



Ежедневный мониторинг СМИ

10 ФЕВРАЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНАСТАСИЯ КАЛИНИНА, ЕЛЕНА КОНОНОВА; 2021.02.09; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РАССКАЗАЛ О ПРОДЕЛАННОЙ РАБОТЕ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ	5
ТВ ЦЕНТР СОБЫТИЯ 25-Й ЧАС; ВИКТОР ПРОКУШЕВ, ЕГОР ХЛЯБИЧ И МАКСИМ СИЛАНТЬЕВ; 09.02.2021 22:31; ЧТО ПОКАЗАЛИ НА ВЫСТАВКЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.....	5
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА; 09.02.2021; 20:26; ЗАРАЗИТЬСЯ ПОЧТИ НЕВОЗМОЖНО: АВИАЦИЯ ГОТОВА ВЫЙТИ ИЗ ПАНДЕМИИ	7
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 09.02.2021 18:26; БЛАГОДАря ГОСПОДДЕРЖКЕ РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ДАЖЕ В ПАНДЕМИЮ СМОГЛИ ОТКРЫТЬ НОВЫЕ МАРШРУТЫ ПО СТРАНЕ.....	9
ЮТУБ ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЕЛЕНА КОНОНОВА, АЛЕКСАНДР АЛЕКСЕЕВ, ЮЛИЯ УТКИНА; 09.02.2021 19:30; ПАНДЕМИЯ VS АВИАЦИЯ: МИНТРАНС РФ ЖДЁТ УВЕЛИЧЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В 2021 ГОДУ	10
РБК-ТВ ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; АРТЕМ ПОТЕМКИН; 09.02.2021 14:07; NAIS-2021	10
РОССИЯ 24; ВИТА ЛАХОВА; 09.02.2021 14:18; ВОПРОСЫ ПОДДЕРЖКИ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ ОБСУЖДАЮТ НА ФОРУМЕ NAIS. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	11
РОССИЯ 24; 09.02.2021 13:58; АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО: 2020 ГОД СТАЛ ОСОБЕННЫМ ДЛЯ АВИАОТРАСЛИ. ИНТЕРВЬЮ НА "РОССИИ 24"	11
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЕЛЕНА АРАКЕЛЯН; 2021.02.10; КАК БУДЕМ ЛЕТАТЬ В 2021 ГОДУ: ЖДАТЬ ЛИ РЕЙСОВ ЗА РУБЕЖ, ГДЕ НОВЫЕ ЛОУКОСТЕРЫ И ПОЧЕМУ СЛОЖНО ЗАРАЗИТЬСЯ НА БОРТУ; К ЧЕМУ ГОТОВИТЬСЯ ПассаЖИРАМ, «КП» ВЫЯСНЯЛА НА КРУПНЕЙШЕМ АВИАЦИОННОМ ФОРУМЕ	11
КОММЕРСАНТЬ; 2021.02.09; ПАРТНЕРСКИЙ МАТЕРИАЛ; NAIS-2021 НА ВЗЛЕТЕ	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2021.02.09; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ПРОДЛЕНИИ ПОДДЕРЖКИ АВИАОТРАСЛИ	14
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.09; МИНТРАНС РФ НАПРАВИЛ В МИНФИН И МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О МЕРАХ ПОДДЕРЖКИ АВИАОТРАСЛИ	15
ИНТЕРФАКС; 2021.02.09; МИНТРАНС РФ ЖДЕТ В 2021 ГОДУ РОСТА АВИАПЕРЕВОЗОК НА 52%.....	15
ТАСС; 2021.02.09; В МИНТРАНСЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО АВИАКОМПАНИИ В 2021 ГОДУ УВЕЛИЧАТ ПЕРЕВОЗКИ НА 52%.....	16
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.09; ОКОЛО 105 МЛН ЧЕЛОВЕК МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ПассаЖИРОПОТОК РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ ПО ИТОГАМ ГОДА	16

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЕЛЕНА КОНОНОВА, НИНА ПЕТЛИНОВА; 2021.02.09; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА ОБЪЯСНИЛ, КАК ВЫБИРАЮТСЯ СТРАНЫ ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ.....	16
ТЕЛЕКАНАЛ 360; КОНОНОВА ЕЛЕНА, ШАМИНА ЕКАТЕРИНА; 2021.02.09; ПАНДЕМИЯ ВЕРНУЛА ИНТЕРЕС АВИАКОМПАНИЙ К «МАЛЕНЬКИМ» САМОЛЕТАМ.....	17
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНАСТАСИЯ КАЛИНИНА, ЕЛЕНА КОНОНОВА; 2021.02.09; РОССИЯНАМ РАССКАЗАЛИ, КОГДА ЗАГРАНИЦА БУДЕТ ДОСТУПНА ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ.....	17
ТАСС; 2021.02.09; АЭРОПОРТ ГЕЛЕНДЖИК МОЖЕТ СТАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫМ ПОСЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА – ГЕНДИРЕКТОР	18
ТАСС; 2021.02.09; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ИЖЕВСКА К 2030 Г. МОЖЕТ ВЫРАСТИ КАК МИНИМУМ ВДВОЕ.....	18
ТАСС; 2021.02.09; АЭРОПОРТ МАГНИТОГОРСКА В 2021 ГОДУ СДЕЛАЕТ УПОР НА ПЕРЕВОЗКАХ ВНУТРИ СТРАНЫ – ГЕНДИРЕКТОР.....	19
ТЕЛЕКАНАЛ 360; КАЛИНИНА АНАСТАСИЯ, КОНОНОВА ЕЛЕНА; 2021.02.09; «ЧИЩЕ, ЧЕМ В ОПЕРАЦИОННОЙ». ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ СЛОЖНО ЗАРАЗИТЬСЯ КОРОНАВИРУСОМ В САМОЛЕТЕ.....	19
ТАСС; 2021.02.09; В РОСАВИАЦИИ НАДЕЮТСЯ, ЧТО ВАКЦИНАЦИЯ ОТ КОРОНАВИРУСА УСКОРИТ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ.....	20
ТАСС; 2021.02.09; АВИАКОМПАНИИ РФ ПОКА ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ИДЕИ СОЗДАНИЯ ДОЧЕРНИХ ЛОУКОСТЕРОВ.....	20
ПРАЙМ; 2021.02.09; ЧП С АН-124 В НОЯБРЕ ПОЗВОЛИЛО ОБНАРУЖИТЬ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ДЕФЕКТ ДВИГАТЕЛЕЙ - РОСАВИАЦИЯ.....	21
ПРАЙМ; 2021.02.09; РОСАВИАЦИЯ ПОДДЕРЖИВАЕТ ВВЕДЕНИЕ КОД- ШЕРИНГА НА СУБСИДИРУЕМЫХ РЕЙСАХ.....	22
РОССИЯ 24; ДМИТРИЙ ГОРН; 2021.02.09 18:36; ЮНЫХ БЕЗБИЛЕТНИКОВ НЕ ВЫСАДЯТ НА МОРОЗ: ГОСДУМА ПРИНЯЛА НОВЫЙ ЗАКОНОПРОЕКТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	22
НТВ СЕГОДНЯ; 2021.02.09; РОЖДЕНЫ ДЛЯ ПОЛЕТА.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2021.02.10; ИСКЛЮЧЕНИЕ ДЛЯ ЮНЫХ «ЗАЙЦЕВ»; ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ НЕ СМОГУТ ВЫСАЖИВАТЬ ИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	24
ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КЛЕВОШИН, ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ; 2021.02.10; СП СБЕРБАНКА ЗАМОРОЗИЛО ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ; ПРИЧИНА – ОТСУТСТВИЕ В РОССИИ, А ТАКЖЕ В ДРУГИХ СТРАНАХ ЗАКОНОВ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИХ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ТАКИХ АВТО ПО ДОРОГАМ.....	25
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.09; ДЕЛО ПУЩЕНО НА САМОКАТ; У СУДОВ НЕТ ОДНОЗНАЧНОГО МНЕНИЯ О ТОМ, СЧИТАТЬ ЛИ ЕГО ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ.....	27
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.02.10; ЧАС СУГА: БИЗНЕС ПРОСИТ СУБСИДИРОВАТЬ ПОСТАВКИ ТОПЛИВА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; В СЛУЧАЕ ДЕФИЦИТА БЕНЗИНА И ДИЗЕЛЯ В РЕГИОНЕ ВОДИТЕЛИ СМОГУТ ПЕРЕЙТИ НА ДОСТУПНЫЙ ЭНЕРГОНОСИТЕЛЬ.....	28
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ПАВЕЛ ДЕМИДОВИЧ; 2021.02.09; ГЛАВА «СОВФРАХТА» РАСКРИТИКОВАЛ ИДЕЮ ОБ АЛЬТЕРНАТИВЕ СУЭЦКОМУ КАНАЛУ.....	30

КОММЕРСАНТЪ FM; ЕЛЕНА ИВАНОВА; 2021.02.09; ЕГИПЕТ ОБЕЗОПАСИЛ ТУРИСТОВ; ДЛЯ ЧЕГО ВЛАСТИ СТРАНЫ ОБНЕСЛИ ЗАБОРОМ КУРОРТ ШАРМ-ЭЛЬ-ШЕЙХ.....	31
КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; 2021.02.10; МЕТРО ПРОКЛАДЫВАЕТ ВЕТКУ К ФЕДЕРАЛЬНОМУ БЮДЖЕТУ; ПЕТЕРБУРГ И ЛЕНОБЛАСТЬ ВЫДВИНУЛИ В ПЛАН РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА ЧЕТЫРЕ СТАНЦИИ МЕТРО	32
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; КСЕНИЯ ПЕТРОВА; 2021.02.09; ТИШЕ ЕДЕШЬ – ДАЛЬШЕ БУДЕШЬ: КАК КАМЕРЫ НА ДОРОГАХ ПОМОГАЮТ СНИЖАТЬ АВАРИЙНОСТЬ.....	34
ТАСС; 2021.02.09; МЭРИЯ ОМСКА ПЛАНИРУЕТ В 2021 ГОДУ РЕАЛИЗОВАТЬ ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ	35
REGNUM; 2021.02.09; НА РЕМОНТ ДОРОГ В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫДЕЛЯТ БОЛЕЕ 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ.....	36
КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; ДАРЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2021.02.09; «СИБМОСТУ» НАДАВИЛИ НА ДОБРОСОВЕСТНОСТЬ; УФАС ВКЛЮЧИЛО КОМПАНИЮ В «ЧЕРНЫЙ СПИСОК» ПОСТАВЩИКОВ.....	36
РИА НОВОСТИ; 2021.02.09; ПЛАН РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ПЕТЕРБУРГА И ОБЛАСТИ БУДЕТ ДОРАБОТАН.....	38
ТАСС; 2021.02.09; РАСХОДЫ БЮДЖЕТА НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ НА 1 ФЕВРАЛЯ СОСТАВИЛИ 8,5% ОТ ПЛАНА.....	38
РИА НОВОСТИ; 2021.02.09; АЙСЕН НИКОЛАЕВ: АКТИВНО СТРОИТЬ ЛЕНСКИЙ МОСТ НАЧНЕМ В ЭТОМ ГОДУ	39
ПАРТИЯ РОДИНА; 2021.02.09; ЖУРАВЛЕВ ОБРАТИЛСЯ В МИНТРАНС ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОБУСНОГО МАРШРУТА ЛИПЕЦК – ЭРТИЛЬ	44
КОММЕРСАНТЪ РОСТОВ; НАТАЛЬЯ ШИНКАРЕВА; 2021.02.09; «ДОНАЭРОДОРОСТРОЙ» ВЫИГРАЛ ТЕНДЕР НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕТЬЕЙ ОЧЕРЕДИ СЕВЕРНОГО ОБХОДА; РАБОТЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ВЫПОЛНЕНЫ В 2022 ГОДУ	44
ТАСС; 2021.02.09; КАБМИН ЗАПРЕТИЛ ВВОЗ В РОССИЮ НЕСКОЛЬКИХ ВИДОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ С УКРАИНЫ.....	45
ТАСС; 2021.02.09; ОПЕРАТОРЫ Ж/Д ТРАНСПОРТА РФ ПРЕДЛАГАЮТ МОНИТОРИТЬ ВЛИЯНИЕ ЗАПРЕТА НА ВВОЗ КОЛЕС ИЗ УКРАИНЫ.....	45
РИА НОВОСТИ; 2021.02.09; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ЗАПРЕТ НА ВВОЗ ИЗ УКРАИНЫ ДЕТАЛЕЙ ДЛЯ Ж/Д ТРАНСПОРТА.....	46
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2021.02.09; ОДОБРЕН ПРОЕКТ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КРЫМСКОГО МОСТА	46
ИНТЕРФАКС; 2021.02.08; ПРИБЫЛЬ ОТ ПРОДАЖ РЖД В 2020 Г. СНИЗИЛАСЬ ПОЧТИ НА ТРЕТЬ ЗА СЧЕТ ПЕРЕВОЗОЧНОГО СЕГМЕНТА.....	47
КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; 2021.02.09; ГЛАВА ПРИКАМЬЯ НЕ ИСКЛЮЧИЛ ВОЗВРАЩЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ПЕРМЬЮ I И ПЕРМЬЮ II.....	49
КОММЕРСАНТЪ РОСТОВ; АННА ПЕРОВА; 2021.02.09; ВАГОНЫ ПОЛУЧАЛИ «ЗЕЛЕНый КОРИДОР»; СОТРУДНИК РЖД ОСУЖДЕН ЗА КОММЕРЧЕСКИЙ ПОДКУП	49
КОММЕРСАНТЪ САМАРА; САБРИНА САМЕДОВА; 2021.02.09; ВЗЯТКИ В ПТС ОЦЕНИЛИ ПО-СТАРОМУ; БЫВШИЙ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ ПОЛУЧИЛ СРОК И ШТРАФ ЗА КОММЕРЧЕСКИЙ ПОДКУП.....	50
РИА НОВОСТИ; 2021.02.09; МИД ПООБЕЩАЛ, ЧТО РОССИЯ ОБЕСПЕЧИТ БЕЛОРУССИИ ВЫХОД К БАЛТИЙСКОМУ МОРЮ	51

ИНТЕРФАКС; 2021.02.09; МОРПОРТ «ТАМАНЬ» В 2020Г УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ НА 47% ЗА СЧЕТ РОСТА МОЩНОСТЕЙ ОТЭКО	52
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.02.10; САНИТАРОВ «РОСТЕХА» НЕ ПУСТИЛИ В НАРЬЯН-МАР; ВЕРТОЛЕТАМ НЕ НАШЛОСЬ МЕСТА НА АЭРОДРОМЕ, КОТОРЫЙ ПРИНАДЛЕЖИТ КОНКУРЕНТАМ	52
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛЕКСАНДРА ЛОМЕЙКО, АЛЛА МОРГЕН; 2021.02.09; СЛАБОЕ МЕСТО «АЭРОФЛОТА». В САМОЛЕТАХ КОМПАНИИ ВСЕ ЧАЩЕ СТРАДАЮТ ЖИВОТНЫЕ – КОГДА ЭТО КОНЧИТСЯ?.....	54
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2021.02.09; ДОЛЕТЕЛИ ДО ДЕЛИ; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙСЫ В КАЗАХСТАН, АЗЕРБАЙДЖАН, АРМЕНИЮ И ИНДИЮ	55
РИА НОВОСТИ; 2021.02.09; ИНДИЯ СООБЩИЛА ОБ ОТКРЫТИИ «ВОЗДУШНОГО ПУЗЫРЯ» С РОССИЕЙ.....	55
ТАСС; 2021.02.09; В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ БОЛЕЕ 17 ЧАРТЕРНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ВНУТРИ СТРАНЫ В 2021 ГОДУ	56
ТАСС; 2021.02.09; РОСТЕХ ПОЛУЧИЛ РАЗРЕШЕНИЕ НА СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ДВИГАТЕЛЕЙ ПД-14 ДЛЯ САМОЛЕТА МС-21	57

ПУБЛИКАЦИИ

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНАСТАСИЯ КАЛИНИНА, ЕЛЕНА КОНОНОВА; 2021.02.09; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РАССКАЗАЛ О ПРОДЕЛАННОЙ РАБОТЕ ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Министр транспорта РФ Виталий Савельев выразил надежду, что, несмотря на кризис, отечественные компании смогут вернуться в бизнес. Минтранс совместно с Росавиацией активно над этим работает. Об этом Савельев сказал на VIII Национальной выставке инфраструктуры гражданской авиации.

«Этот год хоть и непростой, но мы все очень надеемся, и Минтранс проводит большую работу вместе с Росавиацией для того, чтобы мы получили новые назначения и направления. И наши компании смогли вернуться в бизнес и нормально себя чувствовать в этот сложный период», – заявил Савельев на открытии. Он поблагодарил всех партнеров – банки, страховые и лизинговые компании и другие организации, которые помогают в этот период.

«Все идут навстречу авиакомпаниям, понимая сложную ситуацию. Всех еще раз с Днем гражданской авиации, с праздником. Надеюсь, что работа этой выставки принесет свои плоды и коллеги смогут заключить новые контракты. И мы увидим новые разработки наших отечественных производителей», – заключил министр.

В этом году более 80 участников представят свои технологии и оборудование на экспозиции.

Считается, что 2020-й стал годом самого глубокого кризиса в гражданской авиации за всю историю. Итоговое падение пассажиропотока в России за 2020 год составило более 45% по сравнению с предыдущим периодом. Операционные убытки пассажирских авиакомпаний оцениваются в 200 миллиардов рублей.

Однако у грузовых перевозок почти ничего не изменилось и они остались на докризисном уровне.

Российское правительство поддержало авиакомпании и выделило им 23,4 миллиарда рублей. В декабре было дополнительно выделено еще 1,94 миллиарда рублей на модернизацию аэропортов в отдельных регионах страны. Субсидия поступит в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» и позволит увеличить пропускную способность аэроузлов, а также повысить транспортную связанность регионов.

<https://360tv.ru/news/transport/ministr-transporta-rasskazal-o-prodelanno-j-rabote-dlja-vosstanovlenija-grazhdanskoj-aviatsii/>

ТВ ЦЕНТР СОБЫТИЯ 25-Й ЧАС; ВИКТОР ПРОКУШЕВ, ЕГОР ХЛЯБИЧ И МАКСИМ СИЛАНТЬЕВ; 09.02.2021 22:31; ЧТО ПОКАЗАЛИ НА ВЫСТАВКЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Во вторник в Москве открылась восьмая национальная выставка-форум инфраструктуры гражданской авиации. Отрасль, сильнее других пострадавшая из-за пандемии, возвращается к жизни и демонстрирует новые решения в сфере безопасности, модернизации аэропортов, строительства и IT-технологий. Компьютеры теперь могут следить за сохранностью багажа и за воздушным пространством над взлетными полосами. Помимо инноваций, представители авиационных властей и перевозчики обсуждают на форуме перспективы возобновления полетов и меры поддержки компаний.

Этот аэродромный тягач оснащен энергоёмкими батареями и по мощности не уступает своим дизельным собратьям. А ещё дешевле и экологичнее. Работает при низких температурах.

На выставке инфраструктуры гражданской авиации можно увидеть огромный автопарк спецтехники. От новой модели перронного автобуса - до пожарного автомобиля. А этот автоматизированный комплекс легко и быстро отличит птицу от беспилотника, сообщает «ТВ Центр».

Для пассажира главное комфорт и безопасность. И чтобы багаж не потерялся. Российская компания - производитель конвейеров решила эту проблему с помощью компьютерного моделирования. Программа выявляет узкие места, неудобные повороты, делая систему максимально удобной. Ни один чемодан не останется неучтенным. Время ожидания багажа в пункте прилета значительно сокращается.

Прошлый год был тяжёлым для гражданской авиации. Пассажиропоток упал больше чем на 45 процентов. Правительство Российской Федерации выделило 23 миллиарда на поддержку отрасли, и она справилась с самой главной задачей - обеспечила безопасность пассажиров в условиях пандемии.

«Благодаря фильтрам, которые стоят на борту, чистота воздуха в салоне доходит до чистоты операционных. Воздух меняется каждые три минуты. По данным за прошлый год, статистика показала: один заболевший пассажир на 27 миллионов перевезенных пассажиров, практически ноль. Бояться самолета не надо, но инфраструктура наземная подвержена большому риску», - рассказал министр транспорта **Виталий Савельев**.

Такие пункты дезинфекции сейчас появляются во многих аэропортах. Антисептическое средство здесь не распыляют, а подают в виде пара.

В декабре правительство дополнительно выделило почти 2 миллиарда рублей на развитие аэропортов в отдаленных регионах страны. Снижение нагрузки на воздушные гавани дало время для модернизации. Судя по количеству участников форума, гражданскую авиацию ждёт второе дыхание.

Текст сюжета:

ВЕДУЩИЙ: В Москве открылась восьмая национальная выставка-форум инфраструктуры гражданской авиации. Отрасль, сильнее других пострадавшая из-за пандемии, возвращается к жизни и демонстрирует новые решения в сфере безопасности, модернизации аэропортов, строительства и IT-технологий. Компьютеры теперь могут следить за сохранностью багажа и за воздушным пространством над взлетными полосами. Помимо инноваций, на форуме обсуждают перспективы возобновления полетов и меры поддержки компаний. Репортаж Виктора Прокушева.

КОР.: Этот аэродромный тягач оснащен энергоёмкими батареями и по мощности не уступает своим дизельным собратьям. А еще дешевле и экологичнее. Работает при низких температурах.

Михаил ВОЛКИН, представитель компании-производителя: У нас это, к сожалению, еще только начинает внедряться. От пояса Санкт-Петербурга, Хабаровска спокойно можно использовать электротягачи. Все, что южнее - абсолютно спокойно.

КОР.: На выставке инфраструктуры гражданской авиации можно увидеть огромный автопарк спецтехники. От новой модели перронного автобуса до пожарного автомобиля. А этот автоматизированный комплекс легко и быстро отличит птицу от беспилотника.

Для пассажира главное комфорт и безопасность и чтобы багаж не потерялся. Российская компания - производитель конвейеров решила эту проблему с помощью компьютерного моделирования. Программа выявляет узкие места, неудобные повороты, делая систему максимально эффективной. Таким образом, ни один чемодан не останется неучтенным, а время ожидания багажа в пункте прилета значительно сокращается

Прошлый год был тяжелым для гражданской авиации. Пассажиропоток упал больше чем на 45 процентов. Правительство Российской Федерации выделило 23 миллиарда на поддержку отрасли, и она справилась с самой главной задачей - обеспечила безопасность пассажиров в условиях пандемии.

Виталий САВЕЛЬЕВ, министр транспорта РФ: Благодаря тем фильтрам, которые стоят на борту, чистота воздуха в салоне доходит до чистоты операционных - 99,98. А такой чистоты нет, воздух меняется каждые три минуты. По данным IATA, за прошлый год, ИКАО за прошлый год, ИКАО показала нам статистику: один заболевший пассажир на 27 миллионов перевезенных пассажиров, практически ноль.

КОР.: Такие пункты дезинфекции сейчас появляются во многих аэропортах. Антисептическое средство здесь не распыляют, а подают в виде пара.

Никита ИЛЯХИН, представитель компании-разработчика: Влага может оставлять пятна, может, соответственно, портить одежду, прически для женщин. Пар такого не делает.

КОР.: В декабре правительство дополнительно выделило почти 2 миллиарда рублей на развитие аэропортов в отдаленных регионах страны. Снижение нагрузки на воздушные гавани дало время для модернизации. Судя по количеству участников форума, гражданскую авиацию ждет второе дыхание.

Виктор Прокушев, Егор Хлябич и Максим Силантьев, "ТВ Центр".

<https://www.tvc.ru/news/show/id/203712/>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА; 09.02.2021; 20:26; ЗАРАЗИТЬСЯ ПОЧТИ НЕВОЗМОЖНО: АВИАЦИЯ ГОТОВА ВЫЙТИ ИЗ ПАНДЕМИИ

Россия 9 февраля отмечает День гражданской авиации – день рождения отечественного воздушного флота. В этом году в свой профессиональный праздник отрасль ищет ответы на вызовы, с которыми не сталкивалась еще никогда – от закрытия границ до полной остановки международного авиасообщения в 2020-м. Как будем летать в году наступившем, говорили и показывали на авиационной выставке в Москве.

За минувший год вынужденно приземленная авиация пережила самое сильное падение за всю свою историю. В марте 2020-го объем авиаперевозок российских авиакомпаний упал на 28 процентов. В апреле и мае падение составило свыше 90 процентов, в июне – минус 77 процентов. Но встряска в чем-то даже пошла на пользу. На сегодня самолет, пожалуй, самое безопасное место, свободное от вирусов.

«На борту самолета заразиться практически невозможно. Это благодаря тем НЕРА-фильтрам, которые стоят на борту. Чистота воздуха в самолете доходит до чистоты операционной – 99,98 процента. Воздух меняется каждые три минуты. По данным ИКАО за прошлый год, на 27 миллионов пассажиров приходится 1 заболевший, поэтому бояться самолета не надо. Но инфраструктура вся, в том числе подъезды к аэропорту, конечно, подвержены большому риску», – рассказал министр транспорта России Виталий Савельев.

Устройство, позволяющее уничтожить вирус, продемонстрировал учредитель компании-разработчика Александр Гринь:

– Данный прибор, который я хочу показать, обеззараживает 3 тысячи кубических метров в час. Находясь на большой высоте, эти устройства не будут причинять неудобство окружающим.

– А чем он дезинфицирует?

– Ультрафиолетом.

Производство отечественное, в Краснодаре. Бактерицидные излучатели безопасны для сетчатки глаз и могут программироваться удаленно, через Wi-Fi.

Разработан и портативный амплификатор, обнаруживающий в воздухе опасные биологические агенты. Стационарный прибор в зоне контроля аэропорта за несколько минут обнаружит взрывчатку, яды или опасные химические вещества.

Свои технологии выживания в пандемию появились и у авиакомпаний. Когда закрылось международное сообщение, многие нашли альтернативу именно в перелетах по России.

Именно за счет этого падение перевозок в стране было меньшим, чем в других государствах. Благодаря этому были отремонтированы аэродромы.

«Внутренние перевозки сократились незначительно. Наоборот, отмечался рост пассажирских перевозок в августе-сентябре месяце, такой небывалый рост, которого не отмечали в мире. Мы будем продолжать наращивать внутренние перевозки прежде всего внутри региона. Время затишья чем хорошо для строительства? Меньше стало полетов, можно сейчас формировать надежный фундамент будущего развития гражданской авиации, чем мы сейчас и занимаемся», – рассказал руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько. Новые терминальные комплексы открылись в аэропортах Череповца, Петрозаводска, Шереметьева. Буквально на днях удвоил пассажиропоток новый терминал внутренних линий Уфы. Современный, красивый и удобный аэропорт теперь радует глаз пассажиров в Челябинске.

Новая взлетная полоса в далеком поселке на севере Камчатки. Теперь можно с комфортом слетать и на Соловки, и на родину Деда Мороза – скоро завершится стройка в аэропорте Великого Устюга. Новый аэропорт построен в Тобольске. Идут работы в Братске, в Благовещенске, в Магадане.

Текст сюжета:

В: Россия сегодня отмечает День гражданской авиации - день рождения отечественного воздушного флота. В этом году в свой профессиональный праздник отрасль ищет ответы на вызовы, с которыми не сталкивалась еще никогда - от закрытия границ до полной остановки международного авиасообщения в 2020-м. Как будем летать в году наступившем, говорили и показывали сегодня на авиационной выставке в Москве. С нее только что вернулась наш обозреватель Татьяна Ремезова. Татьяна, что ждет нас, пассажиров?

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ТЕЛЕКАНАЛА «РОССИЯ»: Эрнест, за минувший год вынужденно приземленная авиация пережила самое сильное падение за всю свою историю. В марте 2020-го объем авиаперевозок российских авиакомпаний упал на 28 процентов. В апреле и мае падение составило свыше 90 процентов, в июне - минус 77 процентов. Но встряска в чем-то даже пошла на пользу. На сегодня самолет, пожалуй, самое безопасное место, свободное от вирусов.

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: На борту самолета заразиться практически невозможно. Это благодаря тем гепа-фильтрам, которые стоят на борту. Чистота воздуха в самолете доходит до чистоты операционной - 99,98. Такой чистоты нет. Воздух меняется каждые три минуты. По данным ICAO за прошлый год, ICAO показала нам статистику, один заболевший пассажир на 27 миллионов перевезенных пассажиров, ну практически ноль. Поэтому бояться самолета не надо. Но инфраструктура вся, и подъезды к аэропорту, конечно, подвержены большому риску.

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Данный прибор, который я хочу показать, обеззараживает 3 тысячи кубических метров воздуха в час.

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ТЕЛЕКАНАЛА «РОССИЯ»: То есть я могу снять маску и быть спокойной?

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Вы можете снять маску. Находясь на большой высоте, эти устройства не будут причинять неудобство окружающим.

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ТЕЛЕКАНАЛА «РОССИЯ»: То есть можно вешать где - в аэропортах, вокзалах?

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: В аэропортах, да. Это зоны вылета, взлета, это залы ожидания.

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ТЕЛЕКАНАЛА «РОССИЯ»: Производство отечественное, в Краснодаре. Бактерицидные излучатели

безопасны для сетчатки глаз и могут программироваться удаленно, через Wi-Fi. А вот портативный амплификатор, обнаруживает в воздухе опасные биологические агенты.

АЛЕКСЕЙ ШАБЛЯ, ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР ГРУППЫ КОМПАНИЙ: Мы можем в оперативном режиме в любом помещении проконтролировать, насколько оно опасно с точки зрения распространения коронавирусной либо другой инфекции. Наиболее быстрые тест-системы, которые сейчас есть, обеспечивают анализ за 15-20 минут.

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ТЕЛЕКАНАЛА «РОССИЯ»: Стационарный прибор в зоне контроля аэропорта за несколько минут обнаружит взрывчатку, яды или опасные химические вещества. Свои технологии выживания в пандемию появились и у авиакомпаний.

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: «Аэрофлот» какое-то время даже занимал первую строчку как пассажирская компания по перевозке грузов. Мы впервые стали в салонах, накрывая их плотным полиэтиленом, возить грузы из Китая в Европу. То есть мы боролись. И поэтому внутри России, когда стали открываться наши регионы, то авиация была к этому готова.

В: Когда закрылось международное сообщение, многие ведь нашли альтернативу именно в перелетах по России?

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ТЕЛЕКАНАЛА «РОССИЯ»: Именно благодаря этому падение перевозок в стране было меньшим, чем в других государствах. И благодаря этому - вот неполный список городов и населенных пунктов - где появились новые аэропорты и были отремонтированы аэродромы.

АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО, РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА: Внутренние перевозки, на внутренних воздушных линиях в России, они сократились незначительно в 2020 году. Наоборот, отмечался рост пассажирских перевозок в августе-сентябре месяце, такой небывалый рост, которого не отмечали вообще в мире. Мы будем продолжать наращивать внутренние перевозки, прежде всего внутрирегиональные перевозки.

КОРР: Новые терминальные комплексы открылись в аэропортах Череповца, Петрозаводска, Шереметьева. Буквально на днях удвоил пассажиропоток новый терминал внутренних линий Уфы. Современный, красивый и удобный аэропорт теперь радует глаз пассажиров в Челябинске. Новая взлетная полоса в далеком поселке на севере Камчатки. С комфортом теперь можно слетать и на Соловки, и на родину Деда Мороза. Скоро завершится стройка в аэропорте Великого Устюга. Новый аэропорт построен в Тобольске. Идут работы в Братске, Благовещенске и Магадане.

В: В общем, есть где расправить крылья. Спасибо, Татьяна. Это была наш обозреватель Татьяна Ремезова.

<https://www.vesti.ru/article/2521676>

<https://www.vesti.ru/video/2267160>

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 09.02.2021 18:26; БЛАГОДАРЯ ГОСПОДДЕРЖКЕ РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ДАЖЕ В ПАНДЕМИЮ СМОГЛИ ОТКРЫТЬ НОВЫЕ МАРШРУТЫ ПО СТРАНЕ

Объем пассажирских авиаперевозок в России в этом году может существенно вырасти и достигнуть «доковидных» показателей. Такой прогноз дали представители Минтранса на форуме, посвященном развитию гражданской авиации. Отрасль, как и многие, в 2020 году столкнулась с трудностями из-за пандемии, но благодаря господдержке авиакомпании смогли не просто выжить, но даже открыть новые маршруты по стране. Благодаря им больше туристов смогли посетить Алтай, побывать на Байкале, увидеть другие достопримечательности. Сейчас разрабатываются еще 17 направлений. Ну и конечно, все ждут возобновления международного сообщения.

«Конечно, нам не хватает международных полетов, но это хорошо понимаем, и я думаю, что потихоньку, я очень надеюсь на вакцинацию, которая происходит в стране и мире в целом, мы надеемся, что мы полетим, потому что без этого очень тяжело работать с экономикой во всех авиакомпаниях. Авиакомпании от этого сильно страдают, поэтому полеты могут многое изменить именно в части и предложения для наших россиян, и в части экономики наших авиакомпаний», – отметил министр транспорта РФ Виталий Савельев.

<https://www.1tv.ru/news/2021-02-09/401354->

[blagodarya_gospodderzhke_rossiyskie_aviakompanii_dazhe_v_pandemiyu_smogli_otkryt_novy_e_marshruty_po_strane](https://www.1tv.ru/news/2021-02-09/401354-blagodarya_gospodderzhke_rossiyskie_aviakompanii_dazhe_v_pandemiyu_smogli_otkryt_novy_e_marshruty_po_strane)

ЮТУБ ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЕЛЕНА КОНОНОВА, АЛЕКСАНДР АЛЕКСЕЕВ, ЮЛИЯ УТКИНА; 09.02.2021 19:30; ПАНДЕМИЯ VS АВИАЦИЯ: МИНТРАНС РФ ЖДЁТ УВЕЛИЧЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В 2021 ГОДУ

Национальная выставка инфраструктуры гражданской авиации в «Крокус Экспо» стала площадкой для обсуждения крупнейшего кризиса в истории отрасли. В пиковый период пандемии, в апреле, мае и июне падение авиаперевозок составляло почти 100%! Как авиакомпаниям удалось не обанкротиться? Что будет с полётами в этом году? Какой план есть у Ростуризма? Главные темы первого дня выставки – в нашем материале.

<https://youtu.be/ZhWP4RNAhUo>

РБК-ТВ ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ; АРТЕМ ПОТЕМКИН; 09.02.2021 14:07; NAIS-2021

В: Убытки российских авиакомпаний составили 200 миллиардов рублей, говорят эксперты форума гражданской авиации NAIS-2021. Два дня участники будут говорить об антикризисных мерах и перспективе отрасли. Новые разработки в Крокус-экспо уже увидел и мой коллега Артем Потемин.

Корр: Такого кризиса как в 2020 гражданская авиация еще не переживала. Пассажиропоток сократился на 45%, а убытки российских авиакомпаний оцениваются в 200 миллиардов рублей. Для поддержки перевозчиков правительство выделило 23,4 миллиарда рублей, а на развитие аэропортов почти 11 миллиардов. Все надежды отрасли на то, что пандемия пойдет на спад и границы начнут открываться.

Виталий Савельев, министр транспорта: Безусловно, мы все с вами понимаем, что прошлый год, он раскачал ситуацию с пандемией не только внутри России, но и во всем мире и вы видите, как сложно мы все переживали этот период и он и сейчас не закончился. К сожалению, среди всей транспортной отрасли авиация наиболее уязвима и мы видим, как наши компании серьезно пострадали от того, что фактически авиационное движение прекращено.

Корр: Страдают от пандемии и производители оборудования. Некоторые заказы отодвигаются, а новых заключают меньше, чем хотелось бы. К примеру, первая отечественная система обработки багажа пока работает лишь в 10 российских аэропортах, хоть стоит почти на треть дешевле зарубежных образцов. Клиентам сначала предлагают рассчитать, как будет функционировать конвейер на цифровом двойнике, а уже потом установить его в офлайне.

Если вдруг мой багаж потеряется, на кого мне грешить?

Александр Семенов, директор по развитию компании - производителя конвейерного оборудования: Основная причина потери багажа, скажу, да, это короткая стыковка между рейсами или, допустим, вы поздно приехали. Это основная проблема. В багажных системах багаж теряется достаточно редко, просто потому, что конвейерные системы, они работают без участия человека.

Корр: Новый локационный комплекс для аэропортов вычисляет беспилотники и стаи птиц еще на подлете в радиусе до 7 километров. Действует он на основе нейросетей, но пока

только в рамках испытаний. Чтобы начать устанавливать комплекс в гражданских аэропортах, нужно договориться, кому будет поступать информация с локатора и, самое главное, кто возьмет на себя ответственность сбивать дроны.

Дмитрий Савицкий, заместитель генерального директор «Концерн ВКО «Алмаз-Антей»: Каждый специалист отвечает за свой небольшой кусочек. Орнитологи отвечают за то, чтобы птицы не попадали в двигатели, диспетчеры занимаются управлением воздушным движением, транспортная безопасность обеспечивает безопасность на аэродроме. Таким образом данный комплекс, он находится на стыке трех вот этих специальностей, я бы сказал.

<https://tv.rbc.ru/archive/news/6022719d2ae5965cfe641435>

РОССИЯ 24; ВИТА ЛАХОВА; 09.02.2021 14:18; ВОПРОСЫ ПОДДЕРЖКИ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ ОБСУЖДАЮТ НА ФОРУМЕ NAIS. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Вопросы поддержки российской авиации обсуждают на форуме NAIS. Это крупнейшее отраслевое событие в России и СНГ, где встречаются представители власти и бизнеса, поставщики продукции, технологий и услуг. Какие заявления уже прозвучали на форуме?

<https://www.vesti.ru/video/2267068>

РОССИЯ 24; 09.02.2021 13:58; АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО: 2020 ГОД СТАЛ ОСОБЕННЫМ ДЛЯ АВИАОТРАСЛИ. ИНТЕРВЬЮ НА "РОССИИ 24"

В московском "Крокус Экспо" начали работу выставка и форум инфраструктуры гражданской авиации NAIS. Среди главных тем – перспективы восстановления перевозок и меры поддержки отрасли. Подробнее в интервью телеканалу "Россия 24" рассказал руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько.

<https://www.vesti.ru/video/2266992>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЕЛЕНА АРАКЕЛЯН; 2021.02.10; КАК БУДЕМ ЛЕТАТЬ В 2021 ГОДУ: ЖДАТЬ ЛИ РЕЙСОВ ЗА РУБЕЖ, ГДЕ НОВЫЕ ЛОУКОСТЕРЫ И ПОЧЕМУ СЛОЖНО ЗАРАЗИТЬСЯ НА БОРТУ; К ЧЕМУ ГОТОВИТЬСЯ ПАССАЖИРАМ, «КП» ВЫЯСНЯЛА НА КРУПНЕЙШЕМ АВИАЦИОННОМ ФОРУМЕ

В 2021 году, как ожидается, на внутренних линиях наши авиакомпании уже перевезут больше пассажиров, чем в доковидном 2019 году. На международных – примерно 60% от уровня 2019 года. Такой прогноз на VIII Национальной выставке и форуме инфраструктуры гражданской авиации NAIS 2021 озвучил **замминистра транспорта Игорь Чалик**. Выставка и форум, где обсуждались перспективы авиационной отрасли, открылись 9 февраля в столичном «Крокус Экспо». «КП» собрала из этих обсуждений то, что напрямую касается обычных пассажиров, – к чему нам-то готовиться в 2021 году?

С КЕМ ЛЕТАТЬ БУДЕМ

Уже стало привычным, что каждый кризис у нас сопровождается громким банкротством какой-нибудь авиакомпании. А то и целой чередой банкротств. В 2020 году этого не случилось.

«Мы выжили!» – радостно поздравляли друг друга на форуме авиаторы.

И это при том, что за прошлый год перевезено было всего 69,2 миллионов пассажиров – примерно 54% от уровня 2019 года.

– Многие говорили о таких рисках. Но своевременные меры поддержки помогли избежать этой ситуации, – заявил, выступая на форуме, глава **Росавиации Александр Нерадько**. – Самое главное, что удалось не сократить количество персонала в организациях гражданской авиации. Отрасль выстояла в 2020 году, и есть хорошие предпосылки для будущего роста объемов перевозок, для увеличения количества маршрутов,

Господдержку в том или ином виде получили 43 авиакомпании. Как сообщил замминистра транспорта **Игорь Чалик**, меры поддержки предполагается продлить и на 2021 год:

– Для обеспечения стабильного функционирования отрасли Минтранс подготовлены предложения по продлению тех мероприятий, которые были организованы в 2020 году, на весь 2021 год. Там пять основных позиций, сейчас они находятся на согласовании в Минфине и Минэкономразвития, и после согласования будут направлены в правительство для одобрения и принятия.

КОГДА ЖДАТЬ РЕЙСОВ ЗА РУБЕЖ

– Мы рассчитываем, что те меры, которые сейчас принимаются в области вакцинации населения – не только у нас в стране, но и во всем мире – они все -таки приведут к снижению рисков заболеваемости, и наши санитарные врачи будут более уверенно разрешать возобновлять международные полеты, – выразил надежду **Александр Нерадько**.

По данным Минтранса, на сегодня открыто сообщение с 22 странами. И список периодически расширяется. Правда, в него не входит большинство стран, куда рвутся российские туристы и куда очень бы хотели летать наши авиакомпании, у которых основной доход – с международных перелетов.

– В этом году были запущены чартерные рейсы – такой немножко нетривиальный ход – на Байкал, в Хакасию, на Алтай, в Калининград, – рассказала начальник управления Федерального агентства по туризму Елена Лысенкова. – Но все это, конечно, не заменит международное сообщение. Переговоров между странами ведется достаточно много, но они зависят от санитарных норм и эпидемиологической ситуации и в Российской Федерации, и, зеркально, идентичных требований в стране, в которую мы планируем отправиться.

ПОЧЕМУ В КРИЗИС НЕ МНОЖАТСЯ ЛОУКОСТЕРЫ

Казалось бы, в нынешней ситуации должен расти спрос на услуги низкобюджетных авиакомпаний. И где? Пока по-прежнему у нас единственный российский лоукостер – «Победа».

– Это все-таки капиталоемкая идея. Для того, чтобы понизить существенным образом стоимость перевозки, нужна прежде всего низкая стоимость владения воздушным судном. На том, что вы не дадите полноценного питания пассажиру, вы существенным образом не сэкономите, – пояснил **Александр Нерадько**. – И опыт, который мы изучали, лоукостеров в Западной Европе, показывает, что нужны очень серьезные инвестиции в то, чтобы лоукостер заработал. Наши ведущие авиакомпании изучали этот вопрос, но пока отказались от развития модели лоукостеров. Но уверен, что как только объемы перевозок начнут расти, мы обязательно вернемся к этой идее.

ГДЕ НАШИ, ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ САМОЛЕТЫ

Кроме Суперджета, в относительно ближайшем будущем российские авиакомпании получат еще два гражданских самолета отечественного производства – МС-21 на 200 мест для среднемагистральных маршрутов и Ил-114 на 68 мест для региональных линий.

– У ковида, с которым мы столкнулись, есть обратная сторона. Спрос повернулся в сторону маленьких самолетов. Мы поэтому чувствуем увеличение интереса к 100-кресельным самолетам (такая вместимость у Сухого Супеджета – Ред.), – рассказал на форуме директор по маркетингу и продажам гражданской авиатехники корпорации «Иркут» Кирилл Будаев. – По МС-21 – сертификацию мы этой машины планируем завершить в этом году и начать серийные поставки. Третий продукт – Ил-114. Здесь задача – увеличение транспортной доступности регионов. В прошлом году состоялся первый полет, самолет проходит серию испытательных полетов. Надеемся, что заменит Ан-24 и Ан-26. До 30 года планируем произвести порядка 100 самолетов. Уже подписаны первые твердые контракты.

– Авиация не является источником распространения коронавирусной инфекции. Воздух в гермокабине очищается с использованием современных систем кондиционирования, различного рода фильтров и меняется каждые 5-7 минут, в зависимости от типа воздушного судна, – так объяснил на форуме глава **Росавиации Александр Нерадько**, почему в самолете нельзя заразиться коронавирусом. – Воздух поступает из-за борта, где температура минус 50, через компрессор, где он нагревается до температуры примерно 250 градусов, а потом охлаждается и попадает в гермокабину самолета. И через пять-семь минут через выпускные клапаны системы кондиционирования опять уходит в атмосферу. Чистота этого воздуха выше, чем в любой операционной. По расчетам ученых, вероятность заразиться в салоне самолета составляет один случай на 27 миллионов перевезенных пассажиров.

https://www.kp.ru/daily/27237/4365231/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop

КОММЕРСАНТЪ; 2021.02.09; ПАРТНЕРСКИЙ МАТЕРИАЛ; NAIS-2021 НА ВЗЛЕТЕ

Сегодня, 9 февраля, в День гражданской авиации, открываются Национальная выставка и форум инфраструктуры гражданской авиации NAIS-2021. Выставка пройдет в «Крокус Экспо» (павильон 2, зал 7) и продлится два дня. Ее участники обсудят возможности антикризисного управления и стабилизации отрасли, проведут переговоры о сотрудничестве, а также ознакомятся с новыми технологиями и продуктами на рынке инфраструктуры гражданской авиации.

Помимо ряда пленарных сессий на площадке NAIS-2021 встретятся представители аэропортов, авиаперевозчиков, авиапромышленные предприятия, проектные институты и НИИ, регуляторы отрасли, производители и поставщики решений, образовательные центры, отраслевые медиа и ассоциации.

В этом году более 75 участников представят свои технологии и оборудование на экспозиции NAIS-2021. 11 компаний примут участие в NAIS впервые и представят инновационные решения в области строительства, оборудования для терминалов, IT, безопасности и аэродромной техники. Среди новых участников такие компании, как Salanda Group, Ecoflight, ТД «Рекс», ПТС, НТЦ «Актор» и другие.

Из-за пандемии COVID-19 и последовавшими закрытием границ и локдауном 2020 год ознаменовался беспрецедентным кризисом гражданской авиации за всю ее историю. Итоговое падение пассажиропотока в России за 2020 год составило более 45% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Операционные убытки пассажирских авиакомпаний по итогам года в целом оцениваются в 200 млрд руб.

В то же время правительством РФ был принят целый ряд мер для поддержки российских авиакомпаний (авиапредприятиям было выделено 23,4 млрд руб.). Несмотря на пандемию, продолжилась работа над семейством пассажирского среднемагистрального лайнера МС-21 (разрабатывается корпорацией «Иркут» и ОКБ Яковлева). Так, в середине декабря прошлого года совершил первый полет МС-21-310 с российскими двигателями ПД-14 (экипаж во время полета проверил режимы работы силовой установки, устойчивость и управляемость самолета, а также функционирование его систем).

Примерно в эти же дни свой первый полет совершил другой новый российский гражданский самолет – гражданский региональный турбовинтовой Ил-114-300 (разработчик – Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина).

Продолжалась работа и по реконструкции и модернизации аэропортов и терминалов в регионах (на эти цели в декабре прошлого года правительство РФ выделило еще 1,94 млрд руб.). Так, в прошлую пятницу глава Башкирии Радий Хабиров и руководитель **Росавиации Александр Нерадько** открыли новое здание внутреннего терминала международного аэропорта Уфа (инвестиции в проект составили порядка 3 млрд руб.; ожидается, что пропускная способность внутреннего терминала увеличится вдвое). А в

конце января состоялось открытие обновленного аэропорта в Челябинске (на его модернизацию только из федерального бюджета было выделено более 5 млрд руб.).

В целом, как рассказывал в интервью «Интерфаксу» вице-премьер **Марат Хуснуллин**, до 2024 года запланирована модернизация 68 аэродромов, в том числе 40 авиаузлов на Дальнем Востоке. На эти цели из федерального бюджета выделено 172 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4682399>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2021.02.09; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ПРОДЛЕНИИ ПОДДЕРЖКИ АВИАОТРАСЛИ

Минтранс РФ подготовил предложения о продлении поддержки авиаотрасли в 2021 году. Об этом на пленарном заседании Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS-2021 сообщил замминистра транспорта **Игорь Чалик**.

«Для обеспечения стабильного функционирования отрасли Минтрансом подготовлены предложения по продлению тех мероприятий, которые были организованы в 2020 году, на весь 2021 год», – уточнил Игорь Чалик (цитата по «Интерфаксу»).

По его словам, подготовленные предложения содержат пять основных позиций, которые находятся на согласовании в Минфине и Минэкономразвития, после чего они будут направлены в правительство.

Глава **Росавиации Александр Нерадько** подтвердил, что меры поддержки отрасли обсуждаются, при этом он добавил, что предприятия отрасли приспособились к работе в условиях коронавирусных ограничений.

«**Росавиация** внимательно мониторит финансово-экономическое состояние авиапредприятий и аэропортов, мы докладываем ежемесячно в **Минтранс** результаты нашего мониторинга и продолжим этот мониторинг с тем, чтобы в случае необходимости продолжить оказание мер господдержки», – уточнил глава **Росавиации**.

«За прошлый год наши авиакомпании перевезли 69,2 млн пассажиров, этот уровень соответствует уровню за 2011 год. И в 2012 году никто не говорил о необходимости мер государственной поддержки. Да, конечно, за это время изменился и вырос парк воздушных судов, увеличились расходы на содержание персонала, лизинг воздушных судов, но, тем не менее, представляется, что наши авиакомпании и аэропорты приспособились к работе в таких условиях. И самое главное, что удалось – не сократить количество персонала в гражданской авиации», – заявил **Нерадько**.

В ходе своего выступления на пленарном заседании он также сообщил, что российские авиакомпании на данный момент отказались от идеи создания лоукостеров, как внутри самих авиационных групп, так и в качестве дочерних предприятий, но у потенциальных инвесторов, имеющих серьезные капиталы, могут появиться интересы к созданию бюджетных авиакомпаний.

По его словам, потенциальные инвесторы могут заинтересоваться созданием лоукостеров после восстановления объема пассажироперевозок до докризисного уровня. «В 2020 году мы наблюдали снижение объемов перевозок, очень сложно в таких условиях говорить о формировании лоукостеров. Во всяком случае, наши ведущие авиакомпании изучали этот вопрос и отказались от модели развития лоукостеров. Уверен, как только перевозки начнут расти, мы обязательно вернемся к этой идее. Я думаю, что у потенциальных инвесторов, у которых есть серьезные капиталы, появятся интересы к формированию лоукостеров», – сказал **Нерадько**.

Как ранее сообщала «РГ», **Минтранс** ищет инвесторов для создания в России еще двух авиакомпаний-лоукостеров для работы на внутренних авиалиниях.

<https://rg.ru/2021/02/09/mintrans-podgotovil-predlozheniia-o-prodlenii-podderzhki-aviaotrasli.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.09; МИНТРАНС РФ НАПРАВИЛ В МИНФИН И МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О МЕРАХ ПОДДЕРЖКИ АВИАОТРАСЛИ

Предложения о мерах поддержки авиационной отрасли в России находятся на рассмотрении министерства финансов и министерства экономического развития. Об этом в рамках национальной выставки и форума инфраструктуры гражданской авиации NAIS сообщил заместитель министра транспорта России Игорь Чалик.

«Финансовая устойчивость (авиационных – прим. Агентства «Москва») компаний постоянно мониторится. Минтранс подготовил предложения по продлению тех мер поддержки, которые были в 2020 году, на весь 2021 год. Сейчас они находятся на рассмотрении, на согласовании в Минфине и Минэкономразвития. После получения согласований они будут направлены в правительство для одобрения и принятия», – сказал Чалик.

По его словам, реализация мер поддержки поспособствует развитию пассажирских и грузовых авиаперевозок.

<https://www.mskagency.ru/materials/3085647>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.09; МИНТРАНС РФ ЖДЕТ В 2021 ГОДУ РОСТА АВИАПЕРЕВОЗОК НА 52%

Авиакомпании РФ увеличат общий пассажиропоток в 2021 году примерно на 52% в сравнении с 2020 годом, до 105 млн человек, ожидают в Минтрансе РФ.

«Примерно 105 млн пассажиров», – заявил замминистра транспорта РФ Игорь Чалик на форуме NAIS-2021, отвечая на соответствующий вопрос журналистов.

Он добавил, что это приблизительный прогноз, он во многом будет зависеть от ситуации с ограничениями международных направлений.

Авиаперевозки внутри РФ в 2021 году вырастут к объему «доковидного» 2019 года, а зарубежные – сократятся примерно на 40%, отметил Чалик.

«Результаты 2021 года: мы ожидаем, что они будут по внутренним перевозкам превышены относительно даже 2019 года, а по международным составят примерно 60%, то есть это будет примерно 30 млн пассажиров», – сказал Чалик, выступая на сессии в рамках NAIS.

За 2019 год российские авиакомпании перевезли более 128,1 млн пассажиров, в том числе на международных линиях – более 55 млн, на внутренних – порядка 73 млн.

В 2020 году, ознаменованном началом пандемии COVID-19, авиакомпании обслужили 69,2 млн пассажиров, что на 46% меньше, чем годом ранее. Международные перевозки при этом рухнули на 76%, до 13,1 млн человек, внутренние сократились на 23%, до 56,2 млн.

Финансовое состояние авиакомпаний в этом году, по словам Чалика, будет лучше, чем в прошлом.

«Мы считаем, что 2020 год был самым сложным, и у нас не было ни одного банкротства. 2021 год, он все-таки будет лучше – и по международным прогнозам, и по нашим внутренним. И, соответственно, финансовое положение авиакомпаний будет лучше», – сказал чиновник.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/76664>

На ту же тему:

[https://yandex.ru/news/instory/Mintrans RF prognoziruet uvelichenie chisla pereletov na 52 v 2021 godu--](https://yandex.ru/news/instory/Mintrans_RF_prognoziruet_uvelichenie_chisla_pereletov_na_52_v_2021_godu--)

[844c3821ff11cd08d25bb4f472cb01f6?lr=29393&content=alldocs&stid=Q_g5Cs97Qb6UdCYGXLr0&persistent_id=128990066&from=story](https://yandex.ru/news/instory/Mintrans_RF_prognoziruet_uvelichenie_chisla_pereletov_na_52_v_2021_godu--844c3821ff11cd08d25bb4f472cb01f6?lr=29393&content=alldocs&stid=Q_g5Cs97Qb6UdCYGXLr0&persistent_id=128990066&from=story)

ТАСС; 2021.02.09; В МИНТРАНСЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО АВИАКОМПАНИИ В 2021 ГОДУ УВЕЛИЧАТ ПЕРЕВОЗКИ НА 52%

Российские авиакомпании в 2021 году увеличат перевозки пассажиров примерно на 52%, до примерно 105 млн человек. Такой прогноз **Минтранса** озвучил **заместитель министра Игорь Чалик** в кулуарах Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации. «Примерно 105 млн пассажиров», – сказал он журналистам, отвечая на вопрос о прогнозах **Минтранса** по объему воздушных перевозок в 2021 году.

Ранее Чалик заявил, что в 2021 году могут перевезти около 30 млн пассажиров на международных направлениях (это на 57% больше, чем в 2020 году), а внутренние перевозки могут превысить показатели рекордного 2019 года.

По данным **Росавиации**, в 2020 году авиакомпании РФ снизили перевозки по сравнению с предыдущим годом на 46%, до 69,24 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/10657763>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.09; ОКОЛО 105 МЛН ЧЕЛОВЕК МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ ПО ИТОГАМ ГОДА

Пассажиропоток российских авиакомпаний по итогам 2021 года может составить около 105 млн человек. Об этом в рамках Национальной выставки и форума инфраструктуры гражданской авиации NAIS сообщил **заместитель министра транспорта России Игорь Чалик**.

«Примерно 105 млн (человек может составить пассажиропоток в 2021 году – прим Агентства «Москва»). Это в случае улучшения ситуации с ограничениями», – сказал **Чалик**.

Ранее сообщалось, что по данным **Росавиации**, российские авиакомпании перевезли почти 70 млн пассажиров за 2020 год.

<https://www.mskagency.ru/materials/3085687>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЕЛЕНА КОНОНОВА, НИНА ПЕТЛИНОВА; 2021.02.09; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА ОБЪЯСНИЛ, КАК ВЫБИРАЮТСЯ СТРАНЫ ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ

Россия постепенно возобновляет авиасообщение с остальным миром – сейчас оно налажено с 22 странами. Прежде чем добавить в этот список новое государство, его тщательно проверяют на ситуацию с коронавирусом, чтобы обеспечить безопасность россиян.

Об этом рассказал **замминистра транспорта Игорь Чалик** во время своего выступления на выставке гражданской авиации в Красногорске.

«Примерно раз в неделю [статистика] обновляется, после заседания штаба **Татьяны Голиковой**. Здесь участвуют **Росавиация, Минтранс, МИД, потребнадзоры**. То есть **взвешиваются риски, уровень заболевания в нашей стране и так далее – чтобы максимально обеспечить [безопасность] наших сограждан**», – отметил он.

Чалик добавил, что, по прогнозам, 2021-й должен принести лучшие показатели для авиаперелетов, чем прошлый год.

«По прогнозам, мы ожидаем, что результаты 2021 года будут по внутренним перевозкам превышены относительно даже 2019 года. А по международным составят примерно 60%, это будет примерно 30 миллионов пассажиров», – подчеркнул он.

Ранее **министр транспорта РФ Виталий Савельев** выразил надежду, что российские компании смогут вернуться в бизнес, несмотря на кризис. Он подчеркнул, что **Минтранс** вместе с **Росавиацией** активно над этим работают.

<https://360tv.ru/news/puteshestviya/zamministra-transporta-objasnil-kak-vybirajutsja-strany-dlja-vozobnovlenija-aviasoobschenija-s-rossiej/>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; КОНОНОВА ЕЛЕНА, ШАМИНА ЕКАТЕРИНА; 2021.02.09; ПАНДЕМИЯ ВЕРНУЛА ИНТЕРЕС АВИАКОМПАНИЙ К «МАЛЕНЬКИМ» САМОЛЕТАМ

«Вернулся интерес к стокресельным самолетам. Это, конечно, происходит по рыночным причинам, но и в силу комплексной поддержки этому проекту от государства. У нас есть условно называемая программа «59 самолетов». Для нее сделан макет мер поддержки как федерального, так и регионального уровня, которые делают очень привлекательную эксплуатацию данной модели», – рассказал Кирилл Будаев.

Он отметил, что в прошлом году «Корпорация «Иркут» поставила 12 самолетов, в этом году они планируют увеличить эту цифру. По этой же программе, по словам спикера, идет работа по совершенствованию систем послепродажного обслуживания.

«Наш центр стоит в Жуковском. Мы расширили более чем на 40 наименований перечень обслуживаемых компонентов. У нас начал работать цех структурных ремонтов агрегатов, в том числе композитных. Наш филиал в Комсомольске получил сертификат, который позволяет обслуживать и монтировать самолеты Superjet, и уже достигнута предварительная договоренность», – добавил он.

В этом году на выставке гражданской авиации более 80 участников представят свои технологии и оборудование на экспозиции. **Министр транспорта РФ Виталий Савельев** во время выступления выразил надежду, что, несмотря на кризис, отечественные компании смогут вернуться в бизнес. **Минтранс** совместно с **Росавиацией** активно над этим работает.

Прошлый год стал годом самого глубокого кризиса в гражданской авиации за всю историю. Итоговое падение пассажиропотока в России составило более 45% по сравнению с предыдущим периодом. Операционные убытки пассажирских авиакомпаний оцениваются в 200 миллиардов рублей. Российское правительство поддержало авиакомпании и выделило им 23,4 миллиарда рублей, затем еще 1,94 миллиарда рублей на модернизацию аэропортов в отдельных регионах страны.

<https://360tv.ru/news/obschestvo/pandemija-vernula-interes-aviakompanij-k-malenkim-samoletam/>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНАСТАСИЯ КАЛИНИНА, ЕЛЕНА КОНОНОВА; 2021.02.09; РОССИЯНАМ РАССКАЗАЛИ, КОГДА ЗАГРАНИЦА БУДЕТ ДОСТУПНА ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ

Сейчас страны активно обсуждают открытие авиасообщений. В России представители туристической отрасли особенно заинтересованы в запуске многих рейсов, так как имеют обязательства перед туристами. Об этом рассказала начальник управления Федерального агентства по туризму Елена Лысенкова на выставке гражданской авиации в Красногорске.

«Переговоров между странами ведется достаточно много. Все это связано и с санитарно-эпидемиологической ситуацией в России, и с зеркальной ситуацией в той стране, в которую планируют отправиться. У нас до сих пор как у отрасли остались обязательства перед туристами, которые не могут реализовать на закрытых направлениях тот тур, который был приобретен еще до локдауна, в начале прошлого года», – рассказала она.

Поэтому отрасль сильно заинтересована в запуске новых границ.

«Мы вместе с коллегами крайне заинтересованы в проработке запуска этих направлений в европейскую часть и на удаленные территории, которые позволят нам выполнить все обязательства перед гражданами, которые были взяты отраслью еще до ковида», – заключила она.

<https://360tv.ru/news/puteshestviya/rossijanam-rasskazali-kogda-zagranitsa-budet-dostupna-dlja-puteshestvij/>

ТАСС; 2021.02.09; АЭРОПОРТ ГЕЛЕНДЖИК МОЖЕТ СТАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫМ ПОСЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА – ГЕНДИРЕКТОР

Руководство аэропорта Геленджик, единственного из четырех крупных авиаузлов в Краснодарском крае, не осуществляющего международные перевозки, рассматривает использование старого терминала в качестве международного после окончания строительства нового, сообщил ТАСС в кулуарах форума VIII Национальной выставки и форума инфраструктуры гражданской авиации Nais генеральный директор аэропорта Иван Таранченко.

«Мы рассматриваем все варианты использования старого терминала, в том числе использование в качестве международного. Пока идут коммерческие исследования, как это будет выгодно», – сказал Таранченко.

Он уточнил, что окончательное решение будет принято после окончания строительства и ввода в эксплуатацию нового терминала аэропорта. Также рассматривается вариант использования старого терминала в качестве грузового.

Кроме того, генеральный директор отметил высокий темп роста объема перевозок. «Мы даже не ожидали, что в такой тяжелый год [2020], у нас будет такой резкий всплеск, он произошел в июле, августе, сентябре, за три месяца, мы практически полмиллиона пассажиров обслужили. Поэтому мы сейчас переоценкой занимаемся своих взглядов, в том числе и по международным рейсам», – сказал генеральный директор.

В рамках Российского инвестиционного форума в Сочи в 2019 году банк ВТБ и администрация Краснодарского края подписали протокол о развитии аэропорта Геленджика. Проект выбран по итогам конкурса в декабре 2018 года, его победителем стало итальянское архитектурное бюро Fuksas. Общий объем инвестиций составляет более 4 млрд рублей. В начале января сообщалось, что строительство нового терминала аэропорта Геленджик планируется завершить к концу 2021 года, на полгода раньше обозначенных ранее сроков.

В 2018 году ВТБ и бывший совладелец «Балтики» Таймураз Боллоев купили по 49,5% в компании, которая управляет аэропортом – ООО «Аэропорт «Геленджик» у ООО «ВестЮн». Пассажиропоток за прошлый год составил 338 тыс. человек. После запуска нового терминала аэропорт сможет увеличить пропускную способность в 5 раз – до 890 пассажиров в час. Строительство терминала вызвано ростом турпотока. Краснодарский край является основным курортным регионом России, в 2020 году общий турпоток на Кубань составил 12 млн отдыхающих, что меньше показателя 2019 года почти на 5 млн человек.

ТАСС; 2021.02.09; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ИЖЕВСКА К 2030 Г. МОЖЕТ ВЫРАСТИ КАК МИНИМУМ ВДВОЕ

Пассажиропоток аэропорта Ижевска к 2030 году должен вырасти как минимум вдвое – до 760 тыс. человек в год. Такие планы озвучил во вторник на своей странице в Instagram председатель правительства Удмуртской Республики Ярослав Семенов.

«Еще в 2016 году услугами ижевского аэропорта воспользовались чуть более 250 тысяч человек, а по итогам 2020 года – уже 380 тысяч. Планы амбициозные: как минимум удвоить эту цифру к 2030 году», – написал Семенов.

Он отметил, что ранее власти республики и гендиректор авиакомпании «Ижавиа» Александр Синельников презентовали главе Минтранса России Виталию Савельеву макет нового здания терминала, который получил название «Концепция единства форм». Проект здания уже готов, сейчас необходимо пройти экспертизу. Власти планируют приступить к его строительству в 2022 году. Оно пройдет поэтапно в течение трех лет.

«Сегодня же с руководителем Росавиации Александром Нерадько обсудили важное направление – реконструкцию взлетно-посадочной полосы (ВПП). Проект этих работ уже

на согласовании, в 2022 году должны стартовать. Здесь нам предстоит реализовать три этапа реконструкции. Новая ВПП увеличит пропускную способность аэропорта: вместо одной появятся две рулежные дорожки. Реконструкция пройдет без остановки полетов», – добавил Семенов.

ТАСС; 2021.02.09; АЭРОПОРТ МАГНИТОГОРСКА В 2021 ГОДУ СДЕЛАЕТ УПОР НА ПЕРЕВОЗКАХ ВНУТРИ СТРАНЫ – ГЕНДИРЕКТОР

Международный аэропорт Магнитогорск планирует в 2021 году восстановить международные направления, в том числе в Турцию, при этом упор будет сделан на региональные перевозки. Об этом ТАСС в кулуарах форума Nais сообщил во вторник генеральный директор аэропорта Евгений Кирсанов.

«Мы надеемся, что восстановление произойдет [старых направлений]. Речь не о новых, а о восстановлении. Это, конечно, южное направление – Турция, куда ездят в основном отдыхать. [В 2021 году планируется сделать упор] на региональные перевозки», – сказал он.

Также Кирсанов оценил возможность начать модернизацию аэропорта в 2021 году. По его словам, «шансы невелики», и ситуация будет зависеть от того, удастся ли получить положительное заключение госэкспертизы в первом квартале.

Ранее планировалось, что модернизация аэропорта Магнитогорска должна завершиться до конца 2023 года. Финансирование осуществляется только за счет федерального бюджета и превышает 5,3 млрд рублей.

Начало работ по модернизации запланировано на 2022 год, однако в октябре 2020 года губернатор Челябинской области Алексей Текслер предложил Евгению Дитриху, который был на тот момент **министром транспорта РФ**, рассмотреть возможность начала работ в 2021 году, учитывая высокую степень готовности проектно-сметной документации.

Аэродром Магнитогорск – горный, класса Б. Расположен в 14 км западнее Магнитогорска.

ТЕЛЕКАНАЛ 360; КАЛИНИНА АНАСТАСИЯ, КОНОНОВА ЕЛЕНА; 2021.02.09; «ЧИЩЕ, ЧЕМ В ОПЕРАЦИОННОЙ». ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ СЛОЖНО ЗАРАЗИТЬСЯ КОРОНАВИРУСОМ В САМОЛЕТЕ

За бортом температура –50. Компрессор нагревается на 250 градусов, а потом охлаждается. Воздух попадает в первую кабину, где через пять-семь минут через выпускные клапаны системы кондиционирования попадает обратно в атмосферу. Чистота этого воздуха гораздо чище, чем в любой операционной. Авиация не является переносчиком коронавируса», – сообщил он.

Он отметил, что, по расчетам ученых, вероятность заразиться коронавирусом в салоне – один случай на 27 миллионов перевезенных пассажиров.

Выступая на открытии выставки, **Нерадько** также оценил влияние мер поддержки от государства для гражданской авиации в период пандемии.

«По авиакомпаниям достигнут основной показатель результативности субсидирования. Это сохранение численности персонала на уровне не ниже 90% по сравнению с 1 января 2020 года. Также оказывалась господдержка аэропортам. Всего субсидия составила 10,6 миллиарда рублей, которая оказывалась 108 аэропортам», – рассказал он.

В рамках реализации постановления правительства РФ по поддержке аэропортов субсидировались расходы на оплату труда, страховые взносы и операционные расходы. Руководитель **Росавиации** отметил, что для аэропортов это было очень важно.

«Мы ежемесячно докладываем результаты мониторинга в **Министерство транспорта**. Мы будем продолжать этот мониторинг, чтобы в случае необходимости продолжить оказание мер господдержки. Все познается в сравнении. За прошлый год российские авиакомпании перевезли 69,2 миллиона пассажиров. Этот уровень соответствует уровню

перевозки за 2011 год. Тогда о мерах господдержки никто не говорил», – добавил **Нерадько**.

Также сегодня выступил **министр транспорта РФ Виталий Савельев**. Он выразил надежду, что, несмотря на кризис, отечественные компании смогут вернуться в бизнес.

<https://360tv.ru/news/transport/chisce-chem-v-operatsionnoj-glava-rosaviatsii-objasnil-pochemu-slozhno-zarazitsja-koronavirusom-v-samolete/>

ТАСС; 2021.02.09; В РОСАВИАЦИИ НАДЕЮТСЯ, ЧТО ВАКЦИНАЦИЯ ОТ КОРОНАВИРУСА УСКОРИТ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ

Вакцинация населения от коронавируса в разных странах мира снизит уровень заболеваемости, а значит и поспособствует открытию международного авиасообщения в мире. Такое мнение в ходе пленарного заседания Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации высказал **руководитель Росавиации Александр Нерадько**.

«Развитие перевозок гражданской авиации прежде всего зависит от уровня возобновления международных полетов. Мы рассчитываем на то, что те меры, которые сейчас принимаются в области вакцинации населения (не только у нас в стране, но и во всем мире), они все-таки приведут к снижению риска заболеваемости в странах, и наши санитарные врачи будут более уверенно разрешать возобновлять международные полеты», – сказал он.

С начала пандемии коронавирусом в мире заразились около 106,5 млн человек. В России, по данным федерального оперативного штаба по борьбе с коронавирусом, зарегистрировано почти 4 млн человек. В мире сейчас применяется несколько вакцин российских и зарубежных производителей.

<https://tass.ru/ekonomika/10656269>

ТАСС; 2021.02.09; АВИАКОМПАНИИ РФ ПОКА ОТКАЗАЛИСЬ ОТ ИДЕИ СОЗДАНИЯ ДОЧЕРНИХ ЛОУКОСТЕРОВ

Российские авиакомпании на данный момент отказались от идеи создания лоукостеров внутри своих авиационных групп или как дочерние предприятия. Об этом в ходе пленарного заседания Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации сообщил **руководитель Росавиации Александр Нерадько**. При этом он отметил, что потенциальные инвесторы могут заинтересоваться созданием лоукостеров после восстановления объема пассажироперевозок до докризисного уровня.

«В 2020 году мы наблюдали снижение объемов перевозок, очень сложно в таких условиях говорить о формировании лоукостеров. Во всяком случае наши ведущие авиакомпании изучали этот вопрос и отказались от модели развития лоукостеров. Уверен, как только перевозки начнут расти, мы обязательно вернемся к этой идее. Я думаю, что у потенциальных инвесторов, у которых есть серьезные капиталы, появятся интересы к формированию лоукостеров», – сказал **Нерадько**.

В январе **Росавиация** провела совещание с авиакомпаниями в ходе которого перевозчики обсуждали создание лоукостера внутри групп авиакомпаний как дочерних перевозчиков или на базе уже существующего перевозчика.

Впрочем, как сообщал ТАСС **министр транспорта РФ Виталий Савельев**, Сбербанк может стать одним из крупнейших инвесторов в проекте создания лоукостера в центральной части России. К проекту могут быть привлечены и другие инвесторы, отмечал он.

Пассажиропоток

Российские авиакомпании в 2021 году могут перевезти около 30 млн пассажиров на международных направлениях, что на 57% больше, чем в 2020 году, сообщил замминистра транспорта РФ Игорь Чалик.

«Результаты 2021 года – мы ожидаем, что они будут по внутренним перевозкам превышены относительно даже 2019 года, а по международным – составят примерно 60% [от уровня 2019 года], то есть это будет примерно 30 млн пассажиров», – сказал Чалик.

Он добавил, что в финансовом плане текущий год у авиакомпаний ожидается лучше, чем 2020 год.

По данным **Росавиации** в 2020 году авиакомпании РФ снизили перевозки по сравнению с предыдущим годом на 46%, до 69,24 млн пассажиров. При этом международные перевозки в годовом выражении сократились на 76,2%, до чуть более 13 млн пассажиров, а внутренние – на 23,1%, до 56,15 млн пассажиров.

Для российских авиакомпаний 2019 год стал рекордным, за год они перевезли 128,1 млн пассажиров (рост по сравнению с 2018 годом составил 10,3%).

<https://tass.ru/ekonomika/10656289>

ПРАЙМ; 2021.02.09; ЧП С АН-124 В НОЯБРЕ ПОЗВОЛИЛО ОБНАРУЖИТЬ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ДЕФЕКТ ДВИГАТЕЛЕЙ - РОСАВИАЦИЯ

Происшествие с грузовым самолетом «Руслан» Ан-124 авиакомпании «Волга-Днепр» в ноябре 2020 года в Новосибирске позволило выявить производственный дефект у двигателя, рассказал глава **Росавиации Александр Нерадько**.

Самолет Ан-124 авиакомпании «Волга-Днепр», направлявшийся в Вену 13 ноября 2020 года, сразу после вылета из Новосибирска совершил аварийную посадку и выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. Самолет получил повреждение одного из двигателей (он частично разрушился), фюзеляжа и шасси. Находившиеся на борту 14 членов экипажа не пострадали. Возбуждено уголовное дело о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

«При взлете произошло нелокализованное разрушение двигателя. Причем при разлете осколков диска компрессора произошло повреждение многих систем воздушного судна, и экипаж остался в кабине воздушного судна без показателей приборов, показателей скорости, количества оборотов двигателей. Самолет только взлетел, он был полностью загружен, летел в Вену. Взлетная масса составляла 325 тонн. И в этой обстановке экипаж произвел благополучный заход на посадку, уникально на таком загруженном самолете, и приземлился в аэропорту Новосибирска, в аэропорту вылета», - рассказал глава **Росавиации** в эфире телеканала «Россия 24».

После этого **Росавиация** с участием авиарегистра РФ и научно-исследовательских организаций провела исследование причин разрушения диска компрессора.

«Это первый случай за всю историю эксплуатации самолетов «Руслан», и обнаружили производственный дефект. Этот производственный дефект не был обнаружен, потому что до этого не было методик определения этого производственного дефекта. Мы разработали вместе с научными организациями методики дефектации методами неразрушающего контроля, магнито-вихревого контроля. Провели обследование всех двигателей, которые эксплуатируются в авиакомпании «Волга-Днепр», и на 27 двигателях из 53 обнаружили первоначальные признаки разрушения, которые привели к такому тяжелому событию», - сообщил **Нерадько**.

По его словам, экипаж в этой обстановке действовал отлично и достоин государственных наград. **«И мы будем готовить такое представление»**, - добавил он. РИА Новости запросило комментарий Росавиации и авиакомпании о принятых мерах после обнаружения дефекта.

В компании «Волга-Днепр» РИА Новости уточнили, что в самолетах, которые сейчас эксплуатируются, дефект устранен, а по остальным пока ведутся работы.

«Волга-Днепр» после ЧП в Новосибирске приостанавливала полеты Ан-124. В конце 2020 года перевозчик сообщил, что возобновляет коммерческие полеты на Ан-124-100. Тогда отмечалось, что первый самолет приступил к полетам после завершения всех техосмотров и выполнения сервисных директив в полном объеме, и авиакомпания будет постепенно вводить и остальные самолеты, но только после завершения всех осмотров и исполнения сервисных директив.

ПРАЙМ; 2021.02.09; РОСАВИАЦИЯ ПОДДЕРЖИВАЕТ ВВЕДЕНИЕ КОД-ШЕРИНГА НА СУБСИДИРУЕМЫХ РЕЙСАХ

Росавиация поддерживает введение механизма код-шеринга на субсидируемых рейсах, сообщил глава ведомства Александр Нерадько.

Ранее газета «Известия» писала, что представители бизнеса обратились к руководителю Росавиации с просьбой рассмотреть возможность применения коммерческих соглашений о совместной эксплуатации рейсов (код-шеринг) на субсидируемых маршрутах. Документ подписали главы российских авиакомпаний S7, Red Wings, IrAero, Utair, RusLine, UVT Аеро и холдинга «Аэропорты регионов».

«Росавиация поддерживает такие инициативы авиакомпаний. Эти инициативы помогают более гибко маневрировать парком воздушных судов. Например, если самолет одной авиакомпании выходит из строя, то аналогичный по классу самолет другой авиакомпании может выполнить перевозку, в том числе на субсидируемых рейсах, которые необходимы для развития региональных перевозок, минуя Москву», - сообщил Нерадько в эфире телеканала «Россия 24».

Он выразил уверенность, что эти положения войдут в готовящийся проект дополнений в постановление правительства РФ о региональных перевозках.

РОССИЯ 24; ДМИТРИЙ ГОРН; 2021.02.09 18:36; ЮНЫХ БЕЗБИЛЕТНИКОВ НЕ ВЫСАДЯТ НА МОРОЗ: ГОСДУМА ПРИНЯЛА НОВЫЙ ЗАКОНОПРОЕКТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Детей-безбилетников отныне будет запрещено высаживать из общественного транспорта. Такой законопроект во втором основном чтении приняла Госдума. Инициативу внесло правительство, поскольку известно немало случаев, когда малолетних «зайцев» выгоняли из автобуса на мороз. Какие еще законопроекты рассматривали депутаты?

<https://www.vesti.ru/video/2267116>

НТВ СЕГОДНЯ; 2021.02.09; РОЖДЕНЫ ДЛЯ ПОЛЕТА

V2: Вакцинация населения от COVID-19 может ускорить процесс открытия международных полетов. Как отметили сегодня в «Росавиации», уровень их возобновления – это важный фактор в развитии Гражданской авиации.

V1: Сегодня ее работники отмечают свой профессиональный праздник. Главная кузница кадров – Ульяновское авиационное училище, ежегодно выпускает полтысячи пилотов, среди которых с каждым годом все больше представительниц прекрасной половины человечества. Как проходит подготовка специалистов, и на чем сегодняшние студенты будут летать – посмотрел Михаил Чебоненко.

КОРР: Приборы проверены, закрылки и штурвал – тоже. Руление, разгон, идеальный взлет. О полете по радиосвязи докладывает женский голос.

ВАРВАРА РАЛДУГИНА (КУРСАНТ УЛЬЯНОВСКОГО ИНСТИТУТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ИМЕНИ ГЛАВНОГО МАРШАЛА АВИАЦИИ Б.П. БУГАЕВА): Поняла. Занимаю эшелон 2...3...2.

КОРР: Пока она управляет симулятором: на таких летчики проходят переподготовку – но скоро может присоединиться к тем пока немногочисленным женщинам-пилотам, работающим в российских авиакомпаниях. Варвара – третьекурсница Ульяновского института гражданской авиации. Представительница слабого пола показывает только сильные качества.

ВАРВАРА РАЛДУГИНА (КУРСАНТ «УЛЬЯНОВСКОГО ИНСТИТУТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ИМЕНИ ГЛАВНОГО МАРШАЛА АВИАЦИИ Б.П. БУГАЕВА»): Девушки иногда могут даже более рассудительно подходить к каким-то моментам, нежели мужчины.

КОРР: Этот вуз – основной поставщик кадров в авиакомпании и аэропорты. Свыше 500 пилотов гражданской авиации отсюда выпускают ежегодно. А еще – диспетчеры, спасатели, специалисты топливного обеспечения и многие другие профессии, без которых не будет полет нормальный.

НИКОЛАЙ АФРИКАНТОВ (РЕКТОР «УЛЬЯНОВСКОГО ИНСТИТУТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ИМЕНИ ГЛАВНОГО МАРШАЛА АВИАЦИИ Б.П. БУГАЕВА»): Мы стараемся сейчас вывести всех наших ребят на целевое обучение. Почему? Потому что тогда они прямо непосредственно, окончив вуз или среднее училище, идут в авиакомпании и получают там работу.

КОРР: При чем работа эта может проходить за штурвалом новейшего отечественного самолета или вертолета. К выпуску многих из этих ребят авиапарки пополнятся лайнерами, которые создадут конкуренцию мировым брендам. На подходе МС-21, комфортный эконом-класс и бизнес-джет.

КИРИЛЛ БУДАЕВ (СЛУЖБА МАРКЕТИНГА И ПРОДАЖ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ КОРПОРАЦИИ «ИРКУТ»): Внутри салона создана более благоприятная атмосфера и с точки зрения давления, и с точки зрения внутренней атмосферы, с которой человек сталкивается в полете. Она уменьшает усталость от полета.

КОРР: Продолжаются испытания турбовинтового Ил-114-300, модернизированные вертолеты «Ансат» начнут поставлять в региональные авиакомпании, а также в этом году поднимут в небо легкий самолет «Байкал» – хорошая новость для жителей отдаленных территорий. Он придет на смену легендарному, но уже очень старому Ан-2. Одно из главных требований к разработчикам: «Байкал» тоже должен садиться на любой поверхности, будь то поле или гравийка.

ВАДИМ ДЁМИН (ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР ООО «БАЙКАЛ-ИНЖИНИРИНГ»): Самолет тем не менее мы сделали меньше, чем Ан-2. И самолет сделали по схеме моноплан, что с точки зрения аэродинамического качества, конечно, имеет лучшие, лучшие характеристики, чем Ан-2.

КОРР: Впервые за 30 лет отечественные разработчики представили двигатель для гражданской авиации – турбовентиляторный ПД-14. На этом не остановились – кипит работа над созданием и усовершенствованием двигателя с использованием сверхпроводников. Достижения в области гражданской авиации представлены на выставке NAIS 2021, которая сегодня открылась в «Крокус Экспо». Новинки и изобретения от перронных автобусов с системой безопасности до навигации. Здесь же площадка для обсуждения. Важно понимать, как без потерь выйти из кризиса, вызванного коронавирусными ограничениями.

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ (МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ): В прошлом году были оказаны субсидии со стороны правительства и авиакомпаниям – 23,4 миллиарда рублей, и аэропорты получили более 10 миллиардов рублей. Безусловно, люди хотят летать, мы видим спрос.

КОРР: Пассажирские авиаперевозки в России появились еще в дореволюционные времена. Но тогда, как правило, речь шла о частных заказах.

Ходынкское поле. Сейчас это густозаселенный район Москвы, а в 20-е годы прошлого века здесь был первый гражданский аэродром в СССР, и тогда здесь открылась первая регулярная пассажирская авиалиния Москва – Нижний Новгород протяженностью 420 километров.

В конце 50-х на единственную полосу только что построенного Шереметьево сел Ту-114 с пассажирами из Ленинграда. Сейчас аэропорт входит в топ-5 крупнейших в Европе. А недавно здесь появилась третья полоса. В час стало выполняться 135 взлетно-посадочных операций. Постоянно что-то реконструируется, совершенствуются рулежные дорожки, качество покрытия – все, чтобы принимать и отправлять как можно больше рейсов. Между северными и южными терминалами несколько километров. Такси брать не надо – есть свое метро.

А совсем скоро появится и еще одна возможность быстро и удобно перемещаться между терминалами аэропорта Шереметьево. Вместе с подземным беспилотным поездом, который больше, наверное, удобен для транзитных пассажиров, появится аэроэкспресс. Строительство железнодорожной эстакады, которая соединит северную и южную части аэропорта, на финишной прямой.

Крупные города России могут похвалиться новейшими аэропортами. Воздушные гавани активно реконструируются и в отдаленных частях страны. Это Тобольск, который когда-то был основан как центр освоения Сибири. Прежний аэропорт принимал и отправлял рейсы малой авиации – сейчас создаются условия для дальнемагистральных самолетов. Гражданская авиация в России добивается все новых и новых высот.

Михаил Чебоненко, Дмитрий Бенедичук, Карина Болдеско, Иван Кужельков, Денис Шуйский. «Телекомпания НТВ».

<https://www.ntv.ru/novosti/2509304/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2021.02.10; ИСКЛЮЧЕНИЕ ДЛЯ ЮНЫХ «ЗАЙЦЕВ»; ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ НЕ СМОГУТ ВЫСАЖИВАТЬ ИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

В России запретят высаживать из общественного транспорта безбилетников до 16 лет. Такой правительственный законопроект Госдума приняла во втором чтении.

Действующая редакция Устава автомобильного и городского наземного электрического транспорта формально допускает высадку детей и подростков, которые едут «зайцем».

«Были случаи, когда детей, у которых не было денег оплатить проезд, выгоняли из автобуса на мороз, и они были вынуждены несколько километров идти пешком, – напомнил журналистам в связи с рассмотрением инициативы спикер Госдумы Вячеслав Володин. – Недопустимо ребенка, который едет один, без взрослых, высаживать из общественного транспорта. Это может привести к трагедии».

Принятие этого закона, по его словам, позволит исключить такие ситуации и обеспечить безопасность детей.

Указанная норма не будет действовать в случае, если вместе с несовершеннолетним будет ехать взрослый сопровождающий. При отказе от оплаты проезда им придется вместе выйти на ближайшей остановке.

Кроме того, контролеры будут вправе требовать от юных пассажиров документы, удостоверяющие их личность, если появились сомнения при определении их возраста.

Как сообщил зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский, в некоторых регионах уже утвердили документы, которые запрещают высаживать детей из транспорта. Однако в целом по стране подобные ситуации все еще возникают.

Благодаря принятию законопроекта, в транспортный устав будут внесены и другие изменения. А именно, региональная власть получит право утверждать порядок контроля за оплатой проезда, перевозки багажа и ручной клади – с учетом местной специфики. Речь идет о регулярных перевозках внутри одного региона или между несколькими. **«Таким образом, субъекты РФ смогут устанавливать административную ответственность за безбилетный проезд и администрировать ее»,** – уточнил замглавы Минтранса **Дмитрий Зверев.**

<https://rg.ru/2021/02/09/detej-bezbiletnikov-ne-smogut-vysazhivat-iz-obshchestvennogo-transporta.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210209/bezbiletniki-1596682873.html>

<https://tass.ru/obschestvo/10658107>

На ту же тему:

<https://360tv.ru/news/tekst/vysadit-zajtsa/>

ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КЛЕВОШИН, ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ; 2021.02.10; СП СБЕРБАНКА ЗАМОРОЗИЛО ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ; ПРИЧИНА – ОТСУТСТВИЕ В РОССИИ, А ТАКЖЕ В ДРУГИХ СТРАНАХ ЗАКОНОВ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИХ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ТАКИХ АВТО ПО ДОРОГАМ

Разработка автопилотов для автотранспорта больше не является приоритетом для Cognitive Pilot (СП Сбербанка и Cognitive Technologies, созданное в 2019 г.), рассказал «Ведомостям» его представитель.

Причина – отсутствие в России, а также в других странах законов и подзаконных актов, регламентирующих перемещение беспилотных авто по дорогам. «Сегодня ни в одной стране мира законодательные вопросы не решены полностью. Есть лишь отдельные документы, разрешающие проведение испытаний или движение беспилотников на ограниченных территориях. Отраслевые эксперты ожидают решения этих вопросов в сроки до 10–15 лет», – объясняет собеседник «Ведомостей».

Сейчас приоритетные направления Cognitive Pilot – беспилотные системы управления сельхозтехникой, умные системы активной безопасности рельсового транспорта и радары для беспилотного транспорта, рассказывала «Ведомостям» в январе сооснователь и гендиректор компании Ольга Ускова.

О необходимости модификации нормативной среды для внедрения автономного транспорта говорят и в «Яндексе», разрабатывающем свою систему беспилотного вождения. «В большинстве стран мира регулирование для коммерческих запусков пока только разрабатывается. В будущем беспилотные автомобили станут внедряться в первую очередь в тех регионах, где для этого уже будет создана полноценная регуляторная база», – утверждает его представитель.

Регуляторика в сфере беспилотных автомобилей до сих пор не разработана практически нигде в мире, что влияет на темпы роста этого рынка, рассказывала ранее «Ведомостям» зампред совета директоров АФК «Система» Анна Белова.

Также не до конца ясны и бизнес-модели, связанные с беспилотными автомобилями, – в частности, потому, что установка такой системы приводит к значительному увеличению стоимости машины, добавляет представитель Cognitive: «Система стоимостью около 800 000 руб. по цене сопоставима с недорогой иномаркой».

Правда, ни Cognitive Pilot, ни «Яндекс» не собираются полностью избавляться от проектов, связанных с беспилотными авто. Исследования и разработки в этой области продолжаются, уверяет представитель Cognitive. Беспилотные автомобили «Яндекса» тестируются в России, Израиле и США – каждая из тестовых зон добавляет новые

сценарии для обучения, что помогает подготовить ее к дальнейшему внедрению в разных частях света, говорит представитель компании.

«В сфере автономного транспорта появляются новые игроки, пусть и не в том количестве, как три года назад», – отмечает директор по развитию технологических конкурсов в Российской венчурной компании Юрий Молодых. Например, в декабре 2020 г. Fiat Chrysler заключил эксклюзивное соглашение о партнерстве с Waymo (один из лидеров разработки беспилотников из США). «Но в то же время наблюдается снижение публичной активности разработчиков, связанной с этим направлением, – инвесторы, как и обыватели, перестали ожидать, что в ближайшем будущем беспилотник станет массовым», – отмечает эксперт. Большая часть крупных разработчиков беспилотных автомобилей – публичные компании, торгующиеся на бирже, и от их публичной политики в отношении беспилотных автомобилей зависит капитализация и готовность инвесторов вкладывать деньги, отмечает Молодых.

Перспективы у рынка беспилотных автомобилей есть, но ждать их массового распространения придется долго, считают в агентстве J'son & Partners Consulting. По их оценке, ежегодные продажи беспилотных авто в натуральном выражении составят к 2035 г. до 30,4 млн, в денежном выражении это \$364,8 млрд. К этому времени половина всех новых автомобилей в мире будет оснащена системами автопилотирования разной степени независимости от водителя, считают аналитики.

Чтобы полноценно эксплуатировать беспилотные авто, необходимо пересмотреть правила дорожного движения, предусмотреть правила получения права управления таким автомобилем и привлечения к ответственности за нарушение ПДД, отмечает адвокат Forward Legal Людмила Лукьянова: «Также нужно адаптировать законы, регулирующие ОСАГО, каско, особенности фиксации ДТП и определения страхового возмещения».

В минимальный перечень поправок необходимо внести правила допуска беспилотного автомобиля к участию в дорожном движении, предусмотреть систему проверки его безопасности.

В глобальном смысле измениться могут также таможенные, налоговые нормы. «С учетом того, что беспилотный автомобиль технически более сложный и дорогой, чем обычный автомобиль, скорее всего, изменятся правила начисления налогов и таможенных сборов при ввозе беспилотников в Россию», – говорит Лукьянова.

Испытания высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) сегодня проводятся на дорогах общего пользования 13 российских субъектов в рамках эксперимента, сообщили в пресс-службе Минтранса: **«Совместно с организациями, тестирующими ВАТС, прорабатывается возможность создания опережающих вариантов проведения эксперимента. В частности, речь идет о создании условий для коммерческой эксплуатации ВАТС, а также эксплуатации их без присутствия инженера-испытателя в салоне транспортного средства».** Минтранс совместно с другими ведомствами внес в правительство комплекс мероприятий по созданию нормативной и технической базы для эксплуатации беспилотников, отметил его представитель. **«Предусмотрена подготовка законопроекта, закрепляющего правоотношения, возникающие при внедрении ВАТС в транспортный комплекс. Также планируется разработка проектов решений о внесении изменений в межгосударственные стандарты»**, – рассказывает он.

Венская конвенция о дорожном движении от 1968 г. фактически блокирует возможность убрать человека из-за руля транспортного средства, требуя наличия человека за рулем, объясняет представитель рабочей группы «Автонет» Ярослав Федосеев: «Пока изменения в ПДД, Гражданский и Уголовный кодексы лишь обсуждаются на уровне экспертного сообщества. МВД, в частности, заявляло, что вопрос об изменениях в ПДД будет рассматриваться, когда беспилотный транспорт станет массовым».

По словам Федосеева, в ряде стран мира, например в США, допускается движение беспилотных авто по ограниченным территориям: «Но эти разрешения носят ограниченный, экспериментальный характер – прокатиться на таких машинах могут только специально отобранные волонтеры».

Важным шагом к внедрению беспилотного транспорта станет принятие обсуждаемого сейчас законопроекта «О платформе «Автодата». Речь идет об общенациональной базе больших данных, получаемых с автомобилями. Эта информация, в частности, будет использоваться для ориентации машины в дорожной обстановке и взаимодействия беспилотника с другими участниками движения, объясняет Федосеев.

В России сейчас идет разработка и согласование закона-спутника к закону об экспериментальных правовых режимах, касающегося в том числе беспилотных технологий, говорит представитель «Яндекса»: «Он может обеспечить возможность коммерческих пассажироперевозок на беспилотном транспорте, а также постепенное исключение страхующего водителя из процесса управления на определенных территориях».

Руководитель проекта Content-Review Сергей Половников сомневается, что легализация беспилотных автомобилей сейчас возможна в принципе: «Это невозможно, пока на дорогах соседствуют роботы и живые водители, поскольку трактовать ПДД каждые из них будут по-своему. Например, «согласится» ли автопилот двигаться со скоростью потока?»

По словам эксперта, пока не будет четко разграничена ответственность за последствия беспилотного вождения, легализовать его не отважится ни одно «Произойти такое может, либо если будет доказана абсолютная безопасность беспилотной техники, в том числе во время магнитных бурь, появления помех и хакерских атак, либо же если IT-компании признают ответственность за инциденты, связанные с использованием их продукции».

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2021/02/09/857334-cognitive-pilot>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.09; ДЕЛО ПУЩЕНО НА САМОКАТ; У СУДОВ НЕТ ОДНОЗНАЧНОГО МНЕНИЯ О ТОМ, СЧИТАТЬ ЛИ ЕГО ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ

Суд в Казани отменил решение нижестоящей инстанции о лишении прав пользователя электросамоката, отказавшегося пройти проверку на опьянение. Ранее ГИБДД доказала в суде, что электросамокат с двигателем мощностью более 250 ватт – это мопед, а его пользователь – водитель, обязанный соблюдать ПДД. Наказанный гражданин успешно обжаловал решение – по мнению суда, электросамокат транспортным средством все же не является. В других регионах судебные органы пока в аналогичной ситуации встают на сторону ГИБДД.

Московский районный суд Казани рассмотрел дело в отношении жителя Казани Дмитрия Котухова, о котором “Ъ” рассказывал ранее. 14 августа 2020 года господина Котухова, управлявшего электросамокатом, остановили инспекторы. Они заподозрили, что гражданин нетрезв, и предложили пройти проверку. Дмитрий Котухов отказался, сотрудники ГИБДД составили материалы об отказе от медицинского освидетельствования и направили их в суд. 10 ноября мировой суд лишил господина Котухова водительских прав. Его электросамокат, по мнению ГИБДД и суда, является мопедом, то есть транспортным средством, поскольку мощность двигателя превышает 250 ватт (на корпусе устройства написано 600 ватт). Сам Дмитрий Котухов, сделал вывод мировой судья вслед за полицейскими, является водителем и обязан подчиняться требованиям ПДД.

Господин Котухов решение обжаловал, настаивая, что в ПДД нет понятия «электросамокат», а в КоАП не содержится санкций для пользователей таких устройств. Кроме того, к мопедам, согласно ПДД, приравниваются устройства, мощность которых

превышает 250 ватт в режиме «длительной нагрузки» (наклейка на корпусе говорит о пиковой мощности), но суд первой инстанции экспертизу назначить отказался.

Московский райсуд Казани обратил внимание и на ряд других обстоятельств. Согласно постановлению пленума Верховного суда от 25 июня 2019 года, при рассмотрении дел о правонарушениях по 12-й главе КоАП под транспортными средствами понимаются в том числе «автомобилотранспортные средства», подлежащие регистрации в ГИБДД, с максимальной мощностью электродвигателя более 4 кВт. Кроме того, согласно п. 1.2 ПДД, лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты, приравниваются к пешеходам.

Анализ положений пункта не позволяет прийти к выводу о том, что электросамокат является транспортным средством и приравнивается к мопедам, – счел суд. – В соответствии с указанной нормой, к мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные характеристики».

У инспектора не было оснований привлекать Дмитрия Котухова к ответственности, а решение мирового судьи должно быть отменено. Сам господин Котухов сказал “Ъ”, что удивлен таким исходом дела, поскольку был уверен, что районный суд оставит решение в силе.

Суд ограничился констатацией того, что понятие «электросамокат» в ПДД отсутствует, поэтому лицо, им управляющее, не является водителем, комментирует решение адвокат Сергей Радько. «Мысль логичная, с учетом того что мировым судьей не была точно установлена мощность двигателя», – говорит он. Пока не существует норм, обязывающих производителей самокатов маркировать их, разночтения в судебной практике будут, уверен господин Радько.

Решение Московского районного суда Казани не является руководством к действию для остальных судебных органов, обращает внимание юрист Общества защиты прав автомобилистов Равиль Ахметжанов.

Анализ же практики других судов показывает, что водителей электросамокатов, как правило, наказывают за пьяное вождение и решений потом не отменяют.

Так, 29 октября и 16 декабря 2020 года Люберецкий городской суд Подмосковья и Вахитовский районный суд Казани оставили в силе решения нижестоящих мировых судей о лишении прав водителей, отказавшихся от теста на употребление алкоголя. 3 ноября Ленинский районный суд Тюменской области оставил в силе решение о лишении прав водителя за езду на самокате в нетрезвом виде.

Ситуация говорит о необходимости изменений ПДД в части уточнения понятий «мопед», «электросамокат» и пр. с обязательным указанием их точных характеристик, считает Сергей Радько. **Минтранс**, напомним, еще в 2017 году подготовил проект для внесения изменений в правила (вводится новая терминология, обязанности пользователей электросамокатов и т. д.), о которых “Ъ” неоднократно рассказывал. Но документ до сих пор проходит согласования, и неизвестно, когда он будет принят.

<https://www.kommersant.ru/doc/4682957>

ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.02.10; ЧАС СУГА: БИЗНЕС ПРОСИТ СУБСИДИРОВАТЬ ПОСТАВКИ ТОПЛИВА НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; В СЛУЧАЕ ДЕФИЦИТА БЕНЗИНА И ДИЗЕЛЯ В РЕГИОНЕ ВОДИТЕЛИ СМОГУТ ПЕРЕЙТИ НА ДОСТУПНЫЙ ЭНЕРГОНОСИТЕЛЬ

Бизнес попросил правительство ввести субсидии на перевозку сжиженных углеводородных газов (СУГ) на Дальний Восток. Письмо с таким предложением Независимый топливный союз (НТС) направил **вице-премьеру** Александру Новаку (есть у «Известий»). Мера поможет для решить проблему дефицита топлива в ДФО, считают авторы инициативы. В случае нехватки бензина или его высокой цены водители смогут

переоборудовать автомобиль на более дешевый и доступный вид топлива – СУГ. Однако 9 февраля оптовые цены на сжиженные углеводородные газы на бирже уже взлетели до 34,55 тыс. рублей за тонну, показав новый исторический максимум.

Топливная поддержка

Письмо с просьбой ввести субсидии на перевозку сжиженных углеводородных газов в ДФО НТС направил **вице-премьеру** Александру Новаку 8 февраля. Союз предложил компенсировать РЖД потери в доходах в размере до 4 тыс. рублей за тонну перевозимого топлива в дальневосточный регион. Субсидию предполагается платить из федерального бюджета.

«Учитывая сложившуюся в настоящий момент ситуацию с острым дефицитом топлива в ДФО, субсидирование железнодорожных перевозок – стратегически верное и эффективное решение топливообеспечения округа», – сказано в письме.

СУГ – замена бензина, и его объем в структуре потребления на дальневосточном топливном рынке растет с каждым годом, сказал «Известиям» президент НТС Павел Баженов.

– В условиях уже готовой инфраструктуры для использования СУГ и сравнительно недорогой стоимости переоборудования автомобилей, увеличение предложения СУГ позволит снизить спрос на бензин, что, в свою очередь, позволит сбалансировать находящийся в кризисе дальневосточный топливный рынок и удовлетворить общий спрос потребителей, – заключил Павел Баженов.

В середине января на Хабаровском НПЗ из-за технических работ остановилось производство бензина. Из-за сообщений о дефиците топлива на местных АЗС выстраивались очереди. Для восполнения запасов в Хабаровском крае и других регионах ДФО Минэнерго распорядилось организовать поставки более 38 тыс. т бензина с НПЗ Уральского, Сибирского и Приволжского федеральных округов.

Для решения топливной проблемы в ДФО Минэнерго еще в 2020 году разработало проект постановления правительства, который предусматривает предоставление РЖД субсидий из федерального бюджета. Выплаты позволили ли бы возместить компании недополученные доходы из-за введения льготных тарифов на перевозку моторного топлива для реализации на Дальнем Востоке. Мэру планировали распространить только на бензин, дизель и топливо для реактивных двигателей.

– Реализация указанной меры была отложена, так как не был решен вопрос об источниках финансирования. Теперь на фоне дефицита топлива на Дальнем Востоке правительство вновь вернулось к ее обсуждению. Но бизнес надеется, что поддержка будет распространена не только на бензин и дизель, но и на СУГ, – сказал «Известиям» зампред наблюдательного совета ассоциации «Надежный партнер» (объединяет поставщиков и продавцов энергоресурсов) Дмитрий Гусев.

Необходимость поддержки транспортировки топлива в ДФО особенно ощутима в условиях роста оптовых цен на бирже на СУГ, считает старший аналитик ИАЦ «Альпари» Анна Бодрова. 9 февраля стоимость этого топлива подскочила на торгах до 34,55 тыс. рублей за тонну, обновив достигнутый осенью 2018 года исторический максимум, следует из данных Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи. За один день биржевая цена на СУГ выросла на 7,7%, а с начала года цена увеличилась уже на 46%.

Экономический эффект

Сейчас за доставку 1 т топлива в ДФО из европейской части России оптовые покупатели платят по тарифу 8–12 тыс. рублей. Поэтому обсуждаемые субсидии могут увеличить объем предложения и доступность СУГ на дальневосточном рынке, считает Дмитрий Гусев. В случае дефицита бензина и дизеля в регионе или их подорожания водители смогут переоборудовать автомобили и перейти на доступное газомоторное топливо, указал эксперт.

Как писали «Известия», переоборудовать машину под газ стоит около 40 тыс. рублей. Парк таких авто продолжает расти, отметил Дмитрий Гусев. По его данным, сегодня из 53 млн автомобилей в России около 2,5 оборудованы под газомоторное топливо.

В 2017 году в стране было 1,5 млн машин на газе, в 2018-м – 1,7 млн, в 2019-м – более 2 млн, сообщили «Известиям» в МВД.

В РЖД «Известиям» сказали, что предоставление субсидий находится в компетенции правительства и компания, безусловно, выполнит все принятые кабмином решения. В Минфине отметили, что предложение НТС в ведомство не поступало.

В аппарате **вице-премьера** Александра Новака «Известиям» сказали, что письмо получили и направили в Минэнерго. В ведомстве отметили, что Минэнерго и ФАС уже пришли к договоренности о внесении изменений в совместный приказ, направленный на увеличение минимальной величины продаваемых на бирже сжиженных углеводородных газов в 1,5 раза – с 5% до 7,5% от производства. Минэнерго продолжит консультации с ФАС для выработки мер по нивелированию дальнейшего роста биржевых цен на СУГ, добавили там.

В ФАС на момент публикации на запрос не ответили.

Как писали «Известия», в отличие от рынков других федеральных округов России в ДФО наблюдается регулярный дефицит моторного топлива в оптовом сегменте. На 11 субъектов округа приходится лишь два НПЗ (комсомольский «Роснефти» и хабаровский «Независимой нефтегазовой компании»). Топливо из западной части России невыгодно поставлять на Дальний Восток из-за высокой стоимости транспортировки.

Упрощение поставок СУГ и льготы на перевозки груза в ДФО могут помочь разрешить ситуацию с дефицитом топлива в регионе, считает Анна Бодрова.

– Завышенный ценник вследствие вакуума предложения и высокого спроса из-за холодной зимы и погодных условий – постоянная проблема Дальнего Востока, практически без разбивки по субъектам области. Поэтому механизм льгот здесь вполне жизнеспособный, – заявила она.

Однако СУГ заменяет бензин только на автомобилях, на которых установлено газомоторное оборудование. Их доля в общем автопарке пока невелика. Поэтому СУГ нельзя считать полноценной заменой бензину, считает аналитик ГК «Финам» Алексей Калачев.

Если снизить тарифы на перевозку бензина и дизеля, но не снизить на перевозку газомоторного топлива, то оно потеряет конкурентное ценовое преимущество, отметил он. А сохранение доступности – важный стимул для программы перевода транспорта на газомоторное топливо, заключил эксперт.

<https://iz.ru/1122662/valerii-voronov/chas-suga-biznes-prosit-subsidirovat-postavki-topliva-na-dalnii-vostok>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ПАВЕЛ ДЕМИДОВИЧ; 2021.02.09; ГЛАВА «СОВФРАХТА» РАСКРИТИКОВАЛ ИДЕЮ ОБ АЛЬТЕРНАТИВЕ СУЭЦКОМУ КАНАЛУ

Глава «Совфрахта» Дмитрий Пурим назвал «фантазерами» сторонников создания альтернативы Суэцкому каналу в Арктике – на Северном морском пути. Наверное, СМП может стать его альтернативой, но для этого должен растаять лед, сказал он

Совладелец и председатель совета директоров транспортно-логистического холдинга «Совфрахт» Дмитрий Пурим в интервью телеканалу РБК раскритиковал идею о том, что Северный морской путь (СМП) в Арктике может стать альтернативой Южному морскому пути через Суэцкий канал.

«Я являюсь сторонником развития Арктики. Я верю в развитие Арктики <...> и вижу в этом перспективу, но не в том, чтобы арктический маршрут стал хоть малейшей альтернативой Суэцкому каналу. Я думаю, что эти разговоры беспочвенны», – заявил

Пурим. По его словам, те, кто говорит, что Северный морской путь может стать альтернативой Суэцкому каналу, «фантазеры». «Наверное, может, но для этого должен растаять лед», – добавил он.

В марте 2018 года президент **Владимир Путин** в рамках послания к Федеральному собранию поставил задачу сделать Северный морской путь «глобальной конкурентной транзитной артерией» и к 2025 году увеличить грузооборот по нему до 80 млн т (на тот момент грузооборот составлял 17 млн т, а по итогам 2020 года вырос до 32 млн т). А «Росатом», являющийся единым инфраструктурным оператором по развитию СМП и владельцем атомного ледокольного флота, намерен не просто выйти на круглогодичное использование этого маршрута, но и «значимо» улучшить всю евразийскую логистику и наряду с Суэцким каналом предложить не менее привлекательные условия движения грузов из Азии в Европу, сообщила **пресс-служба** госкорпорации в конце 2019 года. На тот момент грузопоток по Южному морскому пути уже составлял 1 млрд т в год, из них больше половины (570 млн т) – перевозка в контейнерах. По прогнозу «Росатома», на Северный морской путь можно перевести с «южного» маршрута 47 млн т в контейнерах. В понедельник, 8 февраля, **пресс-служба** «Росатома» не ответила на запрос РБК.

По словам Пурима, Арктику нужно использовать для развития арктических регионов, к которым «с удовольствием» присоединяются Красноярский край и Якутия. «Арктика – это исконно русское море, поэтому ее нужно развивать с точки зрения развития собственной инфраструктуры для реализации в первую очередь наших углеводородных проектов», – заключил он.

«Совфракт» владеет 20% «Северного морского пароходства» (одна из крупнейших судоходных компаний на северо-западе России, занимающаяся морскими перевозками по всему миру, в том числе по трассе Северного морского пути) и является единственным коммерческим фрахтователем атомного лихтеровоза «Севморпуть». По собственным данным, холдинг обеспечил обработку более 50% всех российских грузов в Арктике, выступая в роли интегратора логистических услуг в рамках ЕРС-контрактов, включая стивидорные операции, в том числе на необорудованном берегу в 2015–2016 годах.

Но в интервью телеканалу РБК Пурим сказал, что холдинг планирует в этом году продать долю в «Северном морском пароходстве», чтобы не «подставлять» компанию под санкционные риски: «Совфракт» с сентября 2016 года находится под санкциями США за работу в Крыму. Эту долю холдинг купил в 2015 году за 168,4 млн руб.

<https://www.rbc.ru/business/08/02/2021/602156109a7947176d32a1ab>

КОММЕРСАНТЪ FM; ЕЛЕНА ИВАНОВА; 2021.02.09; ЕГИПЕТ ОБЕЗОПАСИЛ ТУРИСТОВ; ДЛЯ ЧЕГО ВЛАСТИ СТРАНЫ ОБНЕСЛИ ЗАБОРОМ КУРОРТ ШАРМ-ЭЛЬ-ШЕЙХ

Популярный курорт Шарм-эль-Шейх обнесли забором с колючей проволокой. Власти Египта объяснили это заботой о безопасности туристов. Ограждение из бетонных плит длиной 36 км недавно появилось на границе с пустыней. По данным CNN, это позволит защитить курорт от возможных нападений террористов. Их базы расположены южнее на расстоянии 300 км.

Сейчас туристического потока из России в Египет практически нет. Прямое авиасообщение с популярными курортами ограничили еще в 2015 году после теракта. С тех пор российские инспекторы регулярно проверяют безопасность, но только в аэропортах, говорит исполнительный директор Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майя Ломидзе: «Египет делает все, чтобы убедить инспекторов, что все меры приняты. Одним из таких шагов в программе действий Египта стало обеспечение безопасности на курорте Шарм-эль-Шейх, хотя это не та территория, которую инспектируют российские транспортные власти, так как российские транспортники инспектируют исключительно аэропорты. То есть никто с нашей стороны не ожидал

никаких стен и каких-то иных дополнительных мер обеспечения безопасности за пределами аэропортов. Но несмотря на то, что окончательное решение о возможности открыть египетские курорты для российских граждан пока не принято, надежды на это вновь возникли.

Египет так или иначе присутствует на туристической карте, особенно, как ни парадоксально, в условно постпандемийный период.

Планируемое увеличение перевозки, в том числе из других регионов, в Каир говорит, что наши власти готовы к тому, что многие туристы через Каир отправляются на курорты Красного моря. Их количество несопоставимо с теми потоками, которые были до закрытия Египта, до прекращения авиасообщения. Это в любом случае сотни человек, а отнюдь не десятки тысяч».

Сейчас россиянам доступны только прямые перелеты в Каир. С 5 февраля количество регулярных рейсов увеличили до пяти в неделю. Правда, по данным АТОР, на стоимости билетов это практически не сказалось. Перелет из Москвы в Каир и обратно в феврале обойдется в среднем дороже 35 тыс. руб. По данным туроператоров, цены на трансфер из столицы Египта до Шарм-эль-Шейха и Хургады все же снизился.

Если прямые перелеты между Россией и египетскими курортами все же возобновятся, популярность направления будет сильно зависеть от цен, считает исполнительный директор ассоциации «Альянс туристических агентств» Наталия Осипова: «Если вдруг завтра нам говорят, что чартерное авиасообщение открыто, и туристы летят напрямую на курорты, поток будет.

Судя по тому, сколько запросов на Египет, он не потеряет свою привлекательность, но зависит еще и от цен.

Если египтяне вдруг поймут, что они так сильно популярны и поднимут цены, тогда не факт, что поток будет большой. Нам очень хочется, и туркомпаниям, и нашим туристам, но мы без него обошлись. А вот без российских туристов обойтись трудно. Я с трудом верю в то, что отели заполнены хотя бы на 70%».

Инспекция по авиационной безопасности России на прошлой неделе в очередной раз проверила аэропорты египетских курортов. О результатах не сообщили, однако в СМИ появилась информация, что прямые перелеты якобы могут открыть в марте.

Правда, в самом Египте надежды на восстановление турпотока не самые оптимистичные. Местные СМИ пишут, что вернуться к доковидным показателям получится только через три года. В 2020 году доходы страны от туризма упали более чем на 75%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4683012>

КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; 2021.02.10; МЕТРО ПРОКЛАДЫВАЕТ ВЕТКУ К ФЕДЕРАЛЬНОМУ БЮДЖЕТУ; ПЕТЕРБУРГ И ЛЕНОБЛАСТЬ ВЫДВИНУЛИ В ПЛАН РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА ЧЕТЫРЕ СТАНЦИИ МЕТРО

Правительства Петербурга и Ленинградской области продолжают настаивать на включении строительства станций метрополитена в план развития транспортной системы регионов, который может претендовать на федеральное софинансирование. Впрочем, их вхождение в список пока официально не подтверждается. Речь идет о трех станциях подземки в городе («Юго-Западная», «Горный институт» и «Богатырская») и еще одной на границе с областью («Кудрово»). Все они должны появиться на карте в ближайшее десятилетие. До этого средства на такие проекты выделялись только к крупным международным мероприятиям, подчеркивают эксперты.

Вчера администрации Петербурга и Ленобласти, а также аппарат **вице-премьера Марата Хуснуллина** сообщили о прошедшем заседании координационного совета по развитию транспортной системы регионов. На нем обсуждался **комплексный план** развития до

2024 года, в котором отражены приоритетные проекты, ранжированные АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

Согласно сообщению структур, выделены 415 наиболее важных мероприятий в развитии транспортной инфраструктуры. При этом аппарат господина **Хуснуллина** и дирекция сообщают о первоочередных проектах: строительстве Широтной магистрали скоростного движения, подключении Западного скоростного диаметра к Широтной магистрали скоростного движения и Южной широтной магистрали. В то же время правительство Ленобласти в своем сообщении подчеркивает, что основное внимание будет уделено активно развивающимся районам, прилегающим к Петербургу. Например, строительству продолжения Пискаревского проспекта в обход Мурино, строительству новых транспортных связей между Всеволожском и Мурино, подъездам к Всеволожску, а также к транспортно-пересадочному узлу Кудрово – развязке с Мурманским шоссе. Одновременно с этим, отмечает областная администрация, предлагаются реконструкции подъезда к Заневскому посту в Кудрово, Колтушского шоссе, Центральной и Областной улиц в Кудрово, участка трассы от Петербурга до поселка имени Свердлова вдоль Невы.

В свою очередь **пресс-служба** губернатора Петербурга Александра Беглова сообщила, что в план развития агломерации вошло строительство метро. В дирекции и комитете по развитию транспортной инфраструктуры “Б” уточнили, что речь идет о четырех станциях – «Казаковская», «Большой проспект», «Туристская» (проектные названия «Юго-Западной», «Горного института» и «Богатырской») и «Кудрово». В аппарате господина **Хуснуллина** настаивают на необходимости доработки плана в ближайший месяц и не комментируют запрашиваемый объем финансирования до окончательного утверждения документа.

Как сообщал “Б” ранее, включение в план строительства станций метро с целью федерального софинансирования остается неподтвержденным. В **Минтрансе** заявляли, что у федерального центра нет обязательств по выделению средств для реализации таких проектов, хотя от регионов неоднократно поступали подобные заявки, но ответ всегда был отрицательным.

Согласно расчетам 2019 года, только на строительство метро до Кудрово требуется около 57 млрд рублей. Власти утверждают, что его запуск состоится в 2025 году, но, скорее всего, сдвинется на 2027 год. Согласно последним данным, городские станции метро «Юго-Западная» (строящаяся «коричневая» линия) и «Горный институт» («оранжевая» линия) будут введены не ранее 2024 года, а «Богатырская» («зеленая» ветка) – не ранее 2026 года. Проблемы с финансовым обеспечением этих объектов связывают с секвестром местного бюджета и трудностями с подрядчиком строительства – ОАО «Метрострой».

По оценке главного аналитика ГК «АЛОР» Алексея Антонова, у регионов за исключением Москвы и Петербурга средств для строительства метрополитена недостаточно, так как затраты на работы (на 1 км станций мелкого заложения – 5–6 млрд рублей, глубокого – около 10 млрд рублей) несопоставимы с годовыми региональными бюджетами. «Для регионов тема финансирования строительства или модернизации действующих метрополитенов – большая. Федеральные деньги выделяются только в тех случаях, когда строительство связано с проведением крупных мероприятий международного уровня», – отмечает эксперт. По его мнению, для того чтобы строить метро, регионы должны рассматривать варианты привлечения инвесторов посредством концессий. Однако аналитик признает, что тарифы на проезд являются камнем преткновения и окупаемость вложенных средств в перспективе 10–15 лет, как на платных автодорогах, сомнительна.

<https://www.kommersant.ru/doc/4682963>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; КСЕНИЯ ПЕТРОВА; 2021.02.09; ТИШЕ ЕДЕШЬ – ДАЛЬШЕ БУДЕШЬ: КАК КАМЕРЫ НА ДОРОГАХ ПОМОГАЮТ СНИЖАТЬ АВАРИЙНОСТЬ

Одна из главных задач национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – снижение количества аварий и пострадавших. Для этого на дорогах устанавливаются системы фотовидеофиксации нарушений ПДД. О том, как они работают, читайте в материале портала.

Там, где может быть опасно

В рамках **нацпроекта** в 2019 году было установлено более 3,4 тыс. камер, а в 2020-м свыше 2,7 тыс., сообщили portalу в «Информавтодоре».

Для повышения безопасности участников дорожного движения комплексы фото- и видеофиксации устанавливают именно на аварийно-опасных участках, а не в местах частых нарушений правил дорожного движения, как принято думать. При этом точка их размещения обязательно должна быть отмечена предупреждающим знаком об установке радара. В случае его отсутствия водители смогут оспорить выписанный им штраф.

«Такие системы дисциплинируют водителей почти как инспекторы ДПС, но в отличие от людей могут одинаково эффективно работать круглосуточно и в любую погоду, – считает губернатор Амурской области Василий Орлов. Штраф – это не самоцель, а только средство достижения нужного нам результата. Цель установки камер – в первую очередь сохранение жизни людей, снижение аварийности и травматизма на дорогах. Системы фотовидеофиксации по согласованию с ГИБДД специально устанавливают на самых опасных участках».

Так, в Амурской области в марте 2021 года начнут работать 52 новых рубежа контроля: 42 в Благовещенске, остальные на региональных дорогах.

По данным «Информавтодора», установленные комплексы оказывают большое влияние на безопасность дорожного движения в регионах. Например, в Саратовской области, по данным ГИБДД МВД РФ, в 2020 году удалось ликвидировать 12 аварийных участков дороги. В местах установки систем фотовидеофиксации число ДТП снизилось более чем на 40%. В минувшем году на средства **нацпроекта** специалисты регионального **минтранса** приобрели 31 комплекс автоматической фиксации нарушений, администрация города Саратова – еще 15.

В Курской области благодаря **нацпроекту** установили десять стационарных комплексов фотовидеофиксации нарушений скоростного режима. «На автомобильных дорогах большинство ДТП происходит из-за несоблюдения водителями скоростного режима, предусмотренного правилами дорожного движения, а тяжесть последствий растет с каждым километром увеличения скорости. Камеры фотовидеофиксации помогают дисциплинировать водителей, мотивировать их снижать скорость там, где этого требует установленный режим», – отметил начальник отдела безопасности дорожного движения ОКУ «Комитет автодорог Курской области» Андрей Степанов.

В частности, на участке автодороги Курск – Рыльск в декабре 2019 года было установлено 17 систем контроля средней скорости, что позволило сократить количество ДТП в 2020 году на 20%, а число пострадавших при ДТП на 30%.

Государственно-частное партнерство

Регионы могут создавать системы фотовидеофиксации с участием частных партнеров. Такой проект реализован, например, в Московской области. Компания «МВС Групп» полностью создала инфраструктуру фотовидеофиксации, а затем передала ее в собственность государства и занимается сейчас эксплуатацией и техническим обслуживанием системы.

Как сообщили portalу в **пресс-службе** компании, сегодня в Подмоскowie работает 2233 комплекса, в том числе 778 комплексов системы «безопасный регион». Места, где их устанавливают, определяет ГИБДД на основании показателей аварийности. Среди

комплексов есть стационарные и передвижные. Передвижные комплексы построены на базе автомобилей в яркой окраске и используются для оперативного реагирования на возникающие очаги ДТП.

Современные комплексы не только измеряют скорость, но и могут автоматически фиксировать ряд других нарушений: пересечение сплошной линии разметки, движение по встречной полосе, обочине и полосам для общественного транспорта, проезд на красный свет, рассказали в «МВС Групп».

Точность современных систем фотовидеофиксации достаточно высока: допустимая погрешность при измерении скорости сегодня не превышает 2 км /ч. Все фотоматериалы с признаками нарушений, полученные с помощью систем фотовидеофиксации, проходят три этапа проверки: в автоматическом режиме их проверяет нейросеть, затем данные передаются на проверку в Центр безопасности дорожного движения Московской области, а после этого в ГИБДД, где инспектор перепроверяет их и выносит решение о штрафе.

Снижение аварийности

С момента внедрения системы фотовидеофиксации в 2016 году на дорогах Московской области наблюдается непрерывное снижение количества ДТП со смертельным исходом на 10-15% ежегодно, сообщили в «МВС Групп». В частности, за 2020 год, по данным ГИБДД, аварийность в местах установки комплексов снизилась на 23% по сравнению с 2019 годом, а количество погибших – на 14%.

Установка комплексов фотовидеофиксации важна в первую очередь потому, что позволяет контролировать скорость транспортного потока, отметили в компании. Ведь именно скорость – главный фактор смертельных исходов ДТП. При столкновении пешехода и автомобиля, едущего на скорости 40 км /ч, пешеходы погибают в 10-15% случаев. Если столкновение произошло на скорости 80 км /ч, вероятность гибели пешехода приближается к 100%.

Чтобы повысить безопасность пешеходов, 202 нерегулируемых пешеходных перехода в Московской области были оборудованы комплексами фотовидеофиксации. Анализ статистики за первые восемь месяцев 2020 года показал, что по сравнению с аналогичным периодом 2019 года среди общего количества погибших на дорогах пешеходов стало на 22% меньше. Кроме того, в начале сентября был проведен рейд «Осторожно: дети!» – перед несколькими школами выставили дополнительные комплексы фотовидеофиксации, в результате скорость проезда мимо школ снизилась на 2,5%, добавили в «МВС Групп».

Ранее руководитель рабочей группы Госсовета по направлению «транспорт» и глава Республики Бурятия Алексей Цыденов заявил, что смертность на российских автодорогах в целом в 2020 году снизилась на 5,4% и достигла рекордно низкого результата за всю современную историю страны.

В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** к 2030 году показатель смертности в ДТП должен быть снижен до четырех человек на 100 тыс. населения.

<https://национальныепроекты.рф/news/tishe-edesh-dalshe-budesh-kak-kamery-na-dorogakh-pomogayut-snizhat-avariynost>

ТАСС; 2021.02.09; МЭРИЯ ОМСКА ПЛАНИРУЕТ В 2021 ГОДУ РЕАЛИЗОВАТЬ ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ

Администрация Омска намерена в течение 2021 года выполнить работы на всех улицах, ремонт которых запланирован на текущий и следующий год по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщил во вторник журналистам первый вице-мэр Омска Евгений Фомин.

«В этом году мы отторговываем объекты по 2021 и 2022 годам сразу. По условиям контрактов подрядчики должны будут приступить к работам уже 1 апреля, и мы

планируем выполнить все работы на два года за один год, в этот строительный период», – сказал Фомин.

Он отметил, что на эти цели будет направлено 1,47 млрд рублей, всего планируется отремонтировать 37 участков улиц. «Из особенностей – у нас в планах дороги к четырем строящимся [по **нацпроекту**] дошкольным учреждениям и детскому автогороду. А по объектам 2022 года – это ремонт подъездных дорог к строящейся Арене-Омск, где к следующему году будут проходить спортивные мероприятия молодежного чемпионата мира по хоккею», – уточнил вице-мэр. В 2019 году в Омске было отремонтировано 20 участков дорог.

По его словам, город намерен и дальше продолжать реализовывать программу «дорожного» **нацпроекта** опережающими темпами. «Это позволит нам получать в год до 2 млрд рублей на улучшение состояния дорожной сети. Например, в 2022 году мы планируем освоить средства за 2023 и 2024 годы», – сказал он.

REGNUM; 2021.02.09; НА РЕМОНТ ДОРОГ В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫДЕЛЯТ БОЛЕЕ 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ

В Пензенской области в текущем году на реализацию мероприятий **нацпроекта** «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусмотрено свыше 1,6 млрд рублей, из которых 315 млн рублей – федеральные средства.

В рамках **нацпроекта** в нормативное транспортно – эксплуатационное состояние планируется привести более 60 км автодорог Пензенской агломерации. В областном центре – Пензе запланированы дорожные работы на 77 объектах общей протяженностью 60,8 км. В городе Заречный наметили провести ремонт трех объектов протяженностью более 2 км. В селе Засечное намерены полностью отремонтировать покрытие проезжей части по улице Тихая.

По всем объектам ремонта заключены контракты, что позволит подрядным организациям с наступлением соответствующих условий для работы приступить к выполнению взятых на себя обязательств.

В настоящее время продолжаются дорожные работы по реконструкции улицы 40 лет Октября (2 и 3 этапы) и реконструкции Бакунинского моста в Пензе.

ИА REGNUM напоминает, по программе «Комплексное развитие сельских территорий Пензенской области» в 2020 году реализовали 502 проекта по благоустройству на сумму в 203,1 млн рублей федеральных средств и 17,7 млн рублей из регионального бюджета.

<https://regnum.ru/news/3185884.html>

КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; ДАРЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2021.02.09; «СИБМОСТУ» НАДАВИЛИ НА ДОБРОСОВЕСТНОСТЬ; УФАС ВКЛЮЧИЛО КОМПАНИЮ В «ЧЕРНЫЙ СПИСОК» ПОСТАВЩИКОВ

Мостостроительная компания «Сибмост» (входит в ООО «Сибмост групп», связанное со Сбербанком и АФК «Система») попала в реестр недобросовестных поставщиков. В портфеле компании – два действующих контракта в сумме на 7,8 млрд руб. Часть контрактов ранее была расторгнута заказчиками в одностороннем порядке. Юристы говорят, что включение «Сибмоста» в реестр может затруднить участие в закупках компаний, связанных с его учредителями и руководством. Для самой компании, находящейся в банкротстве, получение статуса недобросовестного поставщика уже ничего не изменит.

Новосибирское управление ФАС России включило компанию «Сибмост» в реестр недобросовестных поставщиков (РНП). Заявку на включение в реестр подало ГКУ «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области» (ТУАД). Основанием стал односторонний отказ заказчика от исполнения контракта на

строительство путепровода через железную дорогу «Омск – Новосибирск» на шестом километре автодороги «Коченево – совхоз Коченевский» в Коченевском районе Новосибирской области. Стоимость заключенного в сентябре 2015 года контракта составляла 314,7 млн руб. Договор расторгнут 22 января 2021 года. Сведения о «Сибмосте» включены в реестр недобросовестных поставщиков 4 февраля и автоматически будут из него исключены через два года (3 февраля 2023 года).

АО «Сибмост» в мае 2020 года было признано банкротом, после того как суд не утвердил мировое соглашение с кредиторами, которым компания задолжала около 8 млрд руб., в том числе более 4 млрд руб. – Сбербанку. Ранее «Сибмост» был одним из ведущих мостостроительных предприятий страны. Среди реализованных объектов – четвертый мост через Енисей в Красноярске (стоимость контракта – 12 млрд руб.), третий мост через Обь в Новосибирске (14,8 млрд руб.), двухуровневая транспортная развязка в Томске (2,8 млрд руб.). Единственным собственником «Сибмоста» является ООО «Сибмост групп», которое, по данным «СПАРК-Интерфакс», принадлежит СБК «Баланс» (24%, связано со Сбербанком), СТА «Капитал» (38%, связано с АФК «Система»), «Звенигородской ДСК» (29%) и Аразу Мехдиеву (9%).

Как сообщил „Ъ-Сибирь“ и. о. начальника ТУАДа Константин Громенко, контракт был расторгнут по причине «невыполнения „Сибмостом“ работ в полном объеме в установленный контрактом срок». Изначально генподрядчик взял на себя обязательство сдать объект в эксплуатацию до 8 декабря 2017 года, позже по решению суда срок был изменен на 1 ноября 2019 года. На момент расторжения контракта «Сибмост», по данным господина Громенко, исполнил обязательства на 299,4 млн руб. (95,2%). 3 февраля суд частично удовлетворил требования ТУАДа к «Сибмосту» о взыскании пени за нарушение срока сдачи объекта в эксплуатацию – на 470 тыс. руб. из заявленных 1,4 млн руб. Также ТУАД намерен взыскать с АО «Сибмост» 15,6 млн руб. убытков в рамках гарантийных обязательств по работам, которые не выполнил подрядчик.

Господин Громенко уточнил, что действующих контрактов между ТУАДом и «Сибмостом» на данный момент нет.

По данным „Ъ-Сибирь“, с лета 2020 года контракты с «Сибмостом» в одностороннем порядке расторгли управление автодорог «Горно-Алтайавтодор» (на 820,3 млн руб. и 1,7 млн руб.), а также две структуры **Росавтодора**: «Сибуправтодор» (первый этап «Восточного обхода» Новосибирска на 10,3 млрд руб.) и «Приуралье» (строительство и реконструкция автодороги М-5 «Урал» в Республике Башкортостан на 7 млрд руб.).

Как сообщил „Ъ-Сибирь“ гендиректор «Сибмост групп» Олег Мамаев, сейчас у «Сибмоста» остались всего два действующих контракта – на строительство обходов Мариинска в Кузбассе и Канска в Красноярском крае (3,2 млрд руб. и 4,6 млрд руб. соответственно).

«Включение в реестр запрещает участие в новых конкурсах, но компания, находящаяся в банкротстве, и не может в них участвовать. Для нее ничего не меняется», – сказал он, отметив, что включение в реестр будет иметь значение, если кредиторы «Сибмоста» все-таки договорятся о заключении мирового соглашения.

Ранее компания неоднократно поднимала вопрос о заключении мирового с кредиторами. Решение обжаловать статус недобросовестного поставщика, по словам Олега Мамаева, будет принимать конкурсный управляющий «Сибмоста» Сергей Богданов. Сам господин Богданов в очередной раз отказался от комментариев.

Управляющий партнер Shevelevski Consulting & Partners Артур Шевелев, представляющий в суде интересы миноритарных кредиторов «Сибмоста», говорит, что «включение должника в список недобросовестных поставщиков дополнительных негативных последствий для кредиторов иметь не будет».

Управляющий партнер адвокатского бюро «Плешаков, Ушкалов и партнеры» Вячеслав Ушкалов отмечает, что попадание в РНП может сказаться на учредителях и руководстве

самой компании: «Если акционеры и менеджмент „Сибмоста“ являются учредителями или занимают аналогичные должности в иных компаниях, то таким компаниям путь на рынок госзакупок тоже закрывается». Он уточнил, что речь идет о закупках, где установлен запрет на участие в торгах лиц, внесенных в реестр.

<https://www.kommersant.ru/doc/4682232>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.09; ПЛАН РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ПЕТЕРБУРГА И ОБЛАСТИ БУДЕТ ДОРАБОТАН

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин поручил властям Санкт-Петербурга и Ленинградской области в течение месяца доработать **комплексный план** развития транспортной системы двух регионов до 2024 года.

Как сообщает **пресс-служба вице-преьера, Хуснуллин** провел заседание координационного совета по развитию транспортной системы Петербурга и Ленинградской области. В заседании приняли участие глава **министр транспорта РФ Виталий Савельев**, губернатор Петербурга Александр Беглов, губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко, глава РЖД Олег Белозеров. Ранее на заседании совета в сентябре 2020 года **Хуснуллин** поручал разработать **комплексный план** развития транспортной системы Петербурга и области до 2024 года.

«В плане отражены приоритетные направления и мероприятия, которые необходимы для развития транспортного комплекса Санкт-Петербургской агломерации до 2024 года. Он разработан дирекцией по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области совместно с **Минтрансом России**, правительством Санкт-Петербурга и правительством Ленинградской области с учетом разделения по видам транспорта и анализа действующих программ развития транспорта», – сообщает **пресс-служба Хуснуллина**.

По словам гендиректора дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области Ирины Герун, которая представила документ, были выделены 415 наиболее важных мероприятий по разным направлениям транспортной инфраструктуры, среди первоочередных – строительство Широтной магистрали скоростного движения, подключение Западного скоростного диаметра к Широтной магистрали скоростного движения и Южной широтной магистрали.

«Предлагаю за основу взять представленный **комплексный план**, который необходимо доработать в ближайший месяц. Ключевой вопрос – это создание единой интеллектуальной транспортной системы, которая должна быть взаимосвязана между двумя субъектами. Благодаря такой системе можно добиться увеличения пропускной способности уже существующей транспортной инфраструктуры на 10-15%», – приводит **пресс-служба** слова **Хуснуллина**.

<https://realty.ria.ru/20210209/peterburg-1596679581.html>

ТАСС; 2021.02.09; РАСХОДЫ БЮДЖЕТА НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ НА 1 ФЕВРАЛЯ СОСТАВИЛИ 8,5% ОТ ПЛАНА

Исполнение расходов федерального бюджета на реализацию национальных проектов на 1 февраля 2021 года предварительно составило 190,7 млрд рублей, или 8,5% от плановых назначений. Об этом говорится в материалах на сайте Минфина РФ.

«По предварительным данным, исполнение расходов федерального бюджета на реализацию национальных проектов – по состоянию на 1 февраля 2021 года – составило 190,7 млрд рублей, или 8,5% от плановых бюджетных назначений», – отмечается в материалах.

Лидерами по исполнению расходов на 1 февраля являются **нацпроекты** «Здравоохранение» – 20,8% и «Демография» – 17,3%, а также «Культура» – 8,1%.

Кроме того, наиболее эффективными проектами по исполнению расходов стали **нацпроекты** «Цифровая экономика» – 1,4%, «Производительность труда и поддержка занятости» – 1,2%, «Образование» – 1,1%, «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» – 0,9% и «Экология» – 0,8%;

Самые низкие показатели у **нацпроектов** «Наука и университеты» – 0,6%, «Жилье и городская среда» – 0,4%, «Международная кооперация и экспорт» – 0,3%, «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» – 0,1% и у **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** (транспортная часть) – 0,3%.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10660207>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.09; АЙСЕН НИКОЛАЕВ: АКТИВНО СТРОИТЬ ЛЕНСКИЙ МОСТ НАЧНЕМ В ЭТОМ ГОДУ

Активное строительство моста через Лену начнется уже в 2021 году, и ситуация с коронавирусом в республике никак не повлияет на этот проект, заявил глава Якутии Айсен Николаев. В интервью РИА Новости он рассказал о механизмах финансирования проекта, а также о том, как создание дальневосточной авиакомпании повлияет на транспортную доступность республики, о планах развития и диверсификации «Алросы», о ситуации с коронавирусом в регионе и о том, как он сам перенес вакцинацию. Беседовала Дарья Ураева.

– Айсен Сергеевич, как обстоит ситуация с коронавирусом в республике? Фиксируете ли снижение заболеваемости?

– Безусловно, мы сейчас уже точно можем сказать, что у нас вторая волна коронавируса с середины декабря начала спадать. На сегодняшний день суточные показатели упали более чем в два раза по сравнению с пиковыми – с 240 до 93. Также более чем в два раза уменьшилось количество тяжелых больных и больных на аппаратах ИВЛ. Коечный фонд для больных коронавирусом у нас также значительно сократился. В самый разгар пандемии – в октябре – он составлял порядка 3,1 тысячи коек, сейчас – 1,7 тысячи. Из них занято порядка 45-48%. То есть здесь мы чувствуем себя спокойно. Мы постепенно сокращаем количество таких коек, ориентируясь на ситуацию. В Якутске раньше фиксировалось 60-70% заболевших от общего количества по республике, сейчас – 30%. Но расслабляться еще рано, понятно, что болезнь слабее не стала, просто временно нам удалось этот кризис сентября-октября сбить. Сейчас главная задача – достичь стабильного снижения заболевших и, конечно, сделать так, чтобы слово «коронавирус» уже постепенно исчезало из нашего лексикона вместе с ограничительными мерами.

Я уверен, что, конечно же, ограничительные меры сыграли свою роль. Масочный режим, дезинфекция, обработка общественного транспорта, ограничение работы культурных, досуговых учреждений – все вкуче постепенно дало свой результат. И, конечно, результат дало то, что люди все-таки прониклись и стали достаточно четко придерживаться этих ограничений. И бизнес стал ответственнее к ним относиться. Это все дало вот такой положительный эффект.

– Когда, на ваш взгляд, можно будет снять все ограничения?

– Сейчас точно назвать сроки нельзя, но постепенно мы снимаем ограничения. На самом деле в республике, наверное, они всегда были одни из самых либеральных. Хотя нас порой критиковали, но мы все-таки прошли где-то посередине – не ударились в тотальные запреты, но и вседозволенности не было. Сейчас из серьезного у нас остались только ограничения для лиц старше 65 лет и хронических больных, но они могут выйти из режима самоизоляции при условии вакцинирования от коронавируса. И бюджетным учреждениям до 15 февраля предписано до 50% персонала держать на удаленке.

– Я знаю, что на днях вы привились вакциной «Спутник V» в прямом эфире. Почему выбрали такой формат? Как ваше самочувствие?

– Да, все верно. Я привился в прямом эфире, потому что попросили наши медики, чтобы я своим примером показал, что прививку можно ставить, и она не опасна. Во-вторых, я хотел еще раз рассказать нашим гражданам, зачем нужна эта прививка. Нужно понимать, что если эти люди попадут, не дай бог, на больничные койки, им будет гораздо хуже. Я знаю это все не понаслышке, потому что я возглавляю республиканский оперативный штаб с самого первого дня, постоянно сталкиваюсь со случаями тяжелого протекания заболевания, со смертельными исходами и побочными явлениями после болезни. То, что после болезни остаются не изученные побочные явления, это факт. Россия стала первой страной, где появилась вакцина от коронавируса, этим нужно пользоваться.

– У вас была температура после вакцинации?

– Нет, не было. Чувствую себя хорошо.

– Как в целом в регионе проходит прививочная кампания?

– Я недавно разговаривал с президентом по телефону и поблагодарил его за то, что Якутия одна из первых получила достаточно большую партию вакцины. В республику уже доставлено 28 тысяч доз, в ближайшие дни ожидаем еще 17 тысяч, а до конца месяца – 70 тысяч в общей сложности. Для региона, в котором проживает 960 тысяч человек, это, конечно, большие цифры. Это позволило нам достаточно активно начать прививочную кампанию. На совещании министра здравоохранения России Михаила Мурашко прозвучало, что Якутия занимает сейчас десятое место в стране по темпам вакцинации. Я считаю, что с нашими расстояниями огромными, с нашими холодами это, в принципе, неплохой результат. Но мы ставим задачу ускориться еще больше. На сегодняшний день вакцинация идет во всех районах республики.

– Как вы считаете, население хочет делать прививку?

– Количество поступивших заявок, в том числе через единый портал государственных услуг, уже превышает количество вакцины, которое сегодня у нас есть. Пока мы вакцинируем в первую очередь тех, кто не болел, а также группы риска.

– Сколько граждан республики нужно привить, чтобы получить коллективный иммунитет?

– Подход ведь по всей стране одинаковый – должно быть примерно 60%, чтобы у нас точно сформировалась иммунная прослойка.

– Айсен Сергеевич, 2021 год объявлен в Якутии Годом здоровья. Какие мероприятия запланированы, есть ли планы по модернизации системы здравоохранения республики?

– Я объявил Год здоровья абсолютно осознанно, потому что борьба с пандемией еще раз нам всем показала, что безусловным приоритетом должны являться жизнь и здоровье человека. Конечно, коронавирус показал и наши слабые стороны здравоохранения. Наша задача – сделать систему здравоохранения человекоориентированной. Главный приоритет – это человек и его потребности. Будем выстраивать такую модель.

Вместе с тем хочу сказать, что за здоровье человека должен отвечать и сам человек, поэтому мы стремимся к выработке здорового образа жизни – отказ от алкоголя, занятия спортом. Это в первую очередь нужно самому человеку, потому что здоровье – его главный ресурс. Я очень надеюсь, что нам удастся изменить в обществе подходы к своему здоровью, чтобы люди понимали, что это ответственность не только государства, но и личная.

Здоровье надо укреплять не только физическое, но и нравственное, культурное. Вот это мы должны культивировать, должны продвигать. С этой точки зрения в этом году мы должны очень серьезно работать.

У нас большой план мероприятий, который насчитывает уже несколько сотен позиций. Много предложений по здравоохранению, начиная от строительства ряда крупных медицинских центров в Якутске и в районах и заканчивая, например, развитием

биотехнологий в Якутии, созданием биобанка. Нужно развить связь между наукой и медициной, заняться вопросами дальнейшей цифровизации медицинского сектора.

В Год здоровья особое внимание будет уделено районному уровню здравоохранения. Будут построены современные корпуса поликлиник и стационаров 12 центральных районных больниц. В 2021 году планируем начать строительство больничных комплексов в Чурапчинском, Вилюйском, Таттинском, Момском и Усть-Майском районах.

Ведущими учреждениями высокотехнологичной медицинской помощи на Дальнем Востоке станут кардиологический и онкологический центры, которые строятся сейчас в Якутске. Также стоит задача в короткие сроки завершить разработку проектно-сметной документации и начать строительство Республиканской клинической инфекционной больницы на 245 мест с привлечением федеральных средств.

Прошедший год показал, что как раз активное использование достижений цифровых технологий, начиная от компьютерной обработки снимков на КТ и заканчивая уже вопросами телемедицинских консультаций, реально спасают жизни людей. За прошлый год телемедицинские консультации получили свыше 15 тысяч человек как в городе Якутске, так и в самых отдаленных селах. Я считаю, что это сотни спасенных жизней точно.

– Можем ли ждать развития биотехнологического кластера в Якутии?

– Да, мы вот как раз в рамках Года здоровья будем этим вопросом заниматься.

– Как ситуация с коронавирусом повлияла на сектор экономики Якутии, на ход реализации национальных проектов в республике?

– Безусловно, коронавирус повлиял вообще на все человечество. Неоспоримый факт, что пандемия повлияла на мировую экономику, на экономику нашей страны и, конечно, на экономику нашей республики. Тем более экономика Якутии ориентирована на экспорт. Она зависит от цен и состояния рынков товаров, которые экспортируются, начиная от нефти, газа, угля и заканчивая золотом, алмазами. И с этой точки зрения, конечно, прошлый год для нас был драматический, особенно второй квартал, когда спрос на мировом алмазном рынке упал до исторически самых низких показателей. В одно время ювелирный рынок мира падал на 97%, когда вся розничная торговля остановилась. Конечно же, нам было совсем непросто, это влияло и на наполнение бюджета республики. Компания «Алроса», которая добывает основную массу российских алмазов, является основным бюджетобразующим предприятием республики. Были проблемы и у других отраслей, связанные с падением цен на энергоносители. Вместе с тем хочу сказать, что где-то с конца третьего квартала мы все-таки увидели постепенный выход из кризиса экономики республики.

Если уже сравнивать итоги 2020 года с 2019 годом, по промышленности наблюдается некоторое снижение, где-то на 5%. Это связано, конечно, с тем, что было добыто на 18% меньше алмазов, чем в 2019 году. Но сейчас ситуация гораздо лучше, чем было в середине года, когда у нас алмазы практически не продавались. Все-таки конец третьего и четвертый квартал были успешные, некоторые месяцы у «Алроса» были даже лучше, чем аналогичные периоды 2019 года. Мы и на 2021 год смотрим с оптимизмом.

По другим отраслям, если не брать в расчет алмазы, то в республике наблюдается промышленный рост на 6%, в том числе по газу, нефти. А по добыче золота мы вообще установили исторический максимум – 39,8 тонны. Это позволило нам выйти на третье место в стране по добыче золота. По газу у нас тоже значительный рост – более чем в два раза. Это связано с постепенным выходом на промышленные мощности по газопроводу «Сила Сибири». По добыче нефти мы вышли на уровень 16 миллионов тонн, это более чем на 12% превышает результат 2019 года.

По углю нам не удалось достичь запланированных значений, вместе с тем снижения тоже не наблюдается. Но в этом году мы рассчитываем на значительный рост в этом направлении за счет угледобывающих компаний «Колмар» и «Эльгауголь».

Рассчитываем, что уже к концу сентября удастся значительно увеличить объемы добычи угля.

– Поскольку мы уже затронули тему «Алросы» – минувшим летом **вице-премьер** РФ Юрий Трутнев обратил внимание на то, что обеспокоен будущим рынка алмазов, и посоветовал компании подумать о диверсификации деятельности в разработку месторождений металлов. Как вы справедливо отметили, от «Алросы» зависит большая часть бюджета Якутии. Как вы считаете, нужна ли компании диверсификация?

– Безусловно, надо понимать, что в последнюю четверть века крупных месторождений алмазов не найдено ни у нас в России, ни во всем мире. Сейчас идет работа только по вовлечению в оборот уже ранее разведанных месторождений во всем мире, поэтому я считаю, что в любом случае «Алроса» должна более активно заниматься геологоразведкой для нахождения новых месторождений алмазов и у нас в стране, и за ее пределами. Во-вторых, конечно же, определенное направление по диверсификации надо изучать, но так как эта компания – предприятие горнорудное, мы считаем, что диверсификация должна идти в сторону все-таки горнорудной промышленности. С этой точки зрения сегодня уже некоторые подходы по таким проектам мы совместно с «Алросой» вырабатываем.

При этом хочу сказать, что, например, дочерняя компания «Алросы» – «Алмазы Анабара» уже реально начала диверсификацию. Она начала реализацию небольших проектов по добыче золота. Если два года назад добычи золота у них не было, то сейчас уже несколько сотен килограммов золота в год они добывают.

– Среди планируемых впечатляющих проектов республики – газопровод до Охотского моря, сопоставимый с трубопроводом «Сила Сибири». Когда можно ожидать его реализацию?

– По этому вопросу значительные подробности раскрывать пока не буду, потому что этот проект пока только на стадии разработки и подготовки ТО. Это проект нашей компании «ЯТЭК», у которой запасы газа составляют несколько сотен миллиардов кубометров газа и никоим образом не уступают, например, запасам Чаяндинского и других месторождений Газпрома. Этот проект предполагает строительство газопровода от месторождений Западной Якутии до побережья Охотского моря. Предполагается построить завод по производству СПГ в Хабаровском крае. Этот проект, в случае его реализации, будет иметь колоссальные преимущества по сравнению с другими, потому что выйдет прямо на своих потребителей в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в первую очередь на Японию.

– Еще один масштабный проект в республике – Ленский мост. 2021 год наконец-то даст старт практической части его строительства. Когда ожидаете начало работ? Не сдвинулись ли сроки реализации проекта и его стоимость из-за коронавируса?

– К счастью, коронавирус на этот проект никак повлиять не может, потому что активная фаза строительства начнется только в этом году, когда основные проблемы пандемии останутся уже в прошлом. Хочу отметить, что главным итогом 2020 года является то, что мост попал во все стратегические документы планирования нашей страны, он прошел в том числе межведомственную рабочую комиссию при **Минтрансе РФ**. У проекта появился финансовый партнер в лице Сбербанка, который подписал кредитную линию с нашими концессионерами – выделит более 25 миллиардов рублей. Также принято решение по финансированию на уровне республики, в бюджете уже заложены необходимые средства на строительство моста.

Остался единственный вопрос – по размерам и срокам выделения капитального гранта со стороны РФ. Здесь нет споров о том, будет он или не будет. Вопрос заключается в механизмах финансирования проекта.

– Я правильно понимаю, что никаких рисков в реализации этого строительства вы не видите?

– Риски всегда есть, начиная от природных явлений и заканчивая экономическими кризисами. Но на сегодняшний день проект реализуется в тех параметрах, которые мы утвердили в конце 2019 года.

Первая часть проекта, состоящая из геодезических, гидрометеорологических, экологических, транспортных изысканий, документации по планировке территории, сейчас находится в Главгосэкспертизе. Вторая часть проекта – уже непосредственно сам мост – поступит туда, мы надеемся, в конце первого полугодия. Технические решения, заложенные в проекте моста, были поддержаны научным советом «Росавтодора». Отмечу, что как раз после случая с вантовым мостом на острове Русский, который закрывался после ледяного дождя, у совета были определенные вопросы, обсуждалась эта ситуация. Все эти нюансы в проекте нашего моста учтены.

– Как стало известно, единая дальневосточная авиакомпания будет создана в виде альянса на базе авиакомпании «Аврора». Якутию такой вариант устроит? Какие преференции может получить регион в результате запуска новой структуры? Как это решит проблемы с транспортной доступностью к северным территориям республики?

– Для нас самое главное, что по итогам той работы, которая была проведена в прошлом году **министерством транспорта РФ**, правительством России, мы договорились, что якутские авиакомпании сохраняют свою юридическую самостоятельность. Мы не входим ни в какую компанию, не объединяемся, а остаемся самостоятельными. Сейчас мы рассматриваем возможность передачи 25 +1% наших компаний в управление единой дальневосточной компании. При этом мы надеемся, что реализация этого проекта поможет субсидировать не только перелеты из Якутска, Хабаровска и Владивостока в центральную часть страны, но и в районы нашей республики. Ни для кого не секрет, что билеты туда стоят очень дорого. Сейчас это главная задача. И вот если при реализации этого проекта мы увидим, что есть возможность цены на авиабилеты значительно снизить, то, конечно, создание такой единой дальневосточной компании будет иметь огромную поддержку со стороны и населения, и властей республики. Еще раз отмечу, все зависит от того, как этот проект будет реализован.

– В прошлом году вы в очередной раз поднимали вопрос о необходимости принятия федеральных законов о вечной мерзлоте и добыче мамонтовой кости. По мерзлоте вопрос сдвинулся с мертвой точки благодаря утвержденной Стратегии развития Арктики до 2035 года, а есть ли подвижки по закону о мамонтовой фауне?

– Что касается охраны вечной мерзлоты, контроля за ней, то здесь, безусловно, надо принимать решения на федеральном уровне. Та же авария в Норильске показала, что пренебрежение нормами техники безопасности при работе на вечной мерзлоте способно привести к колоссальным экологическим проблемам. Здесь должны быть приняты нормативно правовые акты, которые позволят создать в стране систему мониторинга состояния вечной мерзлоты для четкого понимания всех происходящих на вечной мерзлоте процессов.

Наша наука, компании способны создать систему, которая позволит следить за состоянием вечной мерзлоты не только сегодня, но и на перспективу, делать прогнозы. Это позволит более правильно реагировать на те угрозы, которые вызывает сегодня таяние вечной мерзлоты.

Что касается мамонтовой фауны, то я считаю, что здесь нужен федеральный закон, потому что сегодня рынок мамонтовой кости, к сожалению, находится вне всякого правового регулирования – это серый и черный рынки. Насколько я знаю, Госдума уже разработала законопроект, который позволит сделать этот рынок абсолютно понятным, прозрачным. Сегодня отсутствие четких, понятных правил игры приводит к большому количеству, так скажем, заинтересованных людей, даже в ведомствах, потому что не нужно платить налоги. Есть люди, для которых отсутствие правового регулирования этого рынка выгодно.

– Айсен Сергеевич, чем закончилась история с депутатом, который во время онлайн-совещания якутского парламента раскритиковал внешний вид министра предпринимательства республики? Я знаю, что вы негативно отнеслись тогда к этому инциденту.

– К моему сожалению, ситуация еще не закончилась осуждением этого депутата со стороны парламента республики. Я считаю, что парламента должен это сделать. Вообще, такое неподобающее поведение со стороны мужчины к женщине в любом случае нельзя оправдать, тем более когда это делает народный депутат, человек, обладающий высшей законодательной властью. Для меня это было крайне непонятно и неприемлемо.

<https://ria.ru/20210209/nikolaev-1596560469.html>

ПАРТИЯ РОДИНА; 2021.02.09; ЖУРАВЛЕВ ОБРАТИЛСЯ В МИНТРАНС ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОБУСНОГО МАРШРУТА ЛИПЕЦК – ЭРТИЛЬ

Председателю партии «РОДИНА», депутату Госдумы Алексею Журавлеву поступило обращение от имени жителей города Липецка и города Эртиль (Воронежская область). Граждане просят Журавлева оказать содействие в организации регулярного автобусного маршрута между городами.

На сегодняшний день транспортное сообщение между городами возможно только с пересадкой в городе Воронеже. При этом автовокзалы прибытия и убытия расположены в разных частях города, а сами рейсы не согласованы. По словам граждан, последний прямой рейс между Липецком и Эртилем был закрыт два года назад, при этом альтернативы в виде железной дороги также нет.

«Буду держать данный вопрос на личном контроле. Подобные ситуации в России XXI века просто неприемлемы!» – заявил Журавлев.

Алексей Журавлев направил запрос министру транспорта РФ Виталию Савельеву, где просит рассмотреть возможность организации прямого автобусного сообщения между Эртилем и Липецком.

<http://www.rodina.ru/novosti/ZHuravlev-obratilsya-v-Mintrans-s-prosboj-organizovat-avtobusnoe-soobshhenie-mezhdu-Lipeckom-i-EHrtilem>

КОММЕРСАНТЬ РОСТОВ; НАТАЛЬЯ ШИНКАРЕВА; 2021.02.09; «ДОНАЭРОДОРОСТРОЙ» ВЫИГРАЛ ТЕНДЕР НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕТЬЕЙ ОЧЕРЕДИ СЕВЕРНОГО ОБХОДА; РАБОТЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ВЫПОЛНЕННЫ В 2022 ГОДУ

АО «Донаэродорстрой» стал победителем конкурса на строительство одного из участков автодороги «Северный обход Ростова-на-Дону». Об этом сообщает пресс-служба управления информационной политики правительства Ростовской области.

Речь идет об участке «Ростов-на-Дону – Родионово-Несветайская – Новошахтинск» – автодорога «Ростов – на – Дону – Таганрог» протяженностью 12,7 км. «Работы по строительству III очереди северного обхода планируется завершить в 2022 году, они будут синхронизированы с завершением строительства транспортной развязки на 9 км федеральной трассы А-280. Этот проект уже сейчас реализует Росавтодор», – отмечается в сообщении.

Напомним, завершить участок «Северного обхода» планировалось в октябре 2019 года, но помешали проблемы с переносом коммуникаций. В феврале 2020 года АО «Донаэродорстрой» потребовало через суд расторгнуть контракт в 1,2 млрд руб. с региональным минтрансом на строительство одного из трех участков дороги «Северный обход Ростова». Причиной стали ошибки в проектной документации, которые вовремя не исправил министерство. Позже губернатор Ростовской области Василий Голубев обвинил региональный минтранс в безответственности из-за срывов срока реализации

проекта и поручил проанализировать компетентность сотрудников ведомства. В апреле Арбитражный суд Ростовской области расторг контракт на строительство третьей очереди «Северного обхода» между АО «Донаэродорстрой» и министерством транспорта региона. В начале ноября 2020 года Главгосэкспертиза приняла изменения в строительстве участка Северного обхода, после чего министерство транспорта объявило о поиске подрядчика. В начале января 2021 года стало известно, что конкурс не состоялся, так как возникла необходимость увеличить гарантийный срок конструктивных элементов объекта. Вскоре был объявлен повторный тендер, который выиграло АО «Донаэродорстрой». Стоимость контракта составляет более 2,8 млрд руб. Согласно конкурсной документации, работы на объекте должны быть выполнены в 2022 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4682480>

ТАСС; 2021.02.09; КАБМИН ЗАПРЕТИЛ ВВОЗ В РОССИЮ НЕСКОЛЬКИХ ВИДОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ С УКРАИНЫ

Правительство России ввело запрет на ввоз в страну нескольких видов железнодорожной продукции из Украины, в том числе колесных пар и рам для грузовых вагонов. Об этом говорится в постановлении кабмина, опубликованном на официальном портале правовой информации.

Документ дополняет список товаров, «страной происхождения либо страной отправления которых является Украина или которые перемещаются через территорию Украины». Теперь в него вошли оси в собранном или разобранном виде для железнодорожных колес диаметром 710 мм и более, колесные пары, колеса, заготовки колес аналогичного размера. Кроме того, запрет касается рам железнодорожных грузовых вагонов и надрессорных балок.

Ситуация на рынке колес

Российский рынок производства железнодорожных колес представлен ОМК и «Евразом». Кроме того, колеса поставляются в РФ украинской компанией «Интерпайп», а также из Казахстана и Китая. В июне 2020 года Евразийская экономическая комиссия возобновила действие антидемпинговой пошлины в размере 34,22% в отношении железнодорожных колес из Украины до 21 января 2021 года. Как в октябре 2020 года сообщал ТАСС источник на вагоноремонтном рынке, **Минтранс РФ** при этом выступил с инициативой о полном запрете импорта на территорию России железнодорожных колес, произведенных на Украине.

В Союзе операторов железнодорожного транспорта по этому поводу отмечали, что данная ситуация может оказать негативное влияние на отрасль и поставить под вопрос достижимость планов по загрузке Восточного полигона.

<https://tass.ru/ekonomika/10656295>

<https://ria.ru/20210209/zapret-1596651304.html>

ТАСС; 2021.02.09; ОПЕРАТОРЫ Ж/Д ТРАНСПОРТА РФ ПРЕДЛАГАЮТ МОНИТОРИТЬ ВЛИЯНИЕ ЗАПРЕТА НА ВВОЗ КОЛЕС ИЗ УКРАИНЫ

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) предлагает создать систему мониторинга, которая позволит отслеживать влияние запрета на ввоз в РФ железнодорожных колес и литья из Украины на российский рынок. Об этом ТАСС сообщил исполнительный директор союза Алексей Дружинин.

Ранее правительство России ввело запрет на ввоз в страну железнодорожных колес, рам и надрессорных балок для грузовых вагонов из Украины.

«С учетом принятого правительством РФ решения, необходимо установление системы мониторинга за тем, каким образом это решение повлияет на рынок. В частности, может возникнуть дефицит отдельных частей вагонного литья и как следствие создадутся

дополнительные сложности для рынка. Поэтому важно отслеживать возможные риски и реагировать на них предупредительными мерами», – считает Дружинин.

При таком мониторинге, продолжил он, СОЖТ считает необходимым ориентироваться на поручение **президента РФ**, выпущенное по результатам совещания по вопросам развития транспорта, прошедшего в мае минувшего года. В нем, в частности, ставится задача не допустить увеличения стоимости содержания подвижного железнодорожного состава.

Источник на вагоноремонтном рынке в разговоре с ТАСС отметил, что запрет на ввоз железнодорожной продукции из Украины приведет к увеличению цен.

«С учетом предстоящей масштабной программы ремонтов инновационных вагонов можно спрогнозировать рост цен на продукцию в пределах 15-20%», – сказал он.

Собеседник агентства уточнил, что удорожания стоит ожидать в ближайшие 2-3 года.

Ситуация на рынке колес

Российский рынок производства железнодорожных колес представлен ОМК и «Евразом». Кроме того, колеса поставляются в РФ украинской компанией «Интерпайп», а также из Казахстана и Китая. В июне 2020 г. Евразийская экономическая комиссия возобновила действие антидемпинговой пошлины в размере 34,22% в отношении железнодорожных колес из Украины до 21 января 2021 г. Как в октябре 2020 г. сообщал ТАСС источник на вагоноремонтном рынке, **Минтранс РФ** при этом выступил с инициативой о полном запрете импорта на территорию России железнодорожных колес, произведенных на Украине.

В Союзе операторов железнодорожного транспорта по этому поводу отмечали, что данная ситуация может оказать негативное влияние на отрасль и поставить под вопрос достижимость планов по загрузке Восточного полигона.

РИА НОВОСТИ; 2021.02.09; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ЗАПРЕТ НА ВВОЗ ИЗ УКРАИНЫ ДЕТАЛЕЙ ДЛЯ Ж/Д ТРАНСПОРТА

Россию из-за запрета на ввоз из Украины не ожидает дефицита железнодорожных колес на фоне падающих рынков производства и ремонта грузовых вагонов, сообщил РИА Новости заместитель гендиректора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук.

Во вторник официальный портал правовой информации опубликовал постановление правительства РФ, которым запрещен ввоз в Россию из Украины железнодорожных колес, колесных пар и рам тележек грузовых вагонов.

«Мы не ожидаем дефицита колес из-за запрета на украинский импорт ввиду падающих рынков производства и ремонта грузовых вагонов», – сообщил Савчук.

Эксперт пояснил, что по прогнозам ИПЕМ, выполненным в 2019 году, рынок колес в 2020 году должен был сократиться на 8% и далее снижаться до 2023-2024 годов. «Однако пандемия ускорила падение рынка колес 2020/2019 в РФ на 14%», – привел он данные.

Производственные мощности двух российских производителей – ОМК и «Евраз» – «закрывали» примерно 81-82% российского рынка 2019 года. «С учетом небольшого экспорта российских колес процент закрытия рынка сокращался на несколько процентных пунктов», – добавил Савчук.

<https://ria.ru/20210209/zapret-1596715318.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2021.02.09; ОДОБРЕН ПРОЕКТ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КРЫМСКОГО МОСТА

Специалисты Главгосэкспертизы России выдали положительное заключение на проект электрификации железнодорожных путей на участке от Темрюкского района Краснодарского края до станции Багерово в Ленинском районе полуострова, включая Крымский мост. Об этом сообщила **пресс-служба** Главгосэкспертизы.

Сейчас поезда движутся с материковой части России в Симферополь через Джанкой. Но Крымский мост и дистанция Керчь – Джанкой не электрифицированы. Стоимость монтажа контактной сети на этом участке оценивается в 38,8 миллиарда рублей. Работы на отрезке от Темрюка до станции Багерovo – это первый этап электрификации ветки на Джанкой.

– В рамках проекта, одобренного Главгосэкспертизой России, на участке «Транспортный переход через Керченский пролив» – станция Керчь-Южная – Багерovo смонтируют контактную сеть на переменном токе и построят пост секционирования с обеспечением питания от новой трансформаторной подстанции «Портовая», – пояснили в Главгосэкспертизе. – Сейчас движение поездов здесь осуществляется на автономной тяге. Электрификация участка позволит организовать движение пассажирских пригородных электропоездов от Керчи до материковой части континента.

Всего предстоит электрифицировать 96,21 километра путей, а длина контактной сети достигнет 115,98 километра.

Пассажирские поезда пошли по Крымскому мосту в декабре 2019 года, а движение грузовых поездов началось 30 июня 2020 года. За полгода через Керченский пролив перевезены 15572 грузовых вагона, что на 75 процентов превысило показатели перевозки товарняков через паромную переправу. Железнодорожная часть Крымского моста рассчитана на пропуск около 13,5 миллиона тонн грузов и около 14 миллионов пассажиров в год.

<https://rg.ru/2021/02/09/reg-ufo/odobren-proekt-elektrifikacii-zheleznoj-dorogi-krymskogo-mosta.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.08; ПРИБЫЛЬ ОТ ПРОДАЖ РЖД В 2020 Г. СНИЗИЛАСЬ ПОЧТИ НА ТРЕТЬ ЗА СЧЕТ ПЕРЕВОЗОЧНОГО СЕГМЕНТА

Прибыль от продаж ОАО «Российские железные дороги» в 2020 г. сократилась на 49 млрд руб. или на 29,5%, до 117,3 млрд руб., следует из презентации компании.

Она была представлена на брифинге первого замглавы РЖД Вадима Михайлова. Согласно информации монополии, ее доходы от перевозок (включая услуги инфраструктуры и локомотивной тяги) в 2020 г. уменьшились на 26,6 млрд руб. или на 1,6%, до 1 трлн 615,3 млрд руб., а соответствующие расходы – выросли на 17,5 млрд руб. или на 1,2%, до 1 трлн 515,9 млрд руб.

Исходя из этого, валовая прибыль «Российских железных дорог» от перевозок в 2020 г. снизилась на 44,1 млрд руб. или на 30,7%, до 99,4 млрд руб. На динамику в первую очередь оказали влияние операционные показатели. В частности, как сообщалось ранее, погрузка в 2020 г. снизилась на 2,7% (до 1 млрд 243,6 млн тонн), грузооборот (с учетом порожних рейсов вагонов) – на 2,5% (до 3,221 трлн тонно-километров), пассажирооборот рухнул на 41,4%, до 78,1 млрд пассажиро-километров.

«С учетом распространения коронавирусной инфекции (затраты компании на борьбу с COVID-19, согласно презентации, составили 7 млрд руб. – ИФ) и нестабильной ситуации на зарубежных энергетических и товарных рынках наряду с изменением структуры грузоперевозок существенно изменилась география экспортных перевозок. Мы получили большие потери в направлении северо-западного региона – очень серьезно просел уголь», – пояснил Михайлов.

«Мы получаем убытки от (его – ИФ) перевозок в целом, но северо-западное направление было для нас менее убыточно, чем, например, восточное направление. И как раз тут произошло наибольшее падение объемов – порядка 19% от первоначального плана, что сильно повлияло на экономику компании», – отметил топ-менеджер.

«Также был отмечен рост погрузки в южном направлении за счет хорошего урожая зерна – его перевозки очень хорошо шли. (Наблюдался – ИФ) рост экспортных поставок железной руды в условиях благоприятной ценовой конъюнктуры на зарубежных рынках, а

также погрузки каменного угля – мы дали скидку на отправку через порты (региона – ИФ)», – добавил он. Несмотря на загруженность, выросли поставки грузов в восточном направлении (+7,6 млн тонн), «благодаря ценовой конъюнктуре на рынках Азиатско-Тихоокеанского региона».

«По итогам 2020 г. у нас погрузка снижена на 34,6 млн тонн. Это неплохой показатель с учетом того, что, когда в марте мы оценивали в том числе и вариант снижения погрузки до 15%, который, к счастью, не случился, благодаря в том числе и тем мероприятиям, которые мы применили», – напомнил Михайлов.

«Мы проводили большую работу с грузоотправителями, чтобы максимально снизить падение. В 2020 г. приняли около 70 решений о снижении тарифов, дали преференции, чтобы сохранить объемы перевозок. Считаю, здесь работа была поставлена очень хорошо», – напомнил топ-менеджер. Доходная ставка в грузовом сегменте, согласно материалам РЖД, увеличилась на 2,1%, до 464,2 коп. на 10 тонно-километров (тарифы были проиндексированы на 3,5%).

«К сожалению, из соображений безопасности для здоровья граждан пассажирооборот снизился достаточно сильно: в дальнем следовании – на 46%, в пригородном – на 28%. Сейчас (объемы – ИФ) восстанавливаются, но в пик пандемии мы вынуждены были оказывать поддержку своей «Федеральной пассажирской компании», пригородным компаниям, это потребовало серьезной мобилизации финансовых ресурсов», – отметил замглавы РЖД. Согласно презентации, монополия предоставила пассажирскому комплексу отсрочки платежей на сумму около 23 млрд. руб.

Михайлов также напомнил, что в связи с антикризисными поручениями **президента РФ** из-за COVID-19 монополия «приостановила оптимизацию своей штатной численности». «Не были введены режимы массово неполного рабочего времени. В соответствии с обязательствами компания выполнила все обязательства по коллективному договору, даже провели опережающую индексацию заработной платы с 1 марта на 2% и с 1 октября – на 1%. В результате среднемесячная зарплата во всех видах деятельности по итогам 2020 г. составила более 61 тыс. руб. – рост примерно на 5%», – сказал он.

«Компания проводит работу по управлению издержками. Программа операционной эффективности изначально была 35 млрд руб., мы ее увеличили до 41 млрд руб. Также в процессе оптимизации финансового плана проведены дополнительные мероприятия по сокращению затрат», – сообщил Михайлов.

Он также отметил, что по итогам 2020 г. «Российские железные дороги» рассчитывают выйти на чистую прибыль по РСБУ вместо убытка, который прогнозировался осенью. «Результат у нас будет по 2020 г.: мы закончим с небольшой чистой прибылью», – сообщил он. В проекте направленного в правительство РФ финансового плана в 2020 г. ожидался чистый убыток в размере 3,3 млрд руб.

«Год был очень непростой. Наверное, один из самых тяжелых вообще с точки зрения психологического восприятия того, что происходит из-за коронавирусной инфекции. Очень надеюсь, что с учетом массовой вакцинации мы выйдем на положительную динамику в 2021 г.», – заявил топ-менеджер.

В 2021 г., как сообщалось ранее, «Российские железные дороги» прогнозируют восстановления прибыли от продаж с ростом на 34,9 млрд руб. или на 29,8%, до 152,2 млрд руб. При росте погрузки на 1,6%, до 1 млрд 263,8 млн тонн, грузооборота (с учетом порожних рейсов вагонов) – на 2,5%, до 3,302 трлн тонно-километров и пассажирооборота – на 64,7%, до 128,7 млрд пассажиро-километров доходы от перевозок, как ожидается, увеличатся на 121,1 млрд руб. или на 7,5%, до 1 трлн 736,4 млрд руб.

При этом, правда, предполагается, что соответствующие расходы также вырастут – на 88,9 млрд руб. или на 5,9%, до 1 трлн 604,8 млрд руб. В этом случае валовая прибыль от перевозок повысится на 32,2 млрд руб. или на 32,4%, до 131,6 млрд руб. Доходная ставка,

согласно презентации, прогнозируется на уровне 480,8 коп. на 10 тонно-километров с ростом на 3,6% при индексации тарифов в 2021 г. на 3,7%.

КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; 2021.02.09; ГЛАВА ПРИКАМЬЯ НЕ ИСКЛЮЧИЛ ВОЗВРАЩЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ПЕРМЬЮ I И ПЕРМЬЮ II

Губернатор Пермского края Дмитрий Махонин прокомментировал перспективы восстановления железнодорожного сообщения на участке между станциями Пермь I и Пермь II.

«В том виде, в котором ветка существует сейчас, меня это как жителя края не устраивает. Хотел бы, чтобы она была задействована более функционально. Но если ее запускать, то необходимо решить вопрос с большим количеством остановок, доступностью набережной. Это вопрос дискуссии с основным бенефициаром – РЖД. Точки невозврата по данному проекту в определенной степени были уже пройдены. Сейчас в рамках подписанного с РЖД соглашения надо создавать инфраструктуру для движения скоростных поездов „Ласточка“. Без кольцевого движения этот проект не получится», – поделился Дмитрий Махонин в эфире «Эхо Перми». По его словам, проект уже обсуждался с **замминистра транспорта РФ**. Губернатор добавил, что параллельно путям для «Ласточки» на набережной планируется построить детскую железную дорогу.

Сообщение на участке Горнозаводской ветки между станциями Пермь II и Пермь I было прекращено в январе 2020 года. Это произошло по инициативе экс-губернатора Пермского края Максима Решетникова. В 2017 году господин Решетников представил проект модернизации Пермской набережной без железнодорожного сообщения. По мнению экс-губернатора, ликвидация путей позволила бы жителям города получить прямой доступ к набережной. Краевые власти планировали выкупить у РЖД проходящие здесь железнодорожные пути и организовать вдоль Камы движение скоростного трамвая.

<https://www.kommersant.ru/doc/4682588>

На ту же тему:

<http://echoperm.ru/news/261/162878/>

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/60222c7c9a79474e9fd937c6>

КОММЕРСАНТЬ РОСТОВ; АННА ПЕРОВА; 2021.02.09; ВАГОНЫ ПОЛУЧАЛИ «ЗЕЛЕНый КОРИДОР»; СОТРУДНИК РЖД ОСУЖДЕН ЗА КОММЕРЧЕСКИЙ ПОДКУП

В Краснодаре высокопоставленный сотрудник ОАО «РЖД» Сергей Ефанов получил срок за коммерческий подкуп. Суд установил, что в течение полутора лет он ежемесячно получал по 55 тыс. руб. от ЗАО «Таманьнефтегаз» (ТНГ, холдинг ОТЭКО) за обеспечение приоритетного продвижения вагонов, следующих к порту Тамань (станция Железный Рог). Подсудимый настаивает на том, что не совершал никаких действий в пользу ТНГ, но обжаловать приговор не стал.

В Краснодаре вступил в силу приговор Сергею Ефанову, начальнику отдела организации погрузки и выгрузки центральной дирекции управления движением ОАО РЖД. Судебный акт опубликован на сайте Ленинского районного суда.

Подсудимый Ефанов признан виновным по ч. 3 ст. 204 УК РФ (коммерческий подкуп), ему назначено наказание в виде двух лет восьми месяцев колонии общего режима, также он приговорен к штрафу в сумме 501 тыс. руб. Подсудимый, который настаивает на своей невиновности, тем не менее не стал обжаловать приговор.

Более года он находится в СИЗО, где один день пребывания приравнивается к полутора дням в колонии, таким образом, Сергей Ефанов уже отбыл значительную часть наказания. Как следует из приговора Ленинского суда Краснодара, Ефанов с 2012 года по 2015 год занимал руководящие должности на Северо-Кавказской железной дороге (СКЖД, филиал

ОАО РЖД): был начальником краснодарского центра организации работы железнодорожных станций, затем – заместителем начальника службы движения Северо-Кавказской дирекции управления движением. В этот период, по данным суда, Ефанов согласился с предложением руководства дирекции железнодорожного транспорта ЗАО «Таманьнефтегаз» (ТНГ, входит в холдинг ОТЭКО), которое выразило готовность регулярно платить Сергею Ефанову за обеспечение первоочередного прохождения по территории СКЖД вагонов, следующих в адрес «Таманьнефтегаза» (терминал в порту Тамань).

Ежемесячные выплаты в сумме 55 тыс. руб. были официально оформлены договором оказания услуг между Сергеем Ефановым и ТНГ, в общей сложности высокопоставленный сотрудник СКЖД получил более миллиона рублей.

По информации «Таманьнефтегаза», Ефанов добросовестно исполнял условия договора, жалоб на сбой в движении не было. Сам высокопоставленный сотрудник СКЖД на следствии и суде заявил, что он якобы вводил партнера в заблуждение, своих обязательств не выполнял и выполнять не мог, так как не имел отношения к организации движения вагонов. По мнению Сергея Ефанова, в его действиях могут усматриваться признаки мошенничества, в котором он готов признать себя виновным. Однако суд, изучив доказательства по делу, пришел к выводу, что подсудимый причастен к организации схем движения с приоритетом для вагонов, следующих в адрес ТНГ, в нарушение очередности других клиентов ОАО РЖД.

В пресс-службе СКЖД на запрос «Ъ-Юг» оперативно не откликнулись, телефон ростовской коллегии адвокатов «Правдюк и партнеры», осуществлявшей защиту Сергея Ефанова, не ответил. Официальный комментарий ЗАО «Таманьнефтегаз» получить не удалось, как сообщил «Ъ-Юг» источник, знакомый с позицией руководства компании, ТНГ оказал всю необходимую помощь следствию для выяснения обстоятельств дела.

Претензий правоохранительных органов к ТНГ и его работникам нет, тем не менее руководство усилило контроль на всех уровнях взаимодействия для полного исключения подобных ситуаций.

Предприятие отрицательно оценивает подобные практики ведения дел, придерживаясь требований законодательства в отношениях с контрагентами, пояснил собеседник «Ъ».

<https://www.kommersant.ru/doc/4682945>

КОММЕРСАНТЬ САМАРА; САБРИНА САМЕДОВА; 2021.02.09; ВЗЯТКИ В ПТС ОЦЕНИЛИ ПО-СТАРОМУ; БЫВШИЙ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ ПОЛУЧИЛ СРОК И ШТРАФ ЗА КОММЕРЧЕСКИЙ ПОДКУП

Суд признал экс-исполнительного директора АО «ПТС» Айдару Ильясова виновным в двух коммерческих подкупах и приговорил к четырем годам и шести месяцам в колонии строгого режима со штрафом 5 млн руб. в пользу государства. Как установило следствие, по одному из эпизодов руководитель ПТС планировал получить 2 млн руб. незаконного вознаграждения от филиала РЖД. По мнению юристов, топ-менеджер, несмотря на то что отбывать наказание придется в колонии строгого режима, получил мягкий приговор.

Как сообщило региональное СУ СК РФ, Ленинский районный суд Самары вынес приговор бывшему исполнительному директору единой теплоснабжающей организации Самары АО «Предприятие тепловых сетей» Айдару Ильясову. Он признан виновным в двух коммерческих подкупах, один из которых совершен в особо крупном размере (п.п. «а, в» ч. 7, ч. 8 ст. 204 УК РФ). Как установило следствие, в 2019 году топ-менеджер получил через посредника не менее 260 тыс. руб. от общей суммы 2 млн руб. от сотрудника регионального филиала РЖД – Куйбышевской железной дороги за «непринятие мер реагирования на незаконное конструктивное изменение тепловых сетей со стороны теплоснабжающей организации».

В том же году Айдар Ильясов получил еще одно незаконное вознаграждение. Инженер коммерческой организации в рамках «оперативного эксперимента» передал топ-менеджеру ПТС первую часть коммерческого подкупа в размере 70 тыс. руб. от общей суммы 150 тыс. руб. «за выдачу разрешения на фактическое технологическое подключение объекта строительства к системе теплоснабжения до выполнения установленных правилами подключения необходимых процедур».

Суд назначил экс-руководителю наказание в виде лишения свободы сроком на четыре года шесть месяцев с отбыванием в исправительной колонии строгого режима и штрафа в доход государства 5 млн руб. В сообщении следственного органа не указывается, вступил ли приговор в законную силу.

• АО «ПТС» было дочерней организацией ПАО «Т Плюс». В текущем месяце **пресс-служба** самарского филиала российской теплоэнергетической компании сообщила о реорганизации дочернего предприятия. Как отмечалось в сообщении, сотрудники предприятия продолжают работу в объединенной структуре, все обязательства ПТС в Самаре будет выполнять «Т Плюс».

Посредником Айдара Ильясова выступал бывший начальник первого сетевого района ПТС Сергей Назинкин, осужденный в прошлом месяце. Железнодорожный районный суд приговорил его к более мягкому наказанию – трем с половиной годам условно с испытательным сроком.

В 2019 году в коррупционном преступлении заподозрили и топ-менеджера самарского филиала РЖД. По данным следствия, первый заместитель начальника КбшЖД Дмитрий Атякин через двух посредников получил от представителя транспортной компании взятку 1,2 млн руб. За эти деньги господин Атякин якобы обещал организовать перевозку продукции по подъездным железнодорожным путям к одному из предприятий. В случае отказа от передачи вознаграждения замначальника Куйбышевской железной дороги обещал расторгнуть соглашение на поставку товаров железнодорожным транспортом. По данным источника „Ъ“ в силовых структурах, поставки осуществлялись для строительства новой очереди нефтеперерабатывающего завода в Волжском районе Самарской области. На территории района располагается Николаевский НПЗ. В ходе расследования дела сумма вменяемых железнодорожнику незаконных вознаграждений составила около 11 млн руб. В конце прошлого года уголовное дело против Дмитрия Атякина о вымогательстве и получении взяток передано в суд.

По словам управляющего партнера бюро «Бишенов и партнеры» Алима Бишенова, учитывая состав преступлений, приговор Айдару Ильясову «достаточно мягкий». «Судя по всему, он избран судом с учетом наличия неких смягчающих вину обстоятельств, поскольку оба состава, указанных в сообщении, являются тяжкими: ч. 7 ст. 204 УК РФ предусматривает до девяти лет лишения свободы, ч. 8 той же статьи – до 12 лет». Как отмечает Алим Бишенов, деяния, за совершение которых предусматривается наказание в виде лишения свободы сроком свыше 10 лет, относятся к категории особо тяжких, что создает возможность для отбывания наказания в колонии строгого режима.

<https://www.kommersant.ru/doc/4683022>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.09; МИД ПООБЕЩАЛ, ЧТО РОССИЯ ОБЕСПЕЧИТ БЕЛОРУССИИ ВЫХОД К БАЛТИЙСКОМУ МОРЮ

Физический транзит белорусского экспорта через российские порты на Балтике скоро заработает, Москва и Минск обсуждают вопрос о перевалке через них калийных удобрений производства Белоруссии, заявил в интервью РИА Новости замглавы МИД РФ Андрей Руденко.

«В России оперативно проработали запрос белорусской стороны. Возможности железной дороги и терминалов позволяют обеспечить перевозку и перевалку производимых в Белоруссии нефтепродуктов. Сейчас завершаем согласование с партнерами всех

необходимых деталей, что позволит в скором времени запустить физический транзит белорусского экспорта через российские порты на Балтике», – сказал дипломат

По его словам, «на повестке дня – вопрос о перевалке через российские порты калийных удобрений производства Белоруссии».

«В целом наши союзники могут быть уверены, что Россия, независимо от политической конъюнктуры, обеспечит им выход к морю», – подчеркнул Руденко.

Вопрос перенаправления грузов из портов Балтии возник у Белоруссии после резких заявлений и действий с литовской стороны на фоне ситуации после выборов президента, на которых победил Лукашенко. Москва и Минск активно ведут переговоры: согласовывают условия и прорабатывают коммерческие вопросы. Если белорусская сторона согласится на предложение РФ, то Прибалтика может недосчитаться больших денег.

На прошлой неделе стало известно, что дочернее предприятие «Белорусской нефтяной компании» BNK (UK) Limited временно приостановило экспорт нефтепродуктов через Клайпеду по новым контрактам.

<https://ria.ru/20210209/more-1596710929.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.09; МОРПОРТ «ТАМАНЬ» В 2020Г УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ НА 47% ЗА СЧЕТ РОСТА МОЩНОСТЕЙ ОТЭКО

Грузооборот морского порта «Тамань» (Краснодарский край) в 2020 году составил 22,3 млн тонн, увеличившись на 47% по сравнению с показателем предыдущего года, сообщил «Интерфаксу» руководитель ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» Евгений Тузинкевич.

«Увеличению грузооборота способствовал ввод в эксплуатацию новых портовых мощностей и произведенные дноуглубительные работы в акватории Таманского терминала навалочных грузов (ТТНГ) в рамках реализации инвестпроекта по строительству портово-индустриального парка на Таманском полуострове (инвестор группа «ОТЭКО»– ИФ)», – сказал Тузинкевич.

Наибольший объем в номенклатуре грузов, по словам Тузинкевича, составили уголь (43%), нефтепродукты (34%) и зерно (15%).

Как сообщалось, «ОТЭКО» в октябре 2019 года ввела в порту Тамань терминал по перевалке навалочных грузов проектной мощностью 60 млн тонн в год: 50 млн тонн угля, 5 млн тонн серы и 5 млн тонн минеральных удобрений. Его строительство велось с 2009 года.

Предполагается, что Таманский терминал навалочных грузов выйдет на проектную мощность в конце 2021 года. При наличии потребностей рынка мощность может быть увеличена без остановки эксплуатации. За 10 месяцев 2020 года ТТНГ перевалил более 7,5 млн тонн угля различных марок. Данные перевалки за 2020 год в «ОТЭКО» «Интерфаксу» не уточнили.

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.02.10; САНИТАРОВ «РОСТЕХА» НЕ ПУСТИЛИ В НАРЬЯН-МАР; ВЕРТОЛЕТАМ НЕ НАШЛОСЬ МЕСТА НА АЭРОДРОМЕ, КОТОРЫЙ ПРИНАДЛЕЖИТ КОНКУРЕНТАМ

Национальная служба санитарной авиации (НССА) не смогла осуществить три вылета вертолетами санавиации для оказания помощи больным в Ненецком автономном округе (Архангельская обл.). Эту информацию подтвердил «Ведомостям» источник в «Ростехе» (контролирует НССА), а также секретарь регионального департамента транспорта.

Контракт с вертолетным оператором, согласно которому последний обязуется транспортировать медицинские бригады или эвакуировать пациентов с территории округа на вертолетах Ми-8МТВ, оборудованных медицинскими модулями, ГБУЗ НАО «Ненецкая окружная больница» заключило 27 января. Контракт стоимостью 98,13 млн

руб. был рассчитан на период до конца 2021 г. Однако уже 4 февраля больница расторгла договор с НССА, следует из сообщения, появившегося 9 февраля на портале госзакупок. Это первый случай расторжения контракта с оператором.

«Стороны претензий друг к другу не имеют», – говорится в соглашении о расторжении договора. Представитель НССА подтвердил расторжение контракта и добавил, что компания рассчитывает, что штрафов не последует. Комментировать причины происшедшего в НССА не стали.

Теперь больница продолжит пользоваться услугами Нарьян-Марского авиаотряда (принадлежит окружной администрации), который уже в течение 60 лет эвакуировал пациентов, но в январе проиграл новый конкурс.

НССА не смогла выполнить санитарные рейсы, потому что ей не удалось забазировать в аэропорту Нарьян-Мара место стоянки для вертолета, говорит представитель аэропорта. Компания заблаговременно не подала заявку на выделение такого места, а свободных стоянок не оказалось. Источник в «Ростехе» уверяет, что оператор аэродрома – Нарьян-Марский авиаотряд препятствовал работе НССА и лишил ее возможности парковать технику. Оператор не стал перед конкурсом уточнять наличие свободных парковок, так как не предполагал, что с этим возникнут сложности, объясняет собеседник. «НССА была готова направить в регион несколько единиц вертолетной техники», – сообщил «Ведомостям» представитель акционерного общества. Компания планирует в будущем вновь участвовать в конкурсе на обслуживание санитарных рейсов в регионе, уточнил он. Всего на аэродроме 19 мест стоянок для вертолетов, в парке самого авиаотряда 21 единица техники, кроме того, на аэродроме базируется техника «Лукойл-авиа» и «Роснефти» по долгосрочным договорам. «А прямо сейчас расширять перрон для новых мест стоянок невозможно – мы находимся за Полярным кругом, стройка невозможна», – объяснил заместитель гендиректора предприятия Яков Меньшаков.

НССА была создана в 2017 г. для оказания услуг санитарной эвакуации в регионах. Изначально у структур «Ростеха» было 25% в компании, а 75% контролировал предприниматель Иван Яценко – владелец компании «Хелидрайв», которая занимается эвакуацией в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. В середине 2019 г. «Ростех» получил в НССА контроль, писали «Ведомости». Парк компании решили быстро наполнить вертолетной техникой, но объемы поставок несколько раз корректировались, банки отказывались кредитовать лизингодателей.

В парке НССА сейчас всего восемь собственных вертолетов, к концу 2022 г. ожидается поставка еще 66 единиц техники. Помимо собственных машин оператор привлекает технику у субподрядчиков (она обслуживает до 23% всех вылетов компании). В 2020 г. НССА выполняла полеты в 18 регионах России. Каждый вертолет оператора в течение года работает в двух-трех регионах. В прошлом году в России было выполнено в общей сложности более 10 000 эвакуационных вылетов, по данным Минздрава. НССА осуществила 25% вылетов от этого числа.

Проект создания единого на всю страну оператора санавиации лоббировал «Ростех»: в 2018 г. правительство даже назначило компанию единственным поставщиком услуг в этой области. Но регионы по-прежнему «перестраховываются» и проводят конкурсы с участием и местных авиапредприятий, чтобы оценить экономическое обоснование проекта на случай проверки правоохранительных органов, комментирует исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. В России кроме НССА для выполнения заказов медучреждений летают авиакомпания «Ямал», СКОЛ, «Ютэйр – вертолетные услуги», «Русские вертолетные системы» и др. По словам двух сотрудников авиационных предприятий, НССА, выходя на конкурс, демпингует и потому выигрывает. При этом заявленные оператором ставки летного часа не всегда адекватны реальным затратам перевозчиков, признаются собеседники.

«Местный региональный перевозчик имеет всю необходимую инфраструктуру и закладывает издержки, связанные с поддержанием этой инфраструктуры, в стоимость летного часа. При этом, когда у компании нет подготовленной базы, квалифицированного летного состава, заправок, станций техобслуживания, возникает риск не выполнить санзадания», – говорит Пантелеев. «В практике компании отказы от вылетов недопустимы, исключительной причиной могут быть лишь опасные метеоусловия», – говорят в самой НССА.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/09/857332-sanitarov-rosteha>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АЛЕКСАНДРА ЛОМЕЙКО, АЛЛА МОРГЕН; 2021.02.09; СЛАБОЕ МЕСТО «АЭРОФЛОТА». В САМОЛЕТАХ КОМПАНИИ ВСЕ ЧАЩЕ СТРАДАЮТ ЖИВОТНЫЕ – КОГДА ЭТО КОНЧИТСЯ?

Перевозка животных для «Аэрофлота» стала своеобразной проверкой на прочность. Случаи, когда во время рейса самолетами авиакомпании собаки и кошки получали травмы, известны всем. И вот – новый прокол. Дело обещает быть громким: пострадал щенок главного редактора Ваза.

Никита Могутин летел с маленькой Есенией прямым рейсом из Москвы в Стамбул. На регистрации хозяину сообщили, что «Сеня будет единственной собакой на борту». Об этом журналист написал в своем Telegram-канале.

После прибытия главред Ваза обнаружил поврежденную переноску, в которой его ждала испуганная собака.

«Когда я ее забирал в аэропорту, она выглядела так, словно ее очень сильно напугали», – рассказал Могутин. Он предположил, что «переноску с Сеней просто швыряли, сверху на нее метали чемоданы». За это «удовольствие» хозяину животного пришлось заплатить почти 10 тысяч рублей.

Сейчас я чувствую ужасный гнев и беспомощность, а еще стыд – за то, что фактически сам отдал свою собаку в руки людей, которые над ней издевались

Никита Могутин

главред Ваза.

О том, что в переноске можно установить камеру, журналист вспомнил слишком поздно – уже в самолете. «360» он заявил, что теперь Сеню надо показать ветеринару. После возвращения из поездки Могутин хочет обратиться в транспортную прокуратуру.

«Надо смотреть ее правую лапу переднюю, она хромотает. По прилету обратно мы обязательно подадим заявление в транспортную прокуратуру», – подчеркнул он.

Компанию «Аэрофлот» главный редактор Ваза призвал к ответу, а виновных в случившемся – наказать. Издевавшиеся над Сеней люди, уверен он, поступили таким образом, поскольку собака «не сможет ничего рассказать».

«Я летаю только вами – потому что искренне был уверен, что адские случаи с другими пассажирами – не более, чем разовые случайности. Мой личный опыт показал, что это было ошибкой», – сделал выводы Могутин, обратившись к перевозчику.

Кровавые истории перевозок

В январе 2020 года на транзитном рейсе «Аэрофлота» из Нью-Йорка в Софию с пересадкой в Шереметьево серьезные травмы во время транспортировки получили три кошки. Две из них скончались, еще одна получила обморожение, рассказывала Ваза. После прилета сотрудники швыряли переноски с животными, а их владелец при этом оплатил быструю выгрузку. «Аэрофлот» обвинил во всем грузчиков аэропорта, которых в итоге и привлекли к ответственности.

Летом 2020-го из Москвы в Симферополь рейсом «Аэрофлота» летела женщина с собакой. В аэропорту прибытия переноску с животным вернули грязной и испачканной в крови. В кроваво-грязное месиво превратилась и морда домашнего питомца. Хозяйка

написала претензию в центральный офис авиакомпании и обратилась с заявлением в полицию. Собаке предстояло долгое лечение.

Аналогичная история произошла с девушкой, прилетевшей в столицу с Камчатки: в аэропорту ей вернули таксу, получившую травму глаза. С такой ситуацией владелица животного столкнулась впервые, хотя собака летает с ней дважды в год. Специалисты отметили, что такое повреждение является следствием сильнее удара. Не исключено, что «при разгрузке собака летела вниз головой».

Владельцам умерших или получивших травмы животных обычно советуют обращаться в суд с гражданским иском. Их интересы защищают законы о нарушении правил потребителей и правил перевозки. В этом случае можно рассчитывать только на небольшие штрафы – такие выписывают за поврежденный в поездке багаж.

Новые правила не помогли?

С 15 сентября прошлого года «Аэрофлот» начал менять правила перевозки животных. В авиакомпании заявили, что перевозчиком собаки или кошки может быть только совершеннолетний пассажир. Компания также ввело правило «один пассажир – одно животное». Под исключение попали щенки и котята в возрасте до полугода – их разрешили перевозить в одном контейнере до трех штук.

Правило о возможности перевозки домашнего питомца в салоне или багажном отсеке, за которое «Аэрофлот» критиковали чаще всего осталось без изменений. Здесь все зависит от размеров и веса клетки.

Стоимость перевозки животных в самолете тоже выросла с прошлой осени. На международных рейсах такое удовольствие стоит порядка 17,8 тысячи рублей. А переправка питомцев между европейской и азиатской части России с 3750 рублей подорожала до пяти тысяч.

<https://360tv.ru/news/tekst/slaboe-mesto/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; МАРИНА ТРУБИЛИНА; 2021.02.09; ДОЛЕТЕЛИ ДО ДЕЛИ; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕЙСЫ В КАЗАХСТАН, АЗЕРБАЙДЖАН, АРМЕНИЮ И ИНДИЮ

С 12 февраля начнутся рейсы в Казахстан по маршруту Москва – Алматы, сообщает **пресс-служба** компании. Кроме того, с 10 февраля увеличивается частота полетов в Нур-Султан, которые будут выполняться дважды в неделю. С 15 февраля возобновляются рейсы в Армению (Москва – Ереван), а с 17 февраля – в Азербайджан (Москва – Баку). Рейсы в Индию по маршруту Москва – Дели будут выполняться с 12 февраля дважды в неделю.

Кроме того, авиакомпания увеличивает частоту полётов в Бишкек до трех раз в неделю и в Минск до пяти раз в неделю.

С 14 февраля также начинаются регулярные полёты по маршруту Санкт-Петербург – Минск – Санкт-Петербург. Полёты будет выполнять дочерняя авиакомпания «Россия» под коммерческим управлением «Аэрофлота».

При планировании поездки необходимо внимательно ознакомиться с информацией о действующих визовых правилах и ограничениях при въезде в страну назначения, подчеркивается в сообщении авиакомпании. Актуальные данные размещены в специальном разделе на сайте «Аэрофлота».

<https://rg.ru/2021/02/09/aeroflot-vozobnovliaet-rejsy-eshche-v-chetyre-strany.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.09; ИНДИЯ СООБЩИЛА ОБ ОТКРЫТИИ «ВОЗДУШНОГО ПУЗЫРЯ» С РОССИЕЙ

Индия с 12 февраля возобновляет авиасообщение с Россией в рамках «воздушного пузыря», однако въезд в эту страну туристов пока не разрешен, сообщили в министерстве гражданской авиации.

Международные и внутренние пассажирские полеты в Индии были приостановлены с конца марта прошлого года в связи с режимом изоляции, введенным из-за пандемии коронавируса. Разрешение выдавалось лишь для грузовых рейсов, для медицинской эвакуации и специальных – по вывозу застрявших за границей индийцев.

В середине июля министерство авиации страны запустило программу «воздушных пузырей» – полетов в рамках соглашений между двумя странами (их сейчас 25). Авиакомпании этих государств могут выполнять международные рейсы, придерживаясь определенных правил и ограничений.

«Индия создала соглашение о «воздушном пузыре» с Россией, вступающее в силу с 12 февраля 2021 года. Индийским и российским перевозчикам теперь разрешено выполнять рейсы между нашими странами», – сообщил представитель ведомства.

Также министерство опубликовало перечень категорий граждан, которые могут воспользоваться этими полетами. В частности, из Индии в Россию могут вылететь застрявшие там граждане РФ, любой гражданин Индии, Непала или Бутана, имеющий действительную визу в РФ, и моряки, которые намерены трудиться в нашей стране.

Из России в Индию могут вылететь граждане Индии, Непала или Бутана, все иностранные держатели карт граждан Индии и лица индийского происхождения, имеющие паспорта любой страны, моряки. А также граждане России, намеревающиеся посетить Индию с любой целью (в том числе их иждивенцы по соответствующей визе), за исключением лиц, имеющих туристическую визу.

В конце января Россия сообщило о возобновлении авиасообщения с Индией и снятии ограничения для граждан этой страны на въезд.

<https://ria.ru/20210209/indiya-1596678395.html>

ТАСС; 2021.02.09; В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ БОЛЕЕ 17 ЧАРТЕРНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ВНУТРИ СТРАНЫ В 2021 ГОДУ

Ростуризм совместно с авиакомпаниями разрабатывает более 17 направлений чартерных рейсов внутри страны в 2021 году. В начале февраля запущены зимние чартеры до Байкала и в Улан-Удэ, сообщила начальник Управления государственных туристских проектов и безопасности туризма Елена Лысенкова.

«Нам эта практика видится очень эффективной и полезной и мы, собственно, планируем ее продолжить. В этом году больше 17 направлений находится в разработке. Только в эти выходные были запущены зимние чартеры на Байкал, в Улан-Удэ. И, собственно, мы продолжаем работу», – сказала Лысенкова на форуме Naïs во вторник.

По ее словам, внутренние чартерные рейсы были запущены в прошлом году в рамках пилотного проекта. С помощью них россияне смогли посетить Хакасию, Алтай, Байкал, Мурманск и Калининград. Таким образом, у туристов появилась возможность выбрать нестандартные направления путешествий внутри страны.

Лысенкова добавила, что благодаря чартерам удалось снизить минимальную цену на недельный тур на Байкал с 60-70 тыс. рублей в 2019 году до 33-36 тыс. рублей в 2020 году.

Как ранее сообщал ТАСС со ссылкой на **вице-преьера** РФ Дмитрия Чернышенко, в конце октября прошлого года правительственная комиссия по развитию туризма поддержала концепцию отраслевого **нацпроекта** в сфере развития отрасли. Выполнение мероприятий в рамках **нацпроекта** позволит к 2030 году удвоить такие показатели, как количество поездок граждан внутри страны, число рабочих мест в отрасли и вклад туризма в ВВП страны.

<https://tass.ru/ekonomika/10659727>

ТАСС; 2021.02.09; РОСТЕХ ПОЛУЧИЛ РАЗРЕШЕНИЕ НА СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ДВИГАТЕЛЕЙ ПД-14 ДЛЯ САМОЛЕТА МС-21

Ростех получил сертификат **Росавиации** на серийный выпуск отечественных двигателей ПД-14 для российского пассажирского самолета МС-21, говорится в сообщении госкорпорации. В этом году Ростех планирует выпустить несколько новых ПД-14 в качестве резервных при летных испытаниях МС-21.

«Сертификат одобрения производственной организации дает право на серийное производство новейших авиационных маршевых двигателей ПД-14 и поставку их заказчикам для установки на серийные самолеты МС-21. Документ **Росавиации** выдан предприятию «ОДК-Пермские моторы» (Объединенная двигателестроительная корпорация, входит в Ростех)», – отмечается в сообщении.

«В 2021 году планируется произвести несколько новых ПД-14, которые будут использованы для резерва при летных испытаниях нового самолета МС-21-310», – приводятся в сообщении слова индустриального директора авиационного кластера Ростеха Анатолия Сердюкова.

В ходе первого этапа сертификации комиссия из представителей **Росавиации** и Авиационного регистра РФ анализировала систему менеджмента качества на соответствие требованиям федеральных авиационных правил, уточнили в Ростехе. На втором этапе эксперты оценивали технологические процессы изготовления, сборки и испытаний авиационных двигателей. В рамках сертификации производства также состоялись квалификационные испытания одного из новых двигателей ПД-14, в ходе которых было подтверждено соответствие его технических характеристик конструкторской документации.

Осенью прошлого года Ростех завершил строительство первого самолета МС-21-310 с российскими двигателями ПД-14, первый полет с отечественным двигателем самолет совершил в декабре 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/10658331>