести их углубление.

<https://rg.ru/2021/02/03/reg-szfo/gruzooborot-baltijskih-portov-rossii-za-poslednie-15-let-vyros-v-tri-raza.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2021.02.03; ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА: ВЛАСТИ ПРОРАБАТЫВАЮТ ПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ПО ДОРОГАМ МОСКВЫ; РЕАЛИЗАЦИЯ ИДЕИ ВОЗМОЖНА НЕ РАНЕЕ 2030 ГОДА**

Власти прорабатывают введение платного проезда по дорогам Москвы и Подмосковья. Информация об этом содержится в стратегии развития транспортной системы региона, подготовленной по заказу АНО «Дирекция Московского транспортного узла» (есть в распоряжении «Известий»). Ее утверждение ожидается в I квартале 2021 года, сообщили в ДМТУ. Система предполагает использование модели покилометровых платежей, администрируемых бесконтактно по дифференцированным ставкам, включая нулевую, и зависящим от типа транспортного средства (ТС), категории платного участка дороги, места и времени поездки. Проект стратегии поступил в **Минтранс** и дорабатывается с учетом позиций причастных ведомств, сказали «Известиям» в министерстве. При этом там подчеркнули: реализация инициативы возможна только после 2030 года.

Добавят стоимости

В Москве и области предложили разработать и внедрить концепцию гибкой платности проезда по автодорогам, следует из стратегии развития транспортной системы Московского региона до 2035 года (есть в распоряжении «Известий»). Документ был направлен в **Минтранс** и правительствам Москвы и Московской области 30 декабря, сообщили «Известиям» в **пресс-службе** «Дирекции Московского транспортного узла». Там отметили, что его утверждение ожидается в I квартале 2021 года.

В **Минтрансе** «Известиям» сказали, что проект стратегии поступил в министерство и сейчас дорабатывается с учетом позиций причастных ведомств. Предложение о внедрении системы гибкой платности за проезд по автодорогам Москвы и области является лишь одним из направлений дальнейшего развития Московского транспортного узла. В **Минтрансе** подчеркнули, что в актуальной версии проекта стратегии речь идет о подготовке пилота бесконтактного взимания платы пропорционально протяженности поездки лишь на нескольких автодорогах Москвы и области. Основной задачей такой системы является перераспределение трафика в течение суток, создание дополнительных стимулов для переключения автомобилистов на общественный транспорт, а также более привлекательных условий для строительства платных автодорог.

– **Это отдаленная перспектива, реализация которой возможна только за горизонтом 2030 года. Кроме того, актуальный проект стратегии не содержит конкретного регламента внедрения такой системы,** – отметили в **Минтрансе**.

Для реализации предложенной меры требуются детальный экономический расчет и проработка с заинтересованными ведомствами и общественностью, сказали в министерстве. По словам его представителя, в обязательном порядке должна учитываться экономическая целесообразность такого решения, его влияние на благосостояние граждан. В **Минтрансе** также напомнили, что в соответствии с действующим законодательством перевод той или иной автодороги в режим платной эксплуатации может быть выполнен только при наличии бесплатной альтернативы.

В дептрансе Москвы «Известиям» сказали, что стратегия поступала в ведомство в рабочем порядке. Там также добавили, что инициатива платного проезда по автодорогам города в департаменте транспорта столицы не обсуждалась. «Известия» направили запрос в дептранс Московской области.

Разработку стратегии заказала АНО «Дирекция Московского транспортного узла» (ДМТУ), созданная в 2011 году с целью координации федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти города Москвы и Подмосковья при реализации мероприятий по развитию МТУ. Победителем конкурса по разработке стратегии был выбран Центр экономики инфраструктуры, говорится на сайте ДМТУ. К работе над документом были привлечены ведущие проектные институты Москвы и

Подмосковья, а также эксперты в области транспортного планирования, уточнили в ДМТУ.

Выйдут на тест

Стратегия предусматривает тестовое внедрение системы гибкой платности (e-road pricing) за перемещение на личном автомобиле по уличной дорожной сети Москвы и городов Московской области. E-road pricing предполагает использование модели покилометровых платежей, администрируемых бесконтактным образом по дифференцированным ставкам, включая нулевую, зависящим от типа транспортного средства, категории платного участка дороги, места и времени совершения поездки. В документе говорится, что население с низкими доходами должно иметь возможность бесплатного проезда по платным участкам, например через организацию определенных временных интервалов. Также предусмотрен бесплатный проезд для отдельных категорий граждан.

В качестве обоснования идеи в стратегии приводится довод о том, что стоимость владения и поездок на личном авто, включая транспортный налог, акцизы за топливо, платежи за парковку в крупных городах, находятся в России на одном из минимальных уровней в мире. Значительная часть автодорожной инфраструктуры финансируется из общих доходов бюджета, что не позволяет обеспечивать необходимые темпы ее развития. Одним из наиболее значимых источников финансирования дорог выступают акцизы, которые не имеют значительного долгосрочного потенциала роста, отмечается в документе. Его авторы спрогнозировали, что переключение на платные трассы будет выше, если сократится разница со стоимостью проезда по другим дорогам.

Согласно данным компании TomTom, в 2020 году Московская городская агломерация заняла первое место в мировом рейтинге загруженности дорог. При этом общий уровень ее загруженности снизился с 59% в 2019-м до 54% в прошлом году, а загруженность автомагистралей сократилась на 5%. Ежедневно московские автомобилисты простаивают в дорожных заторах от 22 до 30 минут, говорится в исследовании.

Этапное внедрение

Согласно версии стратегии, которая есть в распоряжении «Известий», до 2025 года планируется создать прототип системы расчета и сбора покилометровой платы за проезд по автомобильным дорогам легковушек и автобусов, с дифференциацией тарифа в зависимости от различных параметров поездки (время суток, протяженность поездки, категория дорог и др.). В документе также говорится о запуске мониторинга пробега легковых машин и моделирования начисления платы на пилотном участке дороги.

Запуск эксперимента по бесконтактному взиманию платы за проезд пропорционально протяженности поездки на нескольких автодорогах Москвы и Московской области намечен до 2025 года. Позднее будет внедрен пилот по e-road pricing на всех новых автодорогах столицы и области, а на последнем этапе – к 2030 году – на всех магистральных автодорогах Москвы и Подмосковья.

**В Минтрансе отметили: данная идея присутствовала в проекте стратегии, но в ходе согласований и проработки проекта с причастными ведомствами эти мероприятия из текста исключены.**

– Согласование проекта до настоящего времени не завершено. Документ продолжает дорабатываться с учетом поступающих замечаний и предложений, – добавили в ведомстве.

По словам вице-президента Центра экономики инфраструктуры Павла Чистякова, сейчас для автовладельцев все дороги и так являются платными за счет акцизов. С ускорением распространения электротранспорта потребление моторного топлива, акцизы с которого являются основным источником финансирования строительства новых дорог, сократится. Система e-road pricing выступит альтернативным источником поступления средств для строительства автодорог.

– Внедрение системы если и будет происходить, то медленно и в пилотном режиме, на небольших участках дорог. До 2030 года москвичам можно не переживать по поводу дополнительных платежей за проезд, – отметил эксперт.

Равнение на Сингапур

Предлагаемая для Москвы система очень похожа на действующую сегодня в Сингапуре. В этой стране брать плату за проезд по дорогам начали еще в 1975 году. Сначала была запущена система зональных пропусков (ALS), при которой все транспортные средства, въезжающие в центр города, должны были иметь платные бумажные лицензии. После десятилетия планирования и девяти месяцев тестирования действующий механизм в 1998 году был заменен на бесконтактную систему Electronic Road Pricing (ERP). При ней технология радиочастотной идентификации (RFID) позволяет автоматически списывать сбор в зоне платного въезда с любого транспортного средства при пересечении им рамки с RFID-меткой, главное – установить транспондер.

Система ERP позволяет точно определять перегруженные участки дорог и менять стоимость сбора и часы, когда взимается плата, в зависимости от текущих условий движения. Таким образом, стоимость может как увеличиваться, так и уменьшаться. Она способствует ограничению использования транспортных средств и тем самым оптимизирует перегруз дорожной сети, стимулируя водителей пересматривать время поездок, маршруты или способ передвижения.

Система платного въезда в центр города используется сегодня также в Стокгольме, Милане, Юрмале, Сан-Франциско, Лондоне. Действует она и в Норвегии.

<https://iz.ru/1120297/maksim-talavrinov-irina-tcyruleva/transportnye-sredstva-vlasti-prorabatyvaiut-platnyi-proezd-po-dorogam-moskvy>

### **ИЗВЕСТИЯ; ДЕНИС ГРИЦЕНКО, АННА УРМАНЦЕВА; 2021.02.04; ВИРУС-КЛАССОМ: РИСК ЗАРАЗИТЬСЯ COVID-19 ВОЗРАСТАЕТ ПРИ ДОЛГОМ ПОЛЕТЕ; ПРИ 12-ЧАСОВОМ НАХОЖДЕНИИ В САЛОНЕ САМОЛЕТА МОГУТ ЗАБОЛЕТЬ 99,6% ПАССАЖИРОВ**

В случае самого неблагоприятного развития ситуации в течение 12-часового полета заразятся 99,6% пассажиров экономкласса и 50% летящих в бизнес-классе, – считают специалисты из Великобритании. Они разработали математическую модель, с помощью которой была просчитана вероятность заражения на протяжении полетов разной длительности. Согласно их расчетам, эта вероятность резко возрастает после 6–8-часового нахождения в салоне самолета при наличии инфицированных коронавирусом. Не все российские эксперты согласны с выводами статьи.

Пересчитать по Гринвичу

Несмотря на то что авиасообщение сыграло основную роль в распространении эпидемии по всему миру, опасность подхватить COVID-19 во время полета до конца не изучена. Поэтому ученые Гринвичского университета (Великобритания) провели собственное исследование, чтобы выяснить вероятность заражения коронавирусом на борту самолета.

Из-за особенностей SARS-CoV-2 с точностью сказать, произошло заражение до, во время или после полета, в большинстве случаев невозможно. Однако салон самолета может оказаться местом повышенной эпидемиологической опасности. «Вызывает беспокойство возможность распространения болезни в замкнутом пространстве пассажирского салона, где люди находятся рядом друг с другом, особенно в течение длительного времени», – пишут ученые в научной статье.

Представители авиакомпаний и производителей самолетов утверждают, что мощная вентиляция, обеспечивающая до 30 смен воздуха в час, и специальные HEPA-фильтры гарантируют безопасность пассажиров, даже если на борту окажется носитель коронавируса.

Крупнейшее исследование на эту тему было организовано транспортным командованием США. В самолетах Boeing 767-300 и 777-200 с двумя проходами между креслами провели более 300 экспериментов с частицами аэрозоля размером от 1 до 3 мкм, имитировавшими вирусы. Результаты показали, что аэрозоль быстро разбавлялся вентиляционной системой и уменьшение его концентрации составляло не менее 99,7% в тех предполагаемых «дыхательных точках», которые были взяты для замеров с помощью биосенсоров.

Специалисты из Гринвича не оспаривают достоверность результатов этих испытаний. Но, по их мнению, снижение концентрации аэрозоля еще не означает снижения вероятности заразиться. Поэтому, чтобы определить и математически просчитать степень опасности, ученые предложили использовать понятие кванта – абстрактной капли с высоким содержанием коронавируса, попадание которой в организм человека повышает вероятность заболеть COVID-19 на 63% (процент взят из кембриджского исследования 1955 года «Воздушное заражение и гигиена воздуха»).

Три сценария

В модели ученых учитываются разница между устройством салонов бизнес- и экономкласса, мощность системы вентиляции самолета, степень вентиляции легких пассажиров, количество квантов, выделяемых одним инфицированным в единицу времени, и многое другое.

Исследователи рассмотрели легкий, средний и тяжелый сценарии распространения COVID-19, которые сопровождаются выделением в салоне соответственно 5, 20 и 100 квантов коронавируса в час. Количество квантов также умножалось на определенный индекс, который отражает одно из трех состояний носителя вируса: дыхание, разговор или громкий разговор. Опасность заражения оценивалась для полетов длительностью два и 12 часов.

Результаты исследования показали, что для пассажиров двухчасового рейса, летящих экономклассом, максимальная вероятность заражения достигает 60,2%. Это означает, что если в салоне летят 75 пассажиров, то заразятся минимум 45 из них. Для сравнения: максимальная вероятность заражения для пассажиров бизнес-класса составит 10,9%. То есть из 50 пассажиров заразятся не более 5–6. После шести часов полета вероятность заразиться существенно возрастает.

На рейсе продолжительностью 12 часов опасность, по мнению ученых из Гринвича, очень высока. Максимальная вероятность заражения для пассажиров экономкласса достигает 99,6%. Для пассажиров бизнес-класса максимальная вероятность заражения составит 50%. То есть из 50 пассажиров заразится половина.

Расчеты ученых подтверждают, что ношение масок на борту снижает опасность подхватить вирус. Например, использование качественных масок с эффективностью 65,6% в течение 12-часового полета снижает риск инфицироваться почти в 10 раз. Также результаты исследования показывают, что одновременное снятие защитных масок пассажирами во время приема пищи может быть очень опасным. По этой причине специалисты рекомендуют кормить людей в полете в разное время.

Согласные и несогласные

Мнения российских специалистов относительно безопасности полетов в период пандемии коронавируса разделились.

– В этой статье не учитывается радиус вокруг инфицированного – это тоже серьезный фактор заражения, – считает руководитель лаборатории геномной инженерии МФТИ Павел Волчков. – Но описанная модель, в общем, хорошо описывает распространение микрокапель по салону самолета и объем прокачиваемого через вентиляцию, а также вдыхаемого воздуха. Единственное сомнение вызывает вероятность 63%, на которую одна микрокапля (кванта) повышает вероятность заразиться. Если с такой вероятностью коронавирус действительно инфицирует людей, то выводы из статьи верные.

Однако, по словам эксперта, чтобы это подтвердить, нужно провести дополнительные исследования.

– Фактически эксперимент по данным научным исследованиям проходит каждый день в сотнях самолетов по всему миру. Если бы всё было настолько плохо с заражением коронавирусом даже при использовании мер личной гигиены и безопасности, то мы бы все уже переболели этим вирусом, – отметил Владимир Платонов, доцент кафедры химии Самарского национального исследовательского университета имени академика С.П. Королева.

Эксперт пояснил, что, помимо НЕРА-фильтров, в самолете каждые две-три минуты обновляют воздух в системе вентиляции. Его берут извне. Если бы эта система работала по циклу в течение 2-, 6- или 12-часового полета, то вероятность заразиться была бы высока. Но в современных реалиях проводится замена воздуха прямо во время полета, что можно назвать решающим фактором для безопасности пассажиров.

– Какая бы система фильтрации ни была, она не обеспечивает должную степень безопасности людей, находящихся в салоне, если там находится человек, который выделяет высокие концентрации частиц коронавируса, – считает доцент кафедры физической химии НИТУ «МИСиС» Георгий Фролов.

По словам ученого, фильтры представляют собой специальные макросистемы, которые конструировались для очистки воздуха от пыли. Но на фильтрацию наноразмерных вирусов они не рассчитаны. Это переплетение различных волокон. За счет определенных физических явлений происходит прикрепление частиц вируса к этим волокнам и их удержание. Но процесс прикрепления частиц вируса специально нигде не исследовался. Частицы садятся на какие-то места, слипаются, агрегируют друг друга, а потом происходит их срыв с волокон. И фильтр не работает.

Кроме того, вентиляция в самолете – это изолированная система. Конечно, производится насыщение воздуха из-за борта, но всё равно некоторое время воздух циркулирует в замкнутом пространстве.

– Нет оснований не согласиться с исследованием ученых. Факты, изложенные в нем, научно подтверждены, и частицы вируса, скорее всего, распространяются именно таким образом, – сказал директор научно-образовательного центра «Нанотехнологии», декан химического факультета Южно-Уральского государственного университета Вячеслав Авдин.

С точки зрения химии всё достоверно, уверен специалист. Но вопрос заражения – это еще и вопрос о том, как работает иммунитет конкретного человека. Кому-то для того, чтобы заболеть, достаточно небольшого количества вируса, а если иммунитет у человека сильный, то он справится и с большим количеством вирусных частиц.

– Выводы данной работы показывают лишь статистическую вероятность заразиться во время полета, причем эта опасность крайне высока лишь в том случае, если поголовно не соблюдается масочный режим на борту. В остальных случаях риск низок, – считает сотрудник научно-клинического отдела МГЦ СПИД и Международного учебно-методического центра вирусологии человека Медицинского института РУДН Елена Белова.

Заключения ученых пессимистичны, хотя сегодня больше свидетельств относительной безопасности полета, полагает заведующий лабораторией анализа показателей здоровья населения и цифровизации здравоохранения МФТИ Станислав Отставнов. Он считает, что в самолете с нормально работающей системой кондиционирования среда более безопасная, чем в замкнутом пространстве маленького душного офиса или в маленьком лифте.

Полностью исключить малейшую возможность заражения фильтр, конечно, не может, признает эксперт. Если зараженный – ближайший сосед, то одной системы фильтрации может оказаться недостаточно.

<https://iz.ru/1119076/denis-gritcenko-anna-urmantceva/virus-klassom-risk-zarazitsia-covid-19-vozrastaet-pri-dolgom-polete>

### **РБК НОВОСИБИРСК; АННА ИВАНОВА, МИХАИЛ ШЕСТАКОВ; 2021.02.04; ПЕРВЫМ ДЕЛОМ САМОЛЕТЫ: КАК РЕШАТЬ ПРОБЛЕМУ ЗАСТРОЙКИ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ЗОН**

Проблема с застройкой городских территорий, которые находятся вблизи аэропортов, появилась в России в 2017 году. Как она решается и какие перспективы у вопроса, – в материале РБК Новосибирск

В 2017 году в Воздушный кодекс РФ были внесены изменения, согласно которым, для каждого аэропорта должна быть утверждена схема приаэродромной территории (ПАТ) и порядок ее использования. Каждая ПАТ делится на семь подзон.

Проблемы у строителей вызывает седьмая, самая масштабная подзона, радиус которой установлен в пределах 30 км от контрольной точки аэропорта. В ней запрещено строительство жилых зданий, не обладающих повышенной степенью шумозащиты, а также введен особый порядок согласований документов.

По данным департамента строительства и архитектуры мэрии, а также управления архитектурно-строительной инспекции городской администрации, на территорию Новосибирск оказывают влияние приаэродромные зоны четырех аэродромов.

Новосибирские аэродромы:

аэродром государственной авиации Новосибирск (Гвардейский), эксплуатируемый Росгвардией;

аэродром экспериментальной авиации Новосибирск (Ельцовка), эксплуатируемый ПАО «Компания Сухой»;

аэродром совместного базирования государственной и гражданской авиации Новосибирск (Толмачево), находящийся в ведении Министерства обороны РФ;

аэродром «Бердск-Центральный» (Минпромторг РФ, СибНИИА им. С.А. Чаплыгина).

Исходя из тридцатикилометрового радиуса по седьмой подзоне ПАТ, при изучении карты видно, что практически весь город попадает в эту зону. Так, в радиусе 30 км от Толмачево находится почти вся территория Новосибирска, территория Первомайского района, Краснообска, Пашино и других прилегающих к городу поселков и микрорайонов. Примерно та же ситуация и с другими аэродромами – их тридцатикилометровый радиус накрывает практически весь город. Эта проблема характерна для многих городов-миллионников в России.

Проблема для строителей

Сложность нынешнего положения дел в том, что те здания, которые были возведены в седьмой приаэродромной зоне ранее, претензий ни у кого, как правило, не вызывают. Сложнее приходится с выдачей разрешений на строительство – в отсутствие нормативной документации по ПАТ их или не выдают, или требуют сложных согласований.

По закону, ответственности за неустановление ПАТ практически нет.

В части регионов к вопросу подключается транспортная прокуратура, обязуя эксплуатантов аэропорта инициировать разработку ПАТ и установить их. Так установили ПАТ в Пензе, Сыктывкаре, Воркуте, Томске, Сахалинской области и других регионах.

Есть регионы, где приаэродромные зоны определены, но проблем это не решает – согласование границ этих зон с органами власти доходит до скандалов.

В Пензе в приаэродромную территорию также входит практически весь город. На входящих в радиус 30 км территориях Росреестр автоматически блокировал сделки с недвижимостью: продать или купить дом было невозможно, строительство было парализовано.

В Екатеринбурге проект приаэродромной зоны аэропорта Кольцово был разработан к осени прошлого года, в седьмую зону попал почти весь город. По словам вице-мэра по

капстроительству Алексея Бирюлина в комментарии portalу 66.ru, девелоперы намерены обратиться в суд, если проект все же вступит в силу и потребовать у Кольцово возмещения убытков.

«ПАТ Кольцово на текущий момент разбалансирована и способна нанести серьезный ущерб развитию Екатеринбурга. Безопасность полетов – это вопрос критичной важности. Развитие, реновация территорий – все это становится или невозможным, или чрезвычайно сложным для исполнения. Если говорить только о строителях, то может получиться ошибочная коннотация, что строители хотят только заработать и готовы всеми нормами пренебречь, но это, конечно же, не так. В данном процессе строители находятся просто на передовой», – заявил РБК Новосибирск президент «Ассоциации строителей Урала» Вячеслав Трапезников.

Как в Новосибирске

«В настоящее время приаэродромные территории аэродромов, расположенных на территории Новосибирской области, в порядке, установленном федеральным законодательством, не установлены», – констатировал в ответе на запрос редакции **замминистра** строительства региона Алексей Колмаков.

В Новосибирске, в мае прошлого года, у губернатора Андрея Травникова прошло совещание. После него в рамках переходного периода было указано согласовывать размещение всех объектов капстроительства в границах спорных территорий с эксплуатантами аэропортов – в/ч 3733 аэродрома «Гвардейский»; в/ч 12739 аэродрома «Голмачево»; и ПАО «Компания Сухой» в случае с аэродромом «Ельцовка».

«Выдача разрешений на строительство объектов капитального строительства мэрией города Новосибирска осуществляется в соответствии с действующим законодательством при наличии указанных согласований», – сообщили в мэрии.

Максим Федорченко, председатель Ассоциация строительных организаций Новосибирска: – Законом установлено, что нужно все пути самолетов четко установить, прописать. Потом эти координаты передать муниципалитету, чтобы он включил их в правила землепользования и застройки. Отметить это на карте и установить адекватные ограничения, чтобы не было необходимости каждый раз согласовывать одно и то же. И избавиться от этой странной истории, когда аэродромы занимаются согласованием строительных объектов по всему городу. Это ненормально, это не их функция. Но, насколько мне известно, координаты до сих пор не пересчитаны. У нас, по нынешним нормам, необходимо согласовывать с аэродромами всё, включая даже двухэтажные строения. Это естественно удлиняет сроки и создает проблемы не только для строителей, но и производителей, и частных лиц, которые не могут разместить на своей территории объект без согласования.

Разрешение на строительство без гарантий ввода

Огласку получила история со сдачей многоквартирного дома на улице Аэропорт, 1/1 (ЖК «Аэропорт» компании «ВИРА-Строй»). Разрешение на строительство было выдано, но практически на сдаче дома возникли риски, что дом не удастся ввести в эксплуатацию. Дело ушло в суд.

Росгвардия, эксплуатирующая аэропорт «Гвардейский», указала, что 13-этажный дом высотой 42 м препятствует безопасному выполнению полетов. Такое расположение могло нарушать спокойствие жителей из-за шума.

Впоследствии Росгвардия отозвала иск, в ходе переговоров с мэрией утвердили, что все объекты капстроительства, если они находятся в границах полосы воздушных судов шириной в 2 км и длиной в 7 км, и в окружности радиусом в 3 км от контрольной точки аэродрома «Гвардейский», необходимо согласовывать с командиром военной части 3733.

Если в Новосибирске ситуация с ЖК «Аэропорт» разрешилась, то в Подмоскovie проблемы комплекса «Филатов Луг» в районе аэропорта Внуково делятся уже несколько лет. Построенные дома не могут ввести в эксплуатацию, тысячи дольщиков не могут

прописаться и оформить документы. На дома были выданы разрешения на строительство, которые **Росавиация** сочла незаконными.

Независимый аналитик, автор рейтинга устойчивости застройщиков Новосибирска Сергей Николаев пояснил РБК Новосибирск, что аналогичные проблемы из-за высотности наблюдаются у нескольких объектов недвижимости в городе.

«Такая же ситуация есть у ЖК «Северная корона», который строит ГК «Стрижи», есть проблемы по этажности у «Брусники» с кварталом «Авиатор», – сказал Николаев.

В середине ноября прокуратура Новосибирска направила в суд иск к мэрии. Надзорное ведомство пыталось оспорить выданное «Бруснике» в июле разрешение на строительство нескольких секций первого дома в квартале «Авиатор», рассказали РБК Новосибирск в компании. Суд в удовлетворении иска отказал. «Прокуратура это решение обжаловала, хотя, с нашей точки зрения, она могла потратить силы на куда более полезное действие и обратить внимание на бездействие чиновников, ответственных за установление ПАТ», – отметили в компании.

На пресс-конференции в июне мэр Новосибирска Анатолий Локоть, отметил, что из-за вступления в силу норм закона 135-ФЗ в городе не могли начать строительство 70 гражданских жилищных объектов.

«Если приаэродромная зона не установлена, как в Новосибирске, то в полосах подхода к аэродрому должно производиться согласование с аэропортом, – поясняет Максим Федорченко. – При этом написано, что согласование производится при наличии справки Роспотребнадзора. В итоге, фактически получилось, что, так как санзоны аэропортов не установлены, Роспотребнадзор отказывается что-либо давать. Ситуация абсолютно дикая – создали всем никому ненужную работу на пустом месте».

Тревогу по текущему положению вещей выражали также власти Москвы. «Если такие подходы (приаэродромная территория Внуково) реализовать, то они затронут две трети территории Подмосковья и половину территории Москвы, на которых прекращается всякая инвестиционная деятельность. Все объекты у нас стоят, мы не можем ввести ни детские сады, ни школы», – заявил осенью мэр Москвы Сергей Собянин.

«Мы пытаемся достучаться до правительства, чтобы показать бредовость этой темы, – отметил в комментарии РБК Новосибирск депутат Госдумы Дмитрий Ионин. – Это заблокирует развитие муниципалитетов. Поэтому принятие этого вопроса и затягивается: все понимают, что могут быть отправлены под бульдозер многие жилые кварталы в крупных городах. Были уже неоднократно совещания в правительстве, неоднократно тема обсуждалась на базе комитета по транспорту и строительству. Все понимают, что приаэродромная территория должна быть, но это должны быть разумные параметры».

За рубежом проблема приаэродромных зон решается с соблюдением баланса интересов муниципалитетов, при этом застройщики могут тратить большие суммы на шумоизоляцию домов.

В США в Инглвуде (Калифорния) разрешили высотное строительство на подлете к международному аэропорту Лос-Анджелеса. Миллбрэй в том же штате разрешили строительство жилых домов в конце одной взлетно-посадочной полосы международного аэропорта Сан-Франциско.

В Великобритании ВПП Международного Аэропорта Гибралтара пересекает главную городскую улицу. С одной стороны от нее море, с другой жилые дома.

Зампред правительства РФ Марат Хуснулин в интервью ТАСС, в январе, констатировал, что, пока по приаэродромным территориям решения нет.

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

Информация о том, что схема работы с приаэродромными территориями будет конкретизирована на федеральном уровне, появилась осенью прошлого года.

На портале проектов нормативных правовых актов был опубликован законопроект **Минтранса** по новой схеме определения ПАТ. В проекте – шесть подзон, седьмая может быть выделена дополнительно, но не позднее 2025 года. Но документ также предусматривает, что не подлежит согласованию в границах полос воздушных подходов строительство и реконструкция жилых домов высотой до 20 метров и садовых домов, расположенных на территории поселения, территории городского округа, межселенных территориях.

При этом предусмотрено, что до выделения седьмой подзоны при архитектурно-строительном проектировании, строительстве, реконструкции объектов капитального строительства в радиусе 30 км от центра взлетно-посадочной полосы аэродрома необходимо получить положительное санитарно-эпидемиологическое заключение надзорного органа.

Правительству дано поручение до 1 августа рассмотреть вопрос установления приаэродромных территорий, с утверждением отдельной санитарно-защитной зоны, в которой могут устанавливаться дополнительные требования к размещаемым объектам или ограничения по их строительству. Также поручено проработать переходные положения до установления такой зоны. Ответственными назначены президент Татарстана Рустам Минниханов и премьер **Михаил Мишустин**.

Вячеслав Трапезников, президент «Ассоциации строителей Урала»:

– Решение проблемы очевидно, оно находится на поверхности, и, более того, оно прошло апробацию. Речь идет о тех решениях, которые были приняты по московским аэропортам. Властям столицы удалось отстоять свою точку зрения при установке приаэродромных зон. В Москве хватило политической воли для того, чтобы утвердить все без так называемой седьмой зоны, ее можно назвать мертвой зоной, потому что на ней вообще ничего нельзя, не только строить дома.

Сейчас те проекты, которые разрабатывают и предлагают Екатеринбургу, предлагают не отодвигать аэропорт от города, а город отодвигать от аэропорта. Таким мегаполисам, как Екатеринбург и Новосибирск, нужно продолжать отстаивать свои интересы, ссылаясь на московский опыт, чтобы при соблюдении безопасности воздушного транспорта интересы территорий не страдали. Именно этого мы и добиваемся.

Дмитрий Ионин, депутат Госдумы:

– Одно из предложений – отказаться совсем от седьмой зоны. Это самая основная проблема. И принципиально на безопасность полетов наличие седьмой зоны, давайте честно, не влияет никак. С этим в неформальных разговорах соглашается и **Минтранс**, и правовое управление правительства. Но почему происходит такая загвоздка – непонятно. То чувство, когда все всё понимают, но вопрос не движется. Интересантов в сохранении седьмой зоны нет. Это не аэропорты, потому что не нужна им седьмая зона. Это, по сути, просто бюрократическая ошибка.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/04/02/2021/601b65979a7947e1b3afae94>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.04; РОССИЙСКИЙ УГОЛЬ СНИМАЕТ МАРЖУ; СОКРАЩЕНИЕ РАСХОДОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ПОДДЕРЖАЛО ЭКСПОРТ**

Российские экспортеры энергетического угля серьезно улучшили прибыльность благодаря росту цен и снижению ставок на вагоны. По оценке экспертов, компании могут зарабатывать \$10–12 за тонну угля, что обеспечивает маржу по EBITDA в 15%, а «в моменте» она может достигать до 20%. Это очень высокий уровень для отрасли, которая еще недавно работала во многом с нулевой или даже отрицательной рентабельностью. Но,

предупреждают аналитики, цены на уголь могут начать снижаться уже в ближайшие месяцы.

Российские угольщики существенно увеличили маржинальность бизнеса в начале года из-за сочетания высоких экспортных цен на энергетический уголь и снизившихся затрат на железнодорожную транспортировку. По расчетам Argus, затраты на доставку энергетического угля из Кузбасса по железной дороге в направлении порта Усть-Луга на Балтике сократились на 24% в сравнении с январем 2020 года – до \$23 за тонну. Если год назад стоимость доставки угля в Усть-Лугу составляла 65% от цены российского угля на FOB Балтика, то теперь доля транспортных расходов составляет лишь 35%. Также, по оценке Argus, экспортеры угля на Балтике получили скидки на перевалку – ставка перевалки в Усть-Луге за год снизилась на 27%.

На азиатском направлении тенденции сохраняются, стоимость доставки энергетического угля до дальневосточного порта Восточный снизилась за год на 25%, до \$27,9 за тонну. Однако из-за ограниченной пропускной способности БАМа экспортеры вынуждены наращивать объемы поставок в Азию через Тамань, затем направляя балкеры в Азию через Суэцкий канал. В СУЭК, «СДС-Угле», «Кузбассразрезугле» не ответили на вопросы “Ъ”. Падение ставок на вагоны стало следствием пандемии и профицита подвижного состава. Наибольшее падение пришлось на полувагоны. По ожиданиям участников рынка, образовавшийся в конце 2019 года долгосрочный профицит полувагонов, когда парк достиг исторического максимума в 526 тыс. единиц, не будет устранен в ближайшее десятилетие (см. “Ъ” от 11 декабря 2020 года).

Цены на уголь выросли в четвертом квартале прошлого года из-за холодной зимы в Северном полушарии, хотя еще в середине 2020 года падали до минимумов.

В частности, в Европе газ, который вытеснял уголь из генерации электроэнергии, подорожал, освободив нишу для дополнительных поставок. Также цены поддерживает ожидание перебоев с отгрузкой угля из Австралии из-за сезона дождей. Сейчас, по словам Бориса Красноженова из Альфа-банка, цена угля 6000 ккал/кг FOB Рига составляет \$61–62 за тонну. При доставке в европейский порт (CIF, ARA) угля с аналогичной калорийностью стоимость может составить \$65–68 за тонну. Максим Худалов из АКРА отмечает, что цены в Роттердаме могут достигать до \$85–87 за тонну.

Эксперты сходятся во мнении, что можно говорить о наличии у угольных компаний 15–20-процентной маржи по EBITDA в текущем моменте. Борис Красноженов отмечает, что маржа российских угольщиков зависит от наличия у них собственных вагонов и портовых мощностей. С учетом оплаты перевозки и перевалки по рынку поставщики угля могут зарабатывать около \$10–12 за тонну на пике цен, что обеспечивает маржу в 15% на уровне EBITDA. Большую часть прошлого года российские экспортеры угля работали с рентабельностью, близкой к нулю, – по оценке АКРА, она достигается при цене энергетического угля в \$50 за тонну. В 2019 году рентабельность по EBITDA угольного бизнеса крупных компаний сектора – СУЭК, «Кузбассразрезугля» – составляла в среднем около 15%.

Впрочем, в ближайшие месяцы эксперты ожидают снижения котировок.

Борис Красноженов полагает, что цены в февральских и мартовских контрактах снизятся относительно января на 8–10%. По мнению Максима Худалова, уже к марту они опустятся до \$60–70 за тонну, если наводнение в Австралии будет несильным. В обратном случае снижения цен ранее конца лета ждать не приходится, полагает он.

«Но обольщаться не стоит, так как в течение прошедших полутора лет компании несли убытки, и сегодняшние успешные показатели помогают лишь погасить накопившиеся долги», – напоминает Максим Худалов. По его мнению, всплеск цен не вызовет новые сделки M&A в угольной отрасли, так как неопределенность будущего спроса на уголь ставит перед инвесторами серьезные вопросы стратегического характера. «Значимого

раста добычи я также не ожидаю, но на фоне 2020 года некоторое восстановление добычи вполне возможно», – полагает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4673408>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.02.04; ДЕКЛАРАЦИЯ НЕОЖИДАННОСТИ; ГРУЗЫ ЗАПУТАЛИСЬ В НОВЫХ ПРАВИЛАХ ОФОРМЛЕНИЯ**

Как стало известно “Ъ”, изменение с 1 февраля порядка оформления таможенных деклараций в РФ вызвало каскад проблем. Для участников рынка изменения оказались неожиданностью, плюс акт Минфина, который должен был описать порядок в деталях, так и не вышел. Декларации обнаруживаются в самых неожиданных местах, персонал ЦЭДов часто не знает, что делать, нагрузка на досмотр заметно выросла. В ФТС утверждают, что изменения были объявлены давно и затронули лишь 5% деклараций. Переполюх на рынке там объясняют в первую очередь сложившейся за последние годы привычкой к быстрому и простому оформлению, так что теперь «каждая задержка выглядит чувствительной».

ФТС с 1 февраля ввела диспетчеризацию таможенных деклараций, заметно изменив существующую процедуру. Теперь они автоматически распределяются по ЦЭДам в зависимости от ряда критериев: типа груза, вида транспорта, которым прибыл товар, и места регистрации декларанта. Нововведения вызвали сумятицу среди участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД).

Простои и расходы

«Уже несколько дней мы пытаемся нащупать логику нового порядка распределения деклараций, – рассказывает гендиректор таможенного брокера КВТ Юлия Шленская. – И хотя есть концепция, в которой описано, как будет происходить диспетчеризация, на деле мы наблюдаем хаос и непредсказуемость в таможенном оформлении».

Например, уточняет госпожа Шленская, декларации на акцизные товары стали попадать в Московскую областную таможню, которая «никогда с этими категориями не работала и смотрит на сигареты, машинное масло и так далее как на восьмое чудо света».

«Декларации, поданные на товары, пришедшие в Московскую область, уходят на Дальний Восток, где рабочий день почти закончен, а значит, до завтра никакого движения не будет, – добавляет она. – Это простои, расходы. Когда Дальневосточный ЦЭД и Владивостокский ЦЭД оказались перегружены, они начали переводить декларации на Хабаровск, который средю такого количества работы не видел. Так что под этот ледяной душ попали и декларанты с перевозчиками, и сами таможенники».

Руководитель таможенного отдела AsstrA Анаит Василян добавляет, что возникли проблемы с лицензируемым товаром: лицензия зарегистрирована в Санкт-Петербургской таможне, декларацию присвоила Московская таможня, так как юрилицо зарегистрировано в Москве, в итоге было отказано в выпуске: «Сейчас мы ждем разъяснения о том, как поступать в таких ситуациях». Также она приводит пример ситуации с оборудованием, которое возили через порт Санкт-Петербурга в режиме таможенного транзита в Екатеринбург, где шло таможенное оформление. «Декларация 2 февраля зарегистрировалась в Балтийской таможне, хотя груз уже был вывезен в транзите в Екатеринбург, – рассказывает Анаит Василян. – В итоге Балтийская таможня назначила дополнительную проверку заявленной таможенной стоимости и выставила расчет обеспечения».

Эксперимент не совсем понятен

Как пояснил “Ъ” первый заместитель руководителя ФТС Руслан Давыдов, введение диспетчеризации было анонсировано три года назад в рамках комплексной программы развития ФТС 2020 и должно было произойти в начале года. На 1 февраля срок сдвинули

«по соображениям большего удобства этого периода и для таможенных органов, и для рынка».

В рамках новой системы на смену более чем 600 местам таможенного оформления, более 400 из которых находились на частных площадях, пришли 16 ЦЭД, расположенные на государственных площадях, автоматизированные, с единым личным кабинетом для каждого декларанта, поясняет чиновник.

На первом этапе диспетчеризации отфильтровываются энергетические и подакцизные грузы, оформлением которых занимаются соответственно Центральная энергетическая и Центральная акцизная таможни. Далее накладные сортируются по принципу того, каким путем прибыл груз: для морских грузов создано три ЦЭДа – Балтийский, Новороссийский и Владивостокский, – покрывающие соответствующие бассейны. Для авиагрузов, 86,5% которых прибывают в Московский авиационный узел, там создан свой ЦЭД. Остальные грузы, уточняет Руслан Давыдов, оформляются в ЦЭДах по месту ИНН или КПП декларанта. Это, поясняет он, сделано в связи с «тесным взаимодействием ФТС с налоговой службой».

Чиновник подчеркнул, что перераспределились лишь 5% деклараций (всего обрабатывается 5 млн деклараций в год), в основном на морские и авиационные грузы. Перемены коснулись только обработки деклараций: посты фактического контроля (ПФК) сохранились там, где проходит товар.

Между тем все участники рынка, опрошенные “Ъ”, отмечают внезапность перемен и даже расходятся в оценке их статуса: одни называют это экспериментом, другие – постоянной мерой.

Диспетчеризация деклараций (ДТ) изменилась «неожиданно для многих и без предварительного информирования», утверждает директор по таможенным операциям «Даксер» Тимур Давиташвили.

Официальной информации о включении диспетчеризации с 1 февраля в открытых источниках нет, соглашается директор подразделения по таможенному оформлению Global Supply Chain FM Logistic Елена Парамонова: «Единственное упоминание о планируемом внедрении опубликовано на таможенном портале alta.ru в разделе «мнение эксперта» в конце декабря». «Я не видел информации об этом в открытых источниках, по большей степени для нас это стало сюрпризом», – подтверждает глава департамента таможенного сопровождения Stalogistic Алексей Конышев. До сих пор нет полной информации со стороны ФТС по всем деталям работы нового алгоритма, подчеркивает директор по таможенным операциям Kuehne + Nagel в России Милана Меламуд.

По мнению участников рынка, урегулировать процедуру должен приказ Минфина о полномочиях таможенных органов по регистрации таможенных деклараций, проект которого находится на стадии публичных обсуждений. В него, отмечает замгендиректора VMJ-logistics Константин Бондаренко, бизнес-сообщество предлагает свои поправки и замечания, поэтому «эксперимент ФТС не совсем понятен»: «Неясна и причина, по которой участники ВЭД не были заранее проинформированы, ведь последствия от простоя транспортных средств, увеличения сроков доставки грузов, дополнительных расходов на проведение досмотра в конечном итоге ложатся именно на их плечи».

Служба жалоб не фиксирует

Между тем расходы могут быть достаточно велики. Порядка 10% таможенных деклараций не выпускаются в течение дня, поясняет учредитель VIG Trans, бизнес-омбудсмен по вопросам транспорта и логистики Игорь Ребельский, в среднем срок выпуска таких деклараций занимает два-три дня. Все это время груз находится на складе временного хранения (СВХ) под таможенной процедурой, поясняет господин Ребельский. Сегодня все таможенные склады в России – коммерческие, стоимость хранения на разных СВХ может серьезно отличаться. Если раньше участники ВЭД выбирали пункт таможенного оформления, исходя из расходов на довоз, склад и практики работы с конкретным ЦЭДом,

поясняет Игорь Ребельский, сейчас спрогнозировать свои расходы на таможенную очистку исходя из наработанной практики предприниматель фактически не сможет.

Кроме того, добавляет бизнесмен, при декларировании через таможенного представителя в договоре может записываться конкретный пост прибытия. Чаще всего пост определялся исходя не столько из места конечного назначения груза, сколько из вышеперечисленных факторов: логистики, СВХ, ЦЭДа, в который попадет декларация, и фактических временных и финансовых затрат, связанных с таможенной очисткой. Сегодня гарантировать соблюдение этого пункта договора таможенный представитель не сможет. А ввиду отсутствия приказа, уточняет господин Ребельский, у него даже нет законодательного основания для такого несоблюдения условий растаможки.

При введении новой системы не были учтены никакие таможенные процедуры, отличные от выпуска товаров для внутреннего потребления и экспорта, полагает Елена Парамонова. Так, декларации на товары, поданные по процедуре таможенного склада, зарегистрированного в зоне деятельности Московской областной таможни, были автоматически распределены в авиационный ЦЭД Шереметьевской таможни и Балтийский ЦЭД по видам транспорта.

ФТС не наладила настройки системы управления рисками, рассказывает Константин Бондаренко, и теперь при оформлении ДТ не по месту фактического нахождения груза срабатывает риск идентификации товара, а также применяется мера его минимизации – досмотр, причем, как правило, полноценный, с пересчетом и взвешиванием всех товаров в партии.

«За прошедшие два дня ПФК Московского региона, где находится большое количество грузов, в том числе прибывших морским и авиационным транспортом, получили количество поручений на досмотр из морских и авиационных ЦЭДов, сопоставимое со среднемесячной нормой, – поясняет господин Бондаренко. – В результате нагрузка на инспекторский состав ПФК выросла многократно, людей не хватает. Да и мест на СВХ, на которых проводят досмотры, нет. Сроки досмотра выросли с одного-двух дней до пяти-семи».

Руслан Давыдов не спорит, что сбои в обработке деклараций возможны, однако, по его словам, жалоб служба почти не фиксирует. Чиновник отметил, что за последние десять лет «сроки оформления сократились в разы, рынок привык к тому, что декларация обрабатывается в пределах четырех часов, и каждая задержка выглядит чувствительной». Он призвал участников рынка обращаться по всем вопросам в таможенный орган, который обрабатывает их декларации.

<https://www.kommersant.ru/doc/4673321>

### **ИЗВЕСТИЯ; РОМАН КРЕЦУЛ, АНТОН ЛАВРОВ, АЛЕКСЕЙ РАММ; 2021.02.04; НУЖЕН БЕРЕГ ЧУКОТСКИЙ: СЕВЕРО-ВОСТОК РОССИИ ЗАЩИТИТ НОВАЯ ДИВИЗИЯ; СОЕДИНЕНИЕ ОБЕСПЕЧИТ БЕЗОПАСНОЕ СУДОХОДСТВО ПО СЕВМОРПУТИ**

Минобороны приступило к созданию дивизии береговой обороны на Чукотке. В конце прошлого года был сформирован первый полк, который заступил на боевое дежурство. Соединение станет патрулировать побережье и получит в свое распоряжение всё необходимое для отражения десанта. Зона действия новой части будет простирается вдоль Северного морского пути вплоть до острова Врангеля. По словам экспертов, соединение должно обеспечить более безопасное судоходство в регионе.

Полк за полком

Как рассказали «Известиям» источники в военном ведомстве, формирование дивизии началось в конце прошлого года. В настоящее время на Чукотке уже развернут первый полк береговой обороны. Его важной задачей станет контроль побережья вдоль Севморпути. В регионе, где девять месяцев в году лежит снег и дуют сильные ветра,

создаваемая часть получит специальную технику – снегоходы, модульные системы жизнеобеспечения, полевые столовые-вездеходы, пояснили источники. Правда, сроки, когда соединение будет полностью укомплектовано и готово к несению службы, пока неизвестны.

Впервые о планах по созданию на Чукотке дивизии рассказал глава военного ведомства Сергей Шойгу в 2016 году. Тогда «Известия» писали, что в ее состав должны войти уникальные подразделения, которые будут действовать на четырех- и шестиколесных квадроциклах. Их задача – вести патрулирование побережья и не допустить высадки диверсантов. В случае масштабного штурма десантом противника арктическая пехота быстро выдвинется на угрожаемое направление и с ходу примет бой.

В декабре 2020-го на итоговой коллегии министр обороны сообщил о формировании в регионе первого полка. Правда, место его дислокации не раскрыл. В настоящее время на нескольких ресурсах, посвященных поиску работы, можно найти объявления о наборе военнослужащих по контракту для службы на Чукотке. В частности, на должности снайперов-разведчиков.

– Дивизия сможет прикрывать расположенные в регионе объекты ПВО. Но главное – это обеспечение судоходства по Севморпути, – рассказал «Известиям» военный эксперт Виктор Мураховский. – На учениях «Восток-2018» отрабатывался переход некоторых кораблей Северного флота в Тихий океан по данному маршруту. Это большая стратегическая задача для отечественного флота, который распределен по четырем группировкам. На Чукотке важно иметь соединение, которое способно обеспечить и оборону, и прикрытие этого направления. Конечно, во взаимодействии с ВКС.

После создания на Чукотке дивизии судоходство по Севморпути станет более безопасным, сообщил «Известиям» экс-начальник главного штаба ВМФ России адмирал Валентин Селиванов.

– Дивизия – это мощное тактическое соединение, способное действовать самостоятельно, – пояснил адмирал. – Она может решать разные задачи. Как известно, иностранные суда, а тем более военные корабли не могут идти по Севморпути без разрешения России. Если какое-то судно нарушит это правило, наши военнослужащие смогут высадиться на него с вертолетов или с катеров и провести досмотр. А с учетом мощной техники, способной работать в снежных условиях, войска могут проводить и гуманитарные операции. Например, спасать людей в случае ЧП – как на суше, так и вблизи берега.

<https://iz.ru/1120276/roman-kretcul-anton-lavrov-aleksei-ramm/nuzhen-bereg-chukotskii-severo-vostok-rossii-zashchitit-novaia-diviziia>

### **РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 03.02.2021 09:26; ПРОИЗВОДСТВО «СУПЕРДЖЕТОВ»**

В: Первый выпущенный в этом году самолет «Сухой Суперджет 100» совершил посадку в подмосковном Жуковском. Вскоре лайнер будет передан заказчику. В этом году серийный выпуск ближнемагистральных «Суперджетов» может вырасти в два раза.

Подробнее о производстве новых российских самолетов из Комсомольска-на-Амуре Людмила Смирнова.

КОР: Пока идет предполетная подготовка, в цехе окончательной сборки региональных самолетов корпорации «Иркут» продолжает кипеть работа. Еще два самолета уже в ярких livреях заказчика. Разве что мясо, курицу или рыбу на борту не предлагают: пока здесь кухня производственная.

АЛЕКСЕЙ СМИШКО (НАЧАЛЬНИК ПРОИЗВОДСТВЕННОГО УЧАСТКА ПО СБОРКЕ ИНТЕРЬЕРА): Изменилось качество интерьера, то есть и он и более технологичен - проще и легче собирать.

КОР: В пандемию эволюция «Суперджета» продолжалась. Он оказался подходящим самолетом для прямых рейсов между городами России. В 2020 открылось несколько

десятков новых маршрутов, например, Воронеж – Москва, Белгород – Екатеринбург, Чебоксары – Краснодар.

**АЛЕКСЕЙ СМИШКО (НАЧАЛЬНИК ПРОИЗВОДСТВЕННОГО УЧАСТКА ПО СБОРКЕ ИНТЕРЬЕРА):** Востребованность рынком, оригинальность самолета возрастает. Стали чаще отдыхать в России.

**КОР:** В условиях пандемии, когда пассажирам важен не только комфорт в новых кожаных креслах, но и безопасность, даже состав воздуха имеет значение.

Система кондиционирования обновляет его каждые три минуты. Для этого используется специальная система фильтров, которые устроены по тому же принципу, что и маски высокой степени защиты, которые используют, например, в больницах и операционных.

В текущем году серийное производство планируют увеличить как минимум в два раза. А для самолетов, которые уже эксплуатируются, создан новый сервисный центр на востоке страны, здесь, в Комсомольске-на-Амуре.

**ЕГОР ПОПОВ (ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ЦЕНТРА ФИЛИАЛА КОРПОРАЦИИ «ИРКУТ» «РЕГИОНАЛЬНЫЕ САМОЛЕТЫ»):** Уже получили сертификат **Росавиации**, который позволяет нам проводить техническое обслуживание. Это, безусловно, является положительным моментом для дальневосточных авиакомпаний.

**КОР:** За пять лет число пассажиров, перевезенных «Суперджетами», выросло почти в 4 раза. Цифровые производственные технологии и принцип бесстапельной сборки позволяют выпускать новый самолет каждые 14 дней, при необходимости - раз в неделю. Это до 50 лайнеров в год.

Сегодня, пожалуй, уникальная возможность побывать здесь, в кабине летчика, потому что совсем скоро он придет сюда и займет свое место. Сегодня самолет будет передан на испытания и буквально в течение недели отправится к заказчику и начнет перевозить пассажиров. Провожаящих просьба покинуть борт.

Ну а первый в этом году лайнер готов ко взлету. Начальник лётно-испытательной станции Александр Артемьев из колыбели цеха проводил их уже более двухсот, начиная с первого. И всякий раз это особенный момент.

**АЛЕКСАНДР АРТЕМЬЕВ (НАЧАЛЬНИК ЛЕТНО-ИСПЫТАТЕЛЬНОЙ СТАНЦИИ):** Когда отправляется самолет с полностью собранным интерьером, покрашенный, очень часто выходит практически весь коллектив проводить.

**КОР:** Новорожденный «Суперджет» описывает символический круг над цехом - это тоже традиция: так передают эстафету братьям, уже готовым расправить крылья.

Людмила Смирнова, Максим Назаров. «Вести». Хабаровск.

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.03; В БУРЯТИИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 132 КИЛОМЕТРА ДОРОГ**

В 2020 году в Республике Бурятия по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» выполнены работы на 70 объектах общей протяженностью 132 км. Из них 90 км на региональных трассах и 42 км на автодорогах местного значения.

Одним из самых значимых региональных объектов стала реконструкция участка автодороги Монды - Орлик протяженностью 6,4 км. Трасса пролегает вдоль правого берега Оки, при интенсивном таянии снега или обильных осадках проезжая часть покрывалась водой. Из-за этого автомобильное сообщение с райцентром и населенными пунктами, расположенными ниже по течению, прерывалось до спада воды и проведения аварийно-восстановительных работ.

В столице региона - Улан-Удэ - в 2020 году самым важным участком **нацпроекта** стала улица Дальневосточная, которая была включена в план работ по многочисленным обращениям местных жителей. Она обеспечивает проезд к общеобразовательной школе,

детскому саду, Дому культуры, врачебной амбулатории городской поликлиники, а также к реабилитационному центру для детей с ограниченными возможностями и другим социально значимым объектам.

До ремонта дорожное покрытие было очень изношенным, а из-за отсутствия тротуаров у местных жителей не было возможности безопасно передвигаться. Специалисты расширили проезжую часть на отдельных участках, выровняли дорожное полотно, выполнили фрезерование дороги и уплотнение основания грунта для дальнейшей отсыпки щебнем и укладки выравнивающего и верхнего слоев асфальтобетона. Чтобы предотвратить сползание насыпи грунта, вдоль участка были установлены специальные подпорные стенки из фундаментных блоков. Кроме того, дорожники уложили новое двухслойное асфальтобетонное покрытие, нанесли разметку и установили дорожные знаки. Также были обустроены остановочные карманы в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения и парковка.

В 2021 году в Бурятии по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** запланированы работы на 56 объектах общей протяженностью 107 км, в том числе 64 км на региональных дорогах и 43 км на местных.

<https://национальныепроекты.пф/news/v-buryatii-otremontirovali-132-kilometra-dorog>

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.03; В КАРЕЛИИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 200 КМ ДОРОГ**

В 2020 году в Карелии привели в нормативное состояние 208 км дорог, из них 184 км региональных трасс и 24 км улично-дорожной сети Петрозаводской городской агломерации. Работы проходили по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

В ходе прошедшего дорожно-строительного сезона специалисты отремонтировали ряд важнейших для региона объектов. В частности, был обновлен 32-километровый участок автодороги Шуйская - Гирвас. Трасса пролегает недалеко от Петрозаводска и связывает в единый маршрут первый российский курорт «Минеральные воды», природные памятники возле поселка Гирвас и биосферный заповедник Кивач. Маршрут пользуется большой популярностью у жителей и гостей республики.

Также было завершено масштабное обновление асфальтобетонного покрытия региональной трассы Петрозаводск - Суоярви, которая на протяжении долгого времени вызвала многочисленные нарекания со стороны автомобилистов. Здесь выполнены серьезные работы по водоотведению, отремонтировано почти 35 км асфальтобетонного покрытия.

В нормативное состояние привели участок региональной трассы Крошнозеро - Эссойла протяженностью 19,5 км. Также здесь оборудовали автоматический пункт весогабаритного контроля.

В общей сложности, на региональной сети дорог в Карелии установили четыре автоматических пункта весогабаритного контроля, более 30 км новых линий наружного освещения, нанесли порядка 800 км дорожной разметки. Восстановлены тротуары и дорожки на подходах к пяти «региональным» пешеходным переходам. В Петрозаводске оборудованы шесть новых светофоров.

В 2021 году в Карелии планируют привести в нормативное состояние 200 км автодорог регионального значения и 15 км улично-дорожной сети в Петрозаводске. Также появятся два новых автоматических поста весогабаритного контроля.

<https://национальныепроекты.пф/news/v-karelii-otremontirovali-bolee-200-km-dorog>

### **REGNUM; 2021.02.03; НОВОСИБИРСК ЗАКУПИТ ПО ДОГОВОРУ ЛИЗИНГА 40 АВТБУСОВ**

Мэрия Новосибирска сегодня, 3 февраля, заключила договор с государственной транспортной лизинговой компанией. Согласно документу, муниципалитет приобретет 40 новых автобусов в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД), передает корреспондент ИА REGNUM.

«С 2020 года национальный проект БКАД позволяет не только использовать федеральные средства для ремонта дорог, тротуаров, комплексного ремонта магистралей, но и закупать новую технику - автобусы, троллейбусы, - отмечал ранее мэр города Анатолий Локоть. - Мы подали соответствующую заявку, оформили все необходимые документы. Мы рассчитываем, что в результате конкурсных процедур Новосибирск получит право на покупку не менее 40 автобусов. Техника не достанется нам бесплатно - она будет приобретаться на условиях софинансирования».

Ранее ИА REGNUM сообщало, что прибывшие в Новосибирск из Минска новые автобусы сняли с линии.

<https://regnum.ru/news/3180651.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; 2021.02.03; МИНТРАНС: ДЛЯ КОРРЕКТИРОВКИ ПДД ТЕПЕРЬ ТРЕБУЕТСЯ ИХ ОТМЕНА И ПЕРЕИЗДАНИЕ**

С 2021 года для внесения поправок в правила дорожного движения (ПДД) необходимо их действующую редакцию отменять и переиздавать заново в виде нового документа. Об этом, выступая 3 февраля в Общественной палате, рассказал замдиректора департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса Владимир Луговенко**.

ПДД, напомним, закреплены постановлением правительства №1090 1993 года: ежегодно в документ отдельными постановлениями вносится от двух до семи поправок. По словам господина Луговенко, изменения процедуры заложены в «новом механизме регуляторной гильотины».

31 декабря 2020 года правительство приняло постановление №2467, из которого следует, что после 1 января 2021 года «при необходимости изменения нормативного правового акта правительства РФ», включенного в особый перечень, «правовой акт признается утратившим силу, а федеральный орган исполнительной власти разрабатывает проект нового нормативного правового акта». ПДД в этот перечень вошли.

Ранее **Минтранс** подготовил масштабный проект поправок в ПДД, предусматривающий, в том числе, ограничения для пользователей электросамокатов, новые знаки и правила парковки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4673346>

### **НСН; 2021.02.03; ВЯЧЕСЛАВ ЛЫСАКОВ: ТЕХОСМОТР НУЖНО УПРАЗДНИТЬ**

Первый зам председателя комитета Госдумы по госстроительству и законодательству, автоэксперт Вячеслав Лысаков в эфире НСН заявил, что пересмотр правил техосмотра собираются сделать для галочки, в то время, как ТО вообще нужно упразднить.

Напомним, в **минтрансе** сообщили, что совместно с МВД ведомство пересмотрит требования к процедуре фотосъемки автомобилей во время техосмотра. С 1 марта ТС на пункте осмотра будут фотографировать дважды: в начале и в конце диагностики. При этом, на снимках должны читаться передний и задний номера автомобиля, а сами фотографии должны сопровождаться координатами точки, где машина находилась в момент съемки. Все это необходимо для исключения повсеместной практики покупки диагностических карт.

По словам Лысакова, он сильно сомневается, что кто-то учитывает позиционирование спутника при прохождении техосмотра. При плотной застройке и множестве помех машина не видна. Насколько это важно вообще? Изначально в законе присутствовала видеофиксация машин при техосмотре. Но видеофайлы требовали хранения на серверах, что стоило бы больших денег. Потом ввели фоторегистрацию, но даже ее он считает излишней. На взгляд эксперта, все это - ненужная возня и суета, тогда как проблему левых техосмотров можно решить одним махом.

В комплексы, которые проходит автомобиль, надо заложить программу, не позволяющую распечатать диагностическую карту без прохождения всех этапов проверки. Это работало бы без вмешательства человека, пояснил Лысаков.

Техосмотр надо оставить только для грузо- и пассажироперевозчиков, поскольку это вопрос жизни многих людей. А рядовым автовладельцам нужно повысить ответственность за состояние их транспортного средства. Люди просто должны ухаживать за своим автомобилем, заключил парламентарий.

### **REGNUM; 2021.02.03; В ГОСДУМЕ ЗАЯВИЛИ О ПРОВАЛЕ РЕФОРМЫ ТЕХОСМОТРА**

Реформа техосмотра провалилась, лучшим решением будет ее перенос на 2022 год. Как передает корреспондент ИА REGNUM 3 февраля, об этом заявил лидер «Справедливой России» депутат Госдумы Сергей Миронов.

«Уже сейчас ловчилы предлагают «помощь» в получении электронных карт, оформленных по новым требованиям. С этой точки зрения реформа провалилась, еще не начавшись. Она ничего не изменит, только вырастет стоимость техосмотра и расходы автомобилистов», - заявил Миронов.

С 1 марта вступят в силу обновленные правила техосмотра. Они предполагают, что машины на пункте осмотра будут фотографировать дважды - в начале и в конце диагностики. При этом на снимках должны читаться передний и задний номера автомобиля, а сами фотографии должны сопровождаться координатами точки, где машина находилась в момент съемки. Однако в **Минтрансе** и МВД заявили о пересмотре требований к процедуре фотосъемки автомобилей во время техосмотра.

«**Минтранс** срочно переписывает требования к оборудованию пунктов техосмотра и процедуре фотосъемки. Не хватает самих пунктов, и страховщики готовы продавать полисы ОСАГО без диагностических карт, прогнозируя их острый дефицит. А все потому, что горе-реформаторы думали о чем угодно, кроме жизненных реалий», - заявил Миронов.

Парламентарий считает, что в сложившейся ситуации наилучшим выходом будет перенос начала реформы на год, то есть на 2022 год.

«У правительства еще есть шанс выйти из сложившегося положения с минимальными издержками, отложив старт реформы», - подчеркнул парламентарий.

<https://regnum.ru/news/3181236.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА УРФО; АНАТОЛИЙ МЕНЬШИКОВ; 2021.02.03; МОСТУ САМОЕ МЕСТО; В ЮГРЕ НАДЕЮТСЯ ЧЕРЕЗ ТРИ ГОДА ВОЗВЕСТИ ВТОРОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ ОБЬ**

Главгосэкспертиза выдала заключение на проект переброски второго автомобильного моста через Обь близ Сургута. Обнадеживающая новость: реализация важного для Западной Сибири инфраструктурного проекта долгое время по разным причинам откладывалась, а теперь старт вроде бы близок. Однако, исходя из печальной истории со множеством фальстартов строительства речного моста близ Салехарда, ликовать пока

рано. Пожалуй, только с развертыванием масштабных работ можно будет сказать, что лед тронулся.

Действующий мост, один из самых известных в России, старым не назовешь - эксплуатируется с 2000 года. И конструкционно он крепок. Однако износ идет быстрее ожидаемого, ведь нагрузка на него давно превысила расчетный показатель - специалисты говорят, более чем вдвое. Переход имеет не региональное значение: он связывает европейскую и восточную зоны страны с крупнейшими северными муниципалитетами. С Сургутом, численность населения которого за 20 лет выросла на 40 процентов, Нижневартовском, Новым Уренгоем, Ноябрьском, Когалымом, Надымом, Салехардом, рядом других городов и поселков. Он критически важен для 1,3 миллиона человек, для ведущих компаний ТЭК, сотен промышленных предприятий. Такого мощного транспортного потока в 1990-х не предвидели.

О потребности во втором мосте власти и эксперты стали говорить еще в начале прошлого десятилетия. Но все упиралось в финансовый вопрос: где взять десятки миллиардов рублей? Поскольку будущий мост фактически возьмет на себя роль дублера существующего, обсуждалась идея концессии с предоставлением инвестору права окупить вложения за счет введения платного проезда. Другой вариант: возместить их платежами - с продолжительной рассрочкой - из региональной казны. Правда, для последней это было бы равнозначно взятию долгосрочного банковского кредита под большой процент.

Переговоры с потенциальными инвесторами велись, до заключения соглашения «оставался один шаг», но в итоге решено частные капиталы не привлекать - обойтись бюджетными. Поскольку мост - объект федерального значения, возник вопрос о доле госбюджета. Правительство РФ согласилось взять на себя 60 процентов, не более. На том и сошлись. Проект предусматривает помимо основного моста протяженностью 1,76 километра строительство еще семи малых. Плюс транспортные развязки. Общая протяженность перехода превысит 45 километров. **Минтранс** и Минстрой проект в целом устраивает, однако цена смущает. Летом 2017 года называлась приблизительная стоимость проекта - 43 миллиарда рублей. Какова она сегодня, неизвестно. Губернатор Югры Наталья Комарова в декабре в диалоге с журналистами лишь заметила, что не она цену назначает, но та должна быть такой, чтобы не «возвращаться 350 раз к проектной документации».

По мнению **зампреда правительства РФ Марата Хуснуллина**, реально как снизить стоимость на 20 процентов без ущерба качеству, так и успеть сдать мост в эксплуатацию до наступления 2024 года. Между тем в заключении Главгосэкспертизы в числе прочего рекомендуется оптимизировать место размещения объекта и «конструктивные решения в части зданий и сооружений». То есть предстоит доработка.

<https://rg.ru/2021/02/03/reg-urfo/v-iugre-cherez-tri-goda-vozvedut-vtoroj-perehod-cherez-reku-ob.html>

### **ТАСС; 2021.02.03; РЖД В ФЕВРАЛЕ - МАРТЕ УВЕЛИЧАТ КОЛИЧЕСТВО ПЕЗДОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ**

**РЖД** прогнозируют рост пассажиропотока в феврале и марте и планируют постепенно увеличить частоту курсирования поездов дальнего следования по ряду направлений уже со второй половины февраля. Об этом говорится в сообщении холдинга.

Изменения коснутся порядка 20 пар круглогодичных поездов, которые курсируют по маршрутам Белгород - Санкт-Петербург, Вологда - Санкт-Петербург, Нижний Новгород - Москва, Астрахань - Москва, Волгоград - Москва, Пенза - Москва, Тольятти - Москва, Орск - Москва и др.

Кроме того, для обеспечения спроса на поездки в период февральских и мартовских праздничных дней «Федеральная пассажирская компания» планирует назначить около 100 дополнительных рейсов поездов на наиболее востребованных направлениях: из Москвы в Санкт-Петербург, Новозыбков, Белгород, Смоленск, Курск, Чебоксары, Саранск, Пензу, Казань, Нижний Новгород, Киров, Ижевск, Саратов, Ульяновск и Орск, из Ростова в Кисловодск и др. В праздничные дни пиковыми датами выезда ожидаются 20 февраля и 5 марта, в обратном направлении - 23 февраля и 8 марта.

В РЖД отметили, что при дальнейшем увеличении спроса на поездки будут приниматься решения о включении дополнительных вагонов в уже назначенные составы или об увеличении количества дополнительных поездов.

<https://tass.ru/ekonomika/10615379>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.03; СТАРТУЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ПЛАТФОРМЫ ОКОЛО МЕМОРИАЛА ВО РЖЕВЕ**

Работы по строительству вокзала и железнодорожной платформы нового остановочного пункта возле мемориала Советскому солдату во Ржеве начнутся с пятницы, 5 февраля, сообщает **пресс-служба** правительства Тверской области.

Инфраструктура будет возведена на участке Ржев-Балтийский - Муравьево недалеко от деревни Хорошево. Остановочный пункт будет находиться в 2,5 километрах от мемориала.

«Есть поручение президента об электрификации железной дороги от границ Тверской области до Ржева со строительством станции «Ржевский мемориал». Это планируется сделать до 2025 года, но при этом в 2021 году у нас на этой дистанции будут запущены электропоезда «Ласточка». За это время будет сделана минимальная реконструкция железнодорожного полотна и путей, построена современная платформа. Деньги в бюджете РЖД уже заложили», - отметил губернатор области Игорь Руденя.

Реализация проекта повысит доступность Ржевского мемориала Советскому солдату для посетителей и будет способствовать более динамичному развитию Ржевско-Зубцовской агломерации.

<https://ria.ru/20210203/platforma-1595921530.html>

### **ТАСС; 2021.02.03; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ ВОСТОЧНЫЙ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ В МОСКВЕ В НАЧАЛЕ МАЯ**

Новый железнодорожный вокзал в Черкизове планируется ввести в эксплуатацию в начале мая либо ранее, сообщил журналистам в среду заммэра Москвы Андрей Бочкарев.

«Вокзал Черкизово, или Восточный, у нас очень интересный, мы его активно строили в прошлом году, мы планируем на рубеже конца апреля - начала мая, наверно, подготовить его уже к пуску. Он необходим будет в том числе и для строительства наших диаметров, особенно МЦД-3, - для того, чтобы обеспечить реверсивное движение», - сказал Бочкарев, отвечая на вопрос ТАСС.

Он уточнил, что самые сложные строительные работы на объекте уже выполнены, возведены основные конструкции, сейчас ведется отделка и оснащение объекта.

«Любой современный объект - это 60% обеспечения начинкой, инженерной коммуникацией, системой подачи энергии, направления движения. Время уходит на монтаж, так называемые пусконаладочные работы, вот к этому этапу мы уже приступили. Как я уже сказал, работы ведутся хорошо, мы периодически проводим совещания с коллегами из РЖД, инспектируем. Темп работы очень напряженный, и мы думаем, что в апреле-мае мы подготовим его к сдаче», - сказал Бочкарев.

19 января в РЖД сообщили, что отложили перенос ряда поездов с Курского вокзала на станцию Черкизово до 29 мая. Ранее компания сообщала, что «Ласточки» и «Стрижи» Москва - Нижний Новгород, а также ряд других поездов с 15 марта 2021 года будут прибывать на станцию Черкизово вместо Курского вокзала.

Изменения графика и маршрута следования ряда пассажирских поездов, проходящих через Курский вокзал Москвы, связаны с масштабными работами по строительству дополнительных путей на участке Москва-Каланчевская - Москва-Курская для дальнейшего развития диаметральных маршрутов электропоездов. В настоящее время ведется строительство нового вокзального терминала Черкизово, который будет включать две платформы, вестибюль и надземный переход к станции Локомотив МЦК.

Маршруты поездов

В Черкизово будут прибывать и отправляться пять пар поездов «Стриж», курсирующих по маршруту Москва - Нижний Новгород, транзитный «Стриж» № 713/714 Санкт-Петербург - Самара, а также ряд поездов «Ласточка», курсирующих по маршрутам Москва - Нижний Новгород и Москва - Иваново.

Кроме того, будет скорректировано расписание и маршрут некоторых пассажирских поездов дальнего следования, проходящих через Курский вокзал транзитом, а также расписание поездов, конечным пунктом которых является этот вокзал. По завершению реконструкции будет рассмотрен вопрос о возвращении части поездов на Курский вокзал, отмечали в РЖД.

<https://tass.ru/moskva/10616263>

### **ТАСС; 2021.02.03; В АСИ АНОНСИРОВАЛИ НАЧАЛО ТЕСТОВ ТЕХНОЛОГИЙ АВТОНОМНОГО СУДОХОДСТВА НА КОММЕРЧЕСКОМ ФЛОТЕ**

Тестирование технологических решений для эксплуатации морских автономных судов уже проходят в России на судах четырех типов, к августу планируется расширить программу на коммерческий флот. Об этом сообщила в среду глава Агентства стратегических инициатив (АСИ) Светлана Чупшева на рабочей встрече с **президентом РФ Владимиром Путиным**.

«В рамках форума («Сильные идеи для нового времени», который прошел в Москве в ноябре 2020 года) обсуждали создание условий для эксплуатации морских автономных судов. В прошлом году уже в декабре, сразу после форума, правительство приняло необходимую нормативно-правовую базу. Уже сегодня совместно с Министерством промышленности и торговли идет тестирование технологических решений на судах четырех типов, а к августу планируем расширить это уже на коммерческий флот», - сказала она.

**Президент России Владимир Путин** в декабре 2020 года поручил правительству РФ обеспечить внесение изменений в законодательство, чтобы урегулировать безэкипажное судоходство, сообщалось в поручениях на сайте Кремля.

Кроме того, кабмину было поручено при участии автономной некоммерческой организации поддержки развития высоких технологий в морской отрасли «Отраслевой центр Маринет» до 1 марта 2021 года подготовить и представить предложения по стимулированию производства средств безэкипажного судовождения и их использования на судах, ходящих под государственным флагом РФ, а также по развитию инфраструктуры морской подвижной спутниковой системы связи в целях ее использования при беспилотном судоходстве.

При этом **Минтранс** и **Минпромторг** России совместно с **МИД** России при участии «Маринет» должны обеспечить продвижение в Международной морской организации и других международных организациях технологий безэкипажного судовождения и внедрение стандартов правового регулирования, направленных на реализацию таких

проектов. Доклад по этому вопросу должен быть представлен до 1 мая 2021 года, далее - ежегодно, отмечалось в поручениях президента РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/10614165>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.03; РАБОЧУЮ ГРУППУ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ СТРОИТЕЛЬСТВА В ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ СОЗДАЛИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ**

Рабочую группу для решения проблем строительства в приаэродромных территориях сформировали в правительстве РФ. Об этом журналистам сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев.

«Готовых решений пока нет. Однако создана рабочая группа для решения этого вопроса (развитие территорий рядом с аэропортами - прим. Агентства «Москва»). Два региона обращались в правительство РФ. **Председатель правительства РФ Михаил Мишустин** это поддержал, поручил этим заниматься Марату Шакирзяновичу (заместитель **председателя правительства РФ Марат Хуснуллин** - прим. Агентства «Москва»). Нужно все интересы учесть, и авиации, и жителей. Задача не простая, но мы с коллегами в хорошем диалоге и примем грамотное решение. Думаю, что в этом году, в ближайшие месяцы этот вопрос может быть решен», - сказал Бочкарев.

Он также отметил, что основная проблема состоит во влиянии шумов от полета самолетов на близлежащие строения, но не от высоты зданий.

Ранее руководитель департамента развития новых территорий столицы Владимир Жидкин сообщил о том, что вопрос с дольщиками жилого комплекса «Филатов Луг» в ТиНАО может быть решен к лету.

В 2017 году **Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)** согласовало строительство жилого комплекса «Филатов Луг» в ТиНАО, однако позднее ведомство отозвало свое согласие. С 2019 года застройщик оспаривает решение **Росавиации** об аннулировании согласования строительства жилого комплекса рядом с аэропортом Внуково из-за возможного влияния объекта на работу средств радиотехнического обеспечения полетов аэропорта.

В октябре 2019 года было полностью завершено строительство четырех корпусов жилого комплекса. Также были выполнены все отделочные работы, проведено благоустройство территории, объект обеспечен всей необходимой инфраструктурой, в том числе построен детский сад.

На 80% квартир ЖК «Филатов Луг» заключены договоры долевого участия. Ключи от квартир ожидают более 1,6 тыс. граждан-участников долевого строительства.

<https://www.mskagency.ru/materials/3084013>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.02.03; ГРУЗЫ ЛЕТАЛИ ЛУЧШЕ ПАССАЖИРОВ; ГРУЗОВАЯ АВИАЦИЯ В 2020 ГОДУ ПОКАЗАЛА СПАД ЛИШЬ НА 10,6%**

Мировой спрос на авиационные грузоперевозки сократился на 10,6% в 2020 году, сообщает Международная ассоциация воздушного транспорта IATA. Это наихудший спад в отрасли с 1990 года, который оказался более глубоким, чем общее сокращение мировой торговли товарами. В то же время, грузовая авиация переживает кризис значительно лучше, чем пассажирская, где спад пассажиропотока составил почти 70%.

Пандемия коронавируса и последовавшие за ней ограничения на международное пассажирское авиасообщение привели к катастрофическому падению мирового пассажиропотока на 69,7%, следует из данных IATA. На этом фоне показатели грузовой авиаотрасли выглядят не столь критично – перевозки, измеряемые в тонно-километрах,

снизились на 10,6%. Все же, это худший показатель с начала отслеживания этого показателя в 1990 году и хуже, чем динамика мировой торговли товарами (сократилась на 6%).

В России, по данным **Росавиации**, в 2020 году перевозки грузов и почты даже выросли – на 2,3%, до 1,17 тыс. тонн.

Фактором, поддержавшим грузоперевозки даже в период экономического спада, стали срочные заказы на перевозки медикаментов, средств индивидуальной защиты и медицинского оборудования в период пандемии. При этом пассажирским авиакомпаниям из-за закрытия границ пришлось приостановить эксплуатацию значительной части своей авиатехники. Это обернулось утратой провозных емкостей, почти половину из которых до пандемии обеспечивали грузовые отсеки пассажирских самолетов.

По данным IATA, дефицит располагаемых мощностей грузовой авиации в 2020 году более чем вдвое превысил сокращение спроса на грузоперевозки и составил 23,3% относительно 2019 года.

При этом коэффициент загрузки грузовых рейсов увеличился на 7,7%. «Грузовые перевозки лучше переносят кризис, чем пассажирский сегмент бизнеса. Для многих авиакомпаний в 2020 году грузоперевозки стали жизненно важным источником дохода, несмотря на снизившийся спрос», – сказал генеральный директор IATA Александр де Жюньяк.

В последние 10 лет после мирового кризиса 2008–2009 годов сложилась тенденция перехода от перевозок грузов на специализированных грузовых самолетах к перевозкам на пассажирских судах в грузовых отсеках, пояснил “Ъ” директор по исследованиям и разработкам Infomost Consulting Алексей Синицкий. Вследствие чего многие авиакомпании просто отказались от своих грузовых подразделений, продолжает он. Однако после начала пандемии и резкого спада в авиационном пассажирском сообщении ситуация резко поменялась, что привело к быстрому росту тарифов и дефициту провозных емкостей.

В первые месяцы локдауна расценки на авиационную доставку груза выросли кратно, грузоотправители вставали в очередь, а провозные емкости были на вес золота, вспоминает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. Он отметил, что авиаотрасль оперативно ответила на новый вызов за счет доставки грузов в салонах пассажирских самолетов, что позволило несколько снизить острую нехватку провозных емкостей. Тем не менее, пока пассажирское авиасообщение не восстановится, «специализированные грузовые авиакомпании продолжают снимать сливки в силу повышенных объемов перевозок и доходных ставок». В дальнейшем, полагает эксперт, по мере восстановления международного авиасообщения груз постепенно вернется в багажные отделения пассажирских лайнеров.

Пока пассажирское авиасообщение будет восстанавливаться, ситуация на рынке грузоперевозок изменится мало – по-прежнему будет ощущаться дефицит провозных емкостей, считает господин Синицкий.

<https://www.kommersant.ru/doc/4673405>

### **КОММЕРСАНТЪ ВОРОНЕЖ; ИРИНА ЛОБАНОВА; 2021.02.03; 2020 ГОД ЗАВЕЛ В ПИКЕ; ПАССАЖИРОПОТОК ЧЕРНОЗЕМНЫХ АЭРОПОРТОВ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ УПАЛ В ДВА РАЗА**

На днях **Росавиация** опубликовала итоги 2020 года по перевозкам воздушных гаваней большинства регионов РФ. Ежегодный прирост пассажиропотока в аэропортах Черноземья в период пандемии сменился отрицательными показателями. Рост в перевозках продемонстрировала лишь Курская область – на 48%. Воронежский аэропорт при планах достижения 1 млн пассажиров в 2020 году «упал» до 444,8 тыс., на 48%. По мнению экспертов, это еще «оптимистичные» показатели в мировой практике

авиаперевозок 2020 года и не обрушит аэропортовый бизнес. Впрочем, снижение пассажиропотока и сдержанный прогноз по его восстановлению могут отсрочить планы по реконструкции воздушных гаваней в регионах.

По данным **Росавиации**, большинство аэропортов Черноземья в 2020 году уменьшили показатели перевозок пассажиров. Так, воронежский международный аэропорт имени Петра Первого, собиравшийся по итогам 2020 года нарастить пассажиропоток до 1 млн человек, снизил этот показатель на 48% по сравнению с 2019-м – до 444,846 тыс. пассажиров. По итогам позапрошлого года аэропорт, напомним, обслужил 853,6 тыс. пассажиров, увеличив показатель на 11,5% по сравнению с 2018-м. Лучшим месяцем по объему авиаперевозок для предприятия в этот раз оказался август – 59,39 пассажира. Худшим – апрель – 1654 пассажира.

Белгородская воздушная гавань по итогам 2020 года обслужила 252,953 тыс. человек, сообщила **Росавиация**. Это на 46% меньше, чем в 2019-м – 468,672 тыс. пассажиров. Максимальное число перевозок аэропорт осуществил в январе минувшего года – 30,337 тыс., минимальное – в апреле (1232). Аэропорт Тамбов в 2020 году обслужил 14,51 тыс. пассажиров. Это на 21% меньше, чем годом ранее (18,4 тыс.). Наименьший пассажиропоток за год был продемонстрирован в декабре (343 человека). «Провальными» месяцами оказались также апрель (1654 пассажира) и май (4825 пассажиров). Максимально успешным – август (59,39 тыс. пассажиров).

Данные по Липецкому аэропорту **Росавиация** не опубликовала. В воздушной гавани “Ъ-Черноземье” не смогли оперативно предоставить информацию по пассажиропотоку.

Единственным в Черноземье, нарастившим показатели перевозок, оказался курский аэропорт. В 2020 году его пассажиропоток составил 56,248 тыс. человек – на 48% больше, чем в 2019-м. Тогда его пассажиропоток составил 38,161 тыс. человек. По данным администрации региона, в 2020 году из курского аэропорта было совершено 1,1 тыс. рейсов в Москву, Санкт-Петербург, Анапу, Сочи и Симферополь.

В целом по итогам минувшего года аэропорты РФ обслужили порядка 69,2 млн человек, следует из данных **Росавиации**. Это на 46% меньше, чем в 2019 году, – 128,1 млн человек. Таким образом, пандемия коронавируса вернула показатели гражданской авиации на уровень 2011 года, когда было обслужено 64,1 млн человек.

Падение пассажиропотока в 2020-м произошло на фоне планов по развитию региональных воздушных гаваней. Наиболее перспективной в этом плане остается реконструкция воронежского аэропорта. Начало строительства нового терминала общей площадью 19 тыс. кв. м анонсировано на лето 2021 года. Параллельно планируется удлинить взлетно-посадочную полосу на 200 м. Первая очередь строительства рассчитана на 1,5 млн пассажиров в год, вторая – более чем на 2 млн.

Главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров называет очевидной ситуацию по снижению пассажиропотока в аэропортах Черноземья. Во многих городах страны аналогичные показатели, отмечает эксперт. Однако он напомнил и о взрывном росте пассажиропотока в курортных городах, например в Сочи, где цифры превысили показатели олимпийского года. Существенно на аэропортовом бизнесе, по мнению господина Гусарова, пандемия не скажется: он довольно гибкий и высокомаржинальный.

«Плохо придется тем, кто уже вложил в развитие инфраструктуры, взяв кредиты», – уточнил эксперт. По его мнению, очевидна отсрочка планов по реконструкции черноземных воздушных гаваней: «Модернизация терминалов ведется с расчетом на перспективный пассажиропоток с опережением на два-три года». А восстановление прошлогодних показателей в текущем году не предвидится. «2021 год, по ожиданиям аэропортов, будет не лучше 2020-го», – добавил Роман Гусаров. Впрочем, он допускает, что планы в отношении воронежского аэропорта, реконструкцией которого занимается холдинг «Новапорт», могут не отодвинуть: «Холдингу проще перераспределять инвестиции между своими объектами».

<https://www.kommersant.ru/doc/4673401>

### **КОММЕРСАНТЬ ЕКАТЕРИНБУРГ; ИЛЬЯ СМИРНОВ; 2021.02.03; УРАЛ СОРВАЛСЯ С ЗАПРЕТОВ; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ СНИМАЮТ КОРОНАВИРУСНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ**

В Свердловской области вторую неделю фиксируется постепенное снижение заболеваемости коронавирусной инфекцией, на фоне чего власти начинают ослаблять карантинные ограничения. Барам и ресторанам разрешили работать в ночное время, из аэропорта Кольцово возобновили рейсы за границу. Также был отменен дистант для студентов колледжей и техникумов, а частные детские сады смогут работать в полную силу. Представители ресторанного и туристического бизнеса отмечают значительный рост спроса на их услуги.

Свердловские власти начали снимать ограничения на фоне снижения заболеваемостью COVID-19 и начавшейся вакцинации. Так, первым компонентом вакцины привито свыше 43,6 тыс. свердловчан, завершили вакцинацию 8 тыс. человек.

В связи с этим губернатор Евгений Куйвашев анонсировал снятие ограничений на работу баров и ресторанов в ночное время с 5 февраля. Напомним, с 29 октября 2020 года заведениям региона запрещено работать с 23:00 до 6:00. «Существующие условия нам позволяют пойти на этот шаг. Но при строгом следовании всем санитарным правилам. Знаю, как нелегко пришлось бизнесу», – написал губернатор в Instagram. В своем посте он отметил, что читал комментарии ресторатора Евгения Кексина, который часто просил главу региона снять ограничения.

Господин Кексин в беседе с “Ъ-Урал” заявил, что в период запрета на ночную работу ряд баров и клубов понесли серьезные убытки, превышающие 50% от общей выручки заведений, из-за чего многим пришлось закрыться. По словам господина Кексина, заведения «Огонек» и «Alibi», в частности, потеряли около 70% от выручки.

«Сейчас у нас появилась вакцина от коронавируса, нужно же продемонстрировать ее эффективность, так что на этом фоне ожидать новых запретов точно не стоит. А это значит, что у ресторанного бизнеса в 2021 году все будет хорошо. Деньги у людей есть», – отметил ресторатор. Он добавил, что спрос на ночные мероприятия после сообщения губернатора об открытии заведений вырос в несколько раз.

Евгений Куйвашев также объявил, что с 8 февраля заканчивается дистанционное обучение для студентов колледжей и техникумов. А частные детские сады, которые сейчас работают с 50%-ной наполняемостью, смогут вернуться к полной загрузке. Кроме того, ранее был снят запрет на проведение массовых физкультурных и спортивных мероприятий на объектах физкультуры и спорта с количеством посетителей, не превышающим 30% от вместимости объекта. Сейчас разрешено заполнять трибуны и места на 50%.

В конце января правительство РФ приняло решение возобновить с 8 февраля международные перелеты из аэропорта Кольцово. В связи с этим авиакомпания «Уральские авиалинии» объявила о старте продаж билетов по нескольким международным направлениям. В феврале авиакомпания будет выполнять перелеты из Екатеринбурга в Ереван (Армения), Минск (Беларусь), Дубай (ОАЭ), а марте запустит рейсы в Ларнаку (Кипр). Авиакомпания «Победа» также объявила об открытии 1 апреля прямых рейсов из Екатеринбурга в Стамбул (Турция).

Представители туристической отрасли отмечают, что после объявления об открытии международных рейсов из Кольцово, спрос на туры по всем доступным направлениям резко вырос. Цены также поднялись на 20–30% в сравнении с периодом до закрытия границ.

«Связано это с тем, что частота рейсов была значительно снижена, а курсовая разница за прошлый год выросла», – пояснила директор туристической компании «Зима-Лето» Ольга Гуляр.

Президент Уральской ассоциации туризма Михаил Мальцев отметил, что стоимость перелетов и туров по некоторым направлениям, например в Ереван, все же снизилась. По другим направлениям цены могут скорректироваться к лету, но при условии оказания зарубежными государствами поддержки местным авиакомпаниям. «Поддержка, безусловно, должна оказываться, если страны хотят привлекать к себе туристов. Турция, после того как несколько лет назад на год ушла с российского рынка, выдавала прямые дотации и компенсации авиаперевозчикам или чартодержателям, чтобы те могли снизить стоимость перелетов», – пояснил “Ъ-Урал” господин Мальцев.

Он добавил, что в данный момент спрос на международные направления не очень высок, так как осенне-зимний период никогда не был особо привлекательным для туристов.

Господин Мальцев отметил, что если эпидемиологическая ситуация в мире наладится, то к лету будет минимум шесть зарубежных авиакомпаний, летающих из Кольцово.

Кроме того, сейчас ведутся переговоры с европейскими и корейскими авиакомпаниями, а также компаниями стран Персидского залива.

Организации ресторанной и туристической отраслей ожидают последующего ослабления карантинных мер. Президент Уральской торгово-промышленной палаты Андрей Беседин заявил, что в данный момент вероятность нового локдауна в Свердловской области минимальная. «Если не произойдет ничего сверхъестественного, ограничений не будет. В данный момент все, с точки зрения ограничений и вакцинации, сделано очень четко. И руководство страны, и руководство региона понимают, насколько страшным и непоправимым может быть введение новых ограничений», – подчеркнул он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4673209>