



Ежедневный мониторинг СМИ

12 ФЕВРАЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ ЧЕРНОЗЕМЬЕ; 2021.02.12; КУРСК СЪЕЗЖАЕТ С РЕЛЬСОВ; МАРШРУТЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ МОГУТ СМЕНИТЬ В ОКТЯБРЕ 2021 ГОДА.....	4
КОММЕРСАНТЬ; 2021.02.11; В АЭРОПОРТУ КУРСКА ХОТЯТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ	5
РБК; НАТАЛЬЯ КОВКИНА; 2021.02.11; В КУРСКЕ ДО 2023 ГОДА НАМЕРЕНЫ ПОСТРОИТЬ РЯД КРУПНЫХ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ; ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ ВЛАСТИ РЕГИОНА ПЛАНИРУЮТ ПРИВЛЕЧЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА	6
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.12; ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ ПОРА ЗАУГЛЯТЬСЯ; ОАО РЖД ИЩЕТ ДЛЯ ВЫВОЗА С НОВЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ 700 МЛРД РУБ.	6
ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2021.02.12; В АЭРОПОРТАХ ВВОДЯТ БИОМЕТРИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ; «ДОМОДЕДОВО» И «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НАЧАЛИ ОСНАЩАТЬСЯ БИОМЕТРИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПАССАЖИРОВ	8
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ФРОЛОВА; 2021.02.12; «ДОВЕЗТИ ДО ДОМА»: ПОДРОСТКОВ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ЗАПРЕТИЛИ ВЫСАЖИВАТЬ ИЗ ТРАНСПОРТА.....	9
ВЕДОМОСТИ; ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ, ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2021.02.12; БЕСПИЛОТНИКАМ ЗАКОН НАПИСАН; У РАЗРАБОТЧИКОВ ВОЗДУШНЫХ И НАЗЕМНЫХ БЕСПИЛОТНИКОВ БУДЕТ БОЛЬШЕ СВОБОДЫ ПРИ ИСПЫТАНИЯХ СВОИХ ИЗДЕЛИЙ	12
ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2021.02.12; UNITED AIRLINES КУПИТ 200 АЭРОТАКСИ ДЛЯ ДОСТАВКИ ПАССАЖИРОВ В АЭРОПОРТ; ЭТО ПЕРВАЯ КРУПНАЯ СДЕЛКА НА ЗАРОЖДАЮЩЕМСЯ РЫНКЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ	14
РИА НОВОСТИ; 2021.02.11; В МИД РФ РАССКАЗАЛИ, КАКИЕ ВЫВОДЫ БЫЛИ СДЕЛАНЫ ИЗ ВЫВОЗНОЙ КАМПАНИИ 2020 ГОДА.....	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АРКАДИЙ ГОВОРОВ; 2021.02.10; РОССИЯ НАЧНЕТ ТРАНЗИТ НЕФТЕПРОДУКТОВ ИЗ БЕЛАРУСИ УЖЕ В МАРТЕ; БЕНЗИН НАШЕЛ ВЫХОД К МОРЮ	18
СВОБОДНАЯ ПРЕССА; ОЛЕГ БАБКИН; 2021.02.11; «КАПИЛЛЯРЫ» РОССИИ – ВОПРОС ИСТОРИЧЕСКОГО ВЫЖИВАНИЯ; СРОЧНАЯ ПОМОЩЬ МАЛОЙ АВИАЦИИ	19
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; НАТАЛИЯ ГЕРАСИМОВА; 2021.02.11; АВИАКОМПАНИИ «ВЫЛЕТАЮТ» ИЗ КРИЗИСА. КОГДА РЕЙСОВ ЗА ГРАНИЦУ СТАНЕТ БОЛЬШЕ?	21
СПУТНИК АБХАЗИЯ; 2021.02.11; ОЗГАН ОБСУДИЛА С РОСАВИАЦИЕЙ ПРОЦЕСС ВОССТАНОВЛЕНИЯ СУХУМСКОГО АЭРОПОРТА.....	22
ТАСС; 2021.02.11; ГРУЗОПОТОК ПО СМП В 2024 ГОДУ МОЖЕТ ДОСТИЧЬ 60 МЛН ТОНН.....	23
РИА НОВОСТИ; 2021.02.11; ХУСНУЛЛИН ОБРАТИЛ ВНИМАНИЕ НА НИЗКОЕ КАССОВОЕ ИСПОЛНЕНИЕ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ В КАРЕЛИИ	24

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ ТОЛМАЧЕВ; 2021.02.11; ДОРОГИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ ВЕДУТ В ОДИН СУД; БЫВШИМ ВОРОНЕЖСКИМ ЧИНОВНИКАМ ПРЕДЪЯВИЛИ ОБВИНЕНИЯ ПО ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ.....	24
ТАСС; 2021.02.11; В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ НА 35% БОЛЬШЕ ДОРОГ, ЧЕМ ЗА ПРЕДЫДУЩИЕ ДВА ГОДА.....	25
ТАСС; 2021.02.11; В УФО ЗА ГОД ПЛАНИРУЮТ ПРИВЕСТИ К НОРМАТИВНОМУ СОСТОЯНИЮ БОЛЕЕ 300 КМ ДОРОГ	26
ТАСС; 2021.02.11; АБХАЗИЯ И РФ НАМЕРЕНЫ УВЕЛИЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТИ ПОГРАНИЧНОГО ПЕРЕХОДА ПО РЕКЕ ПСОУ	27
ТАСС; 2021.02.11; ФИНЛЯНДИЯ ОГРАНИЧИТ ВРЕМЯ НОЧНОЙ РАБОТЫ ТРЕХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ С РОССИЕЙ	27
ГУДОК; 2021.02.11; УТВЕРЖДЕНА КОНЦЕПЦИЯ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТА.....	28
ТАСС; 2021.02.11; МИШУСТИН УТВЕРДИЛ КОНЦЕПЦИЮ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ДО 2035 ГОДА.....	28
ТАСС; 2021.02.11; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ ПОДГОТОВИТЬ ПРОГРАММУ ЦИФРОВИЗАЦИИ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ	29
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.11; СЕНАТОР ИННА СВЯТЕНКО: ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ ЗА БЕЗБИЛЕТНЫЙ ПРОЕЗД НЕДОПУСТИМО.....	30
ТАСС; 2021.02.11; ПАРК «ПАССАЖИРАВТОТРАНСА» ПЕТЕРБУРГА ПОЛУЧИЛ 65 АВТОБУСОВ НА ЭКОЛОГИЧЕСКОМ ТОПЛИВЕ	30
ИНТЕРФАКС; 2021.02.11; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА I ЭТАП НОВОЙ ТРАССЫ А-289 ИЗ КРАСНОДАРА В КРЫМ	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2021.01.12; ВРЕМЯ СОБИРАТЬ КАМУШКИ; В ЦЕНТРЕ ГОРОДА ПОЯВИТСЯ НОВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.....	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2021.02.12; В МОСКВЕ ЗАВЕРШАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА	32
ТАСС; 2021.02.11; МИНПРОМТОРГ ОЦЕНИЛ ВЛИЯНИЕ ЗАПРЕТА ВВОЗА Ж/Д КОЛЕС С УКРАИНЫ НА РОСТ ЦЕН	33
ТАСС; 2021.02.11; У РЖЕВСКОГО МЕМОРИАЛА ПОД ТВЕРЬЮ ПОЯВИТСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ.....	33
ТАСС; 2021.02.11; В ПРОКУРАТУРЕ НАЗВАЛИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНУЮ ПРИЧИНУ СХОДА ВАГОНОВ В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ.....	34
ТАСС; 2021.02.11; ЗАХАРОВА: РОССИЯ РЕШАЕТ ВОПРОС ОБ ОКАЗАНИИ МЕДПОМОЩИ НАХОДЯЩИМСЯ В КИТАЕ МОРЯКАМ ИЗ РФ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2021.02.11; АТОМФЛОТ ПЛАНИРУЕТ В АВГУСТЕ ПОЛУЧИТЬ ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «СИБИРЬ».....	35
ИНТЕРФАКС; 2021.02.11; ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» 18-20 ФЕВРАЛЯ ВОЗОБНОВИТ ПРОВОДКИ ПОСЛЕ РЕМОНТА	36
АРИГ УС; 2021.02.11; В БУРЯТИИ ОБСУДИЛИ СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ	36
ИНТЕРФАКС; 2021.02.11; «АВИАЦИОННЫЙ РЫНОК В 2021 Г. БУДЕТ РАСТИ, РАБОТЫ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ ПРОСТО МОРЕ».....	36
ЭЛЕКТРОННАЯ ГАЗЕТА «ВЕК»; АЛЕКСАНДР САРГИН; 2021.02.11; ОЛЕГ ПАНТЕЛЕЕВ: УРОВЕНЬ ИЗДЕРЖЕК ВЕЛИК, А ПЛАТЕЖЕСПОСОБНЫЙ СПРОС НИЗОК.....	40
ТАСС; 2021.02.11; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПРОДАЖУ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАБИЛЕТОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	41

ТАСС; 2021.02.11; СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА ИВАНОВ ПОДДЕРЖАЛ УВЕЛИЧЕНИЕ ЧИСЛА ЛОУКОСТЕРОВ В РОССИИ	41
ТАСС; 2021.02.11; ПРОДАЖИ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАБИЛЕТОВ ИЗ ПРИМОРЬЯ НАЧНУТСЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ	41
ТАСС; 2021.02.11; ТРУТНЕВ: ЕДИНАЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ БУДЕТ БАЗИРОВАТЬСЯ НА ХОЛДИНГОВОЙ СТРУКТУРЕ	42
ТАСС; 2021.02.11; ИЗ АЭРОПОРТА СТРИГИНО В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ НАЧНУТ СОВЕРШАТЬ РЕЙСЫ В КИРГИЗИЮ.....	43
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА БОНДАРЕНКО; 2021.02.11; ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ ПРЕДЛОЖАТ ПРОДАВАТЬ СУБСИДИРОВАННЫЕ АВИАБИЛЕТЫ ОНЛАЙН	43
ТАСС; 2021.02.11; АВИАКОМПАНИЯ S7 РАЗРЕШИЛА Пассажирам ПЕРЕВОЗИТЬ В САЛОНЕ САМОЛЕТА ДО ПЯТИ ЖИВОТНЫХ	43
ПРАЙМ; 2021.02.11; «ПОБЕДА» НЕ МОЖЕТ УЧАСТВОВАТЬ В СУБСИДИРУЕМЫХ ПРОГРАММАХ НА ЗАЯВЛЕННЫХ УСЛОВИЯХ – ИСТОЧНИК	44
ИНТЕРФАКС; 2021.02.11; ФАС ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ ЦЕНАМИ НА АВИАБИЛЕТЫ МОСКВА-ЧЕЛЯБИНСК ПОСЛЕ ПРЕКРАЩЕНИЯ РЕЙСОВ АЭРОФЛОТА	45
КОММЕРСАНТЬ; ЕЛЕНА ШЕПЕЛЕВА; 2021.02.11; ПЕРЕВОЗЧИК ПОСТАВИЛ НА КРАСНОЕ; В КОНЦЕ ФЕВРАЛЯ АВИАКОМПАНИЯ NORDSTAR ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ РОСТОВА С ЕГИПТОМ.....	45
КОММЕРСАНТЬ САМАРА; 2021.02.12; КУРУМОЧУ ДАЛЕКО ДО ВЗЛЕТА; САМАРСКИЙ АЭРОПОРТ ОПУСТИЛСЯ НА ДВЕ ПОЗИЦИИ В СПИСКЕ САМЫХ ЗАГРУЖЕННЫХ В СТРАНЕ	46
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ТАТЬЯНА РЯБОВА; 2021.02.11; КАКИМ СТАЛ 2020 ГОД ДЛЯ АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА; ПАНДЕМИЯ, НОВЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ И ПОВОДЫ ДЛЯ ГОРДОСТИ.....	48
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2021.02.11; ПОЛОСА РАЗГОНА; В ЯКУТИИ НАЧИНАЕТСЯ МАССОВАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТОВ	50

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЬ ЧЕРНОЗЕМЬЕ; 2021.02.12; КУРСК СЪЕЗЖАЕТ С РЕЛЬСОВ; МАРШРУТЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ МОГУТ СМЕНИТЬ В ОКТЯБРЕ 2021 ГОДА

В Курске с октября 2021 года планируют кардинально сменить маршруты общественного транспорта. На смену действующей должна прийти система с магистральными и пересадочными маршрутами, работать на которых будут новые машины, в том числе большого класса. Включаящую это и другие изменения концепцию развития перевозок представил НИИ автотранспорта Москвы. Документ не исключает закрытие всех, кроме одного, трамвайных маршрутов и демонтаж части рельсов.

Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ) Москвы представил на пресс-конференции 9 февраля новую маршрутную сеть агломерации Курска. Разработчик предложил двухуровневую пересадочную модель, основанную на магистральных и подвозящих маршрутах. Пересадки, подчеркнули на пресс-конференции, будут бесплатными.

Реализация проекта запланирована в два этапа. Первый намечен на 2021–2022 годы, второй – на 2023–2024 годы. Как указано в презентации проекта, число маршрутов планируется сократить с нынешних 99 до 85 в 2021–2022 годах и до 56 в 2023–2024-х. Это в том числе снизит уровень дублирования на улицах Ленина, Перекальского, Дзержинского, Энгельса, Карла Маркса, Запольной и 50 лет Октября.

Планируется также сокращение подвижного состава. Сейчас в Курске, по данным разработчика, действует 665 единиц транспорта, средняя скорость которого составляет 17,5 км/ч, а средний интервал в часы пик – 21 минуту. К 2022 году их число сократится до 520, к 2024-му – до 310. Речь, впрочем, идет не столько о сокращении парка, сколько о замене ПАЗов и маршруток на более современную технику, способную перевозить больше пассажиров. Как следует из презентации, в городе должны работать 53 автобуса большого класса, 209 малого класса, 48 троллейбусов, а также шесть трамваев. В 2024-м средняя скорость этого транспорта должна вырасти до 22,7 км/ч, а интервал – уменьшиться до 13 минут.

Губернатор Курской области Роман Старовойт по итогам встречи с главой **Минтранса Виталием Савельевым** сообщил на своей странице в «ВКонтакте», что регион направит в министерство заявку на поставку 55 автобусов, 22 троллейбусов и 16 трамваев. «Будем обновлять общественный транспорт. Благодаря **нацпроекту “Безопасные и качественные автомобильные дороги”** подвижной состав сможем обновить с 60%-ной скидкой на лизинг», – написал господин Старовойт.

Новая концепция предполагает при этом существенное сокращение сети курского трамвая, о проблемах развития которого ранее неоднократно заявляли региональные и городские власти.

На пресс-конференции отмечалось, что разработчик предложил восемь вариантов изменения трамвайной сети. Однако в итоговой презентации указан только один. Он предполагает ликвидацию трех маршрутов и сохранение одного, на котором и будут работать шесть новых вагонов. Единственный обновленный маршрут №1 будет начинаться на западной окраине Курска, в районе хлебозавода, проходить центральные улицы, железнодорожный вокзал и трамвайное депо и заканчиваться на восточной окраине у площадки ЗАО «Курская подшипниковая компания».

В администрации отметили, что концепция «находится на стадии обсуждения» и еще может корректироваться. Власти готовы принять предложения по ее улучшению. Проект обсудят на общественных слушаниях, после чего местные депутаты смогут его утвердить. На данный момент запуск новой маршрутной сети планируется в октябре 2021 года, сообщили «Ъ-Черноземье» в комитете транспорта и автомобильных дорог администрации Курской области. «В текущем году, после утверждения документов транспортного планирования, планируется организация двухуровневой маршрутной сети наземного транспорта, основанной на пересадочной модели и включающей магистральные и подвозящие маршруты», – подтвердили в администрации.

Для «качественной организации работы» новых маршрутов власти намерены создать единого оператора муниципального транспорта.

Первоначально планировалось, что он появится еще до конца 2020 года, объединив три принадлежащих городу и области автопредприятия. Однако эту реформу отложили, чтобы совместить с внедрением новой концепции общественного транспорта. «В настоящее время осуществляется подготовка к формированию конкурсной документации в целях определения перевозчика», – сказали в комитете транспорта. Согласно концепции полностью транспортную сеть Курска могут обновить к 2024 году.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин считает «однозначно актуальным» реформирование маршрутной сети Курска, но проходить оно должно комплексно. «Сейчас в центре города на одной остановке сходятся 35–40 разных маршрутов. В основном, небольшие маршрутки. Так транспорт не организуется. Новая схема в России уже несколько раз успешно опробована, например, в Твери. Нужно разделить маршруты на магистральные (транковые) и подвозящие (фидерные). На магистральных будут работать автобусы большого класса с высокой частотой, а подвозящие должны подвозить на магистраль пассажиров», – рассказал господин Блинкин.

По его мнению, «безлошадный человек поедет и в старом автобусе, и в новом». Но у разработчиков проекта идея – пересадить на общественный транспорт значительное число автомобилистов. В таком случае требуется изменение билетной политики, создание единых проездных. Ведь «если вместо одного билета придется сначала платить на подвозящем маршруте, а потом – на магистральном, то реформа вряд ли будет одобрена населением». Кроме того, необходима «реформа взаимоотношений города, извозчика и пассажира», отметил эксперт.

Единый билет возможен только тогда, когда выручка попадает не перевозчику, а единой городской системе, которая эти деньги дальше распределяет по компаниям. Необходимо введение брутто-контрактов, когда город платит извозчику за рейсы, выполненные по расписанию, а качество работы контролируется IT-оболочкой», – заключил Михаил Блинкин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4684448>

КОММЕРСАНТЪ; 2021.02.11; В АЭРОПОРТУ КУРСКА ХОТЯТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ

В федеральный план развития магистральной инфраструктуры могут включить реконструкцию взлетно-посадочной полосы курского аэропорта в период с 2025 до 2030 года. Об этом губернатор Роман Старовойт договорился на встрече с главой Минтранса Виталием Савельевым.

Предполагается, что реконструированная полоса позволит принимать самолеты средней и большой вместимости. Это должно «существенно расширить географию полетов и увеличить пассажиропоток», рассчитывает господин Старовойт. При этом единственная взлетная полоса аэропорта, напомним, используется также и истребителями авиаполка, дислоцированными на прилегающем аэродроме Халино.

В 2020 году пассажиропоток курского аэропорта превысил 55 тыс. человек. Несмотря на пандемию, этот показатель существенно вырос к 2019-му, когда пассажиропоток составил около 37 тыс. человек. По данным администрации региона, в 2020 году из курского аэропорта было совершено 1,1 тыс. рейсов в Москву, Санкт-Петербург, Анапу, Сочи и Симферополь.

<https://www.kommersant.ru/doc/4683675>

РБК; НАТАЛЬЯ КОВКИНА; 2021.02.11; В КУРСКЕ ДО 2023 ГОДА НАМЕРЕНЫ ПОСТРОИТЬ РЯД КРУПНЫХ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ; ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ ВЛАСТИ РЕГИОНА ПЛАНИРУЮТ ПРИВЛЕЧЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

Правительство РФ выделит дополнительные средства на опережающую реализацию мероприятий **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, об этом договорился губернатор Роман Старовойт с **министром транспорта России Виталием Савельевым** на встрече в Москве.

В частности, только на реконструкцию улицы Бойцов 9-й дивизии будет направлено порядка 139 млн рублей из федерального бюджета. Это позволит ввести объект в эксплуатацию уже до конца этого года. Как отметил Роман Старовойт, модернизация повысит пропускную и провозную способность магистрали и обеспечит транспортную доступность густонаселенного Юго-западного микрорайона.

Всего до 2023 года запланированы строительство и реконструкция семи транспортных объектов. В их числе реконструкция улицы Светлой на участке от Фестивальной до Карла Маркса.

«Сейчас она в ужасном состоянии и не обеспечивает безопасный и комфортный проезд. Проектная документация уже готова. Активно работаем над проектированием транспортной развязки на пересечении проспектов Победы и А. Дериглазова. Рассчитываем начать строительство в следующем году. В июне планируем приступить к строительству дороги, которая соединит Северный микрорайон с северным въездом в город», – рассказал Роман Старовойт.

Кроме того, губернатор сообщил о планах развития курского аэропорта. По его словам, достигнута договоренность о включении реконструкции взлетно-посадочной полосы в федеральный план развития магистральной инфраструктуры в период с 2025 до 2030 года. Предполагается, что после реконструкции курский аэропорт сможет принимать самолеты средней и большой вместимости, что существенно расширит географию полетов и увеличит пассажиропоток.

<https://chr.rbc.ru/chr/freenews/602517919a7947c3672ffa13>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.12; ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ ПОРА ЗАУГЛЯТЬСЯ; ОАО РЖД ИЩЕТ ДЛЯ ВЫВОЗА С НОВЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ 700 МЛРД РУБ.

Чтобы обслужить перспективные объемы отгрузок с угольных месторождений Дальнего Востока, ОАО РЖД нужно сверх плана вложить 700 млрд руб. в участок Тынды–Ванино. Для вывоза дополнительных 57 млн тонн железнодорожники предлагают сократить квоту Кузбасса и дать преференции грузоотправителям с Дальнего Востока. Найти средства на новые стройки в ОАО РЖД планируют с помощью ряда решений, от инвестиционных тарифов до концессий. Однако эксперты называют завышенными оценки и потенциального роста объема перевозок угля, и масштабов необходимых работ.

ОАО РЖД по поручению вице-премьера Юрия Трутнева оценило размер мероприятий, необходимых для вывоза с новых месторождений ДФО всех заявленных объемов продукции, следует из документов, с которыми ознакомился “Ъ”.

Как отмечают в монополии, сейчас в базе второго этапа развития Восточного полигона учтено только 13,4 млн тонн грузов с Эльгинского месторождения (принадлежит «А-Проперти» Альберта Авдоляна) с 2025 года, хотя производителем заявлены 30 млн тонн с 2025 года и 50 млн тонн в 2030-х годах. Объемы Сугодинско-Огоджинского месторождения (25% у «Ростеха», 75% – у компании Екатерины Лапшиной, ранее управлявшей активами господина Авдоляна и его партнера Сергея Адоньева), заявленные на уровне 20 млн тонн в 2025–2030 годах, не учтены в планах по Восточному полигону вообще.

Таким образом, по оценке ОАО РЖД, дополнительные объемы угля с месторождений ДФО, не укладывающиеся в имеющиеся планы по развитию Восточного полигона до 2024 года, могут достичь 56,6 млн тонн.

В ОАО РЖД комментариев не дали, угольщики ДФО не ответили на запросы “Ъ”.

Для вывоза новых объемов ОАО РЖД предлагает дополнительно развить участок БАМа Тында–Комсомольск–Ванино, построив 956 км дополнительных главных путей и электрифицировав 1,7 тыс. км трассы.

Также предусмотрено строительство моста через Амур и нового Кузнецовского тоннеля. Эти мероприятия, по расчетам ОАО РЖД, обойдутся в 700 млрд руб. без учета внешнего энергоснабжения участка Тында–Комсомольск и потенциальной потребности в развитии портов Ванино–Совгаванского узла. Также ОАО РЖД предлагает рассмотреть восстановление первоначальной структуры грузопотоков, запланированных в первом этапе Восточного полигона.

Эта структура предполагала, что будет меньше грузов Кузбасса, а больше – с дальневосточных месторождений. Тогда перевозка угля из Кузбасса сократится до 39,5 млн тонн (ОАО РЖД уже предлагало сократить ее на 11 млн тонн, до 42 млн тонн, см. “Ъ” от 18 сентября 2020 года). Однако это позволит дополнительно вывезти лишь 16,6 млн тонн с Эльги, а вывоз с Огоджи обеспечен не будет. Также монополия предлагает предусмотреть приоритет грузоотправителей ДФО, скорректировав правила недискриминационного доступа (с 2020 года по ним распределяются дефицитные мощности Восточного полигона). ОАО РЖД уже обратилось в Минтранс с предложением корректировок – в частности, введения приоритета для коксующегося угля и продукции малого бизнеса. **В Минтрансе “Ъ” сообщили, что решение по этим предложениям пока не принято.**

Лишних 700 млрд руб. в долгосрочной инвестпрограмме ОАО РЖД нет.

Эта сумма лишь немногим уступает суммарным инвестициям во второй этап Восточного полигона. Для того чтобы ее собрать, ОАО РЖД предлагает целый ряд мер, в том числе предоставление льготы по налогу на имущество, введение на участке Тында–Ванино условия ship-or-put, дополнительного инвестиционного тарифа в 0,25 руб. за тонно-км с 2026 года (сейчас порядка 0,38 руб., подсчитали собеседники “Ъ”), привлечение частных инвесторов к выкупу вечных бондов ОАО РЖД, а также использование обсуждаемого сейчас механизма дальневосточной концессии. Она, объяснял в январе глава Минвостокразвития Алексей Чекунов, отличается от стандартной тем, что расходы по процентам, которые несет государство, переключаются на бенефициаров инфраструктуры в виде инфраструктурного сбора, который те начинают платить, после того как объект запущен.

На наполеоновские планы по развитию угольной отрасли ДФО, отмечает Максим Худалов из АКРА, ОАО РЖД отвечает не менее наполеоновским запросом на инвестиции. Он предполагает, что последует торг, который выльется лишь в некоторое увеличение инвестиций в развитие Восточного полигона. Он напоминает, что пока никто не понимает, как будет работать система «углеродных налогов» в ЕС и Китае, а поэтому вряд ли государство сделает серьезную ставку на уголь – а именно об этом и идет речь в данной концепции.

<https://www.kommersant.ru/doc/4684429>

ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2021.02.12; В АЭРОПОРТАХ ВВОДЯТ БИОМЕТРИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ; «ДОМОДЕДОВО» И «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НАЧАЛИ ОСНАЩАТЬСЯ БИОМЕТРИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПАССАЖИРОВ

Аэропорт «Домодедово» планирует в ближайшее время внедрить контроль пассажиров по биометрии лица – дата начала использования технологии зависит от сроков подписания приказа **Минтранса**, который вводит возможность биометрической идентификации личности при проведении предполетного досмотра (сейчас документ проходит общественное обсуждение).

Уже установленные в «Домодедово» автоматизированные турникеты (eGate) в зоне таможенного контроля, галерее вылета международных рейсов и всех выходов на посадку в ближайшем будущем оснастят видеокамерами для распознавания лиц, рассказали «Ведомостям» в пресс-службе аэропорта. Также в «Домодедово» пассажир самостоятельно сможет вносить свои биометрические данные на стойках регистрации и в CUSS-киосках для регистрации багажа.

Система обработки биометрических данных позволит полностью автоматизировать прохождение предполетных процедур, с момента регистрации до посадки на самолет, минимизировав участие человека, считают представители «Домодедово». В результате путешественник, предоставив биометрические данные, будет проходить все предполетные процедуры без предъявления бумажных документов. Чтобы получить такую возможность, гражданину России необходимо будет сдать данные в Единую биометрическую систему (ЕБС) в одном из отделений банков, а также дать согласие на использование биометрии в конкретных целях.

Работы по внедрению биометрического контроля ведутся и в «Шереметьево». Технологии обработки биометрических данных в аэропорту уже используются в целях обеспечения транспортной и авиационной безопасности, сообщили «Ведомостям» в пресс-службе аэропорта. «Также проводятся подготовительные работы для того, чтобы после внесения изменений в федеральные авиационные правила в кратчайшие сроки предоставить услугу биометрической идентификации пассажирам», – заверили там.

Без изменения нормативно-правовых актов нет возможности реализовать ключевой кейс применения технологий искусственного интеллекта: возможность отказа от использования посадочного талона и паспорта в пользу применения технологий лицевой биометрии, подчеркнули в пресс-службе «Шереметьево». «Уровень безопасности при использовании биометрических данных существенно вырастет, но внедрение этих технологий требует и соответствующего развития государственных биометрических систем, являющихся неотъемлемой частью этого процесса», – считают в «Шереметьево».

Для идентификации клиентов с использованием ЕБС организации должны обеспечить безопасность персональных данных, а также соблюсти требования по информационной безопасности, устанавливаемые регулятором, отмечают в «Ростелекоме» (является оператором ЕБС). «Аэропорт должен подписать соглашение с «Ростелекомом» и подключиться к контуру этой системы с соблюдением всех норм информационной безопасности. После этого в здании аэропорта необходимо организовать точки контроля пассажиров: установить и настроить биометрические терминалы, а также обеспечить наличие согласия от пассажиров на получение услуги по биометрии», – объясняют в пресс-службе компании.

Согласно исследованиям SITA в ближайшие годы инвестировать в биометрические технологии планируют около 75% международных аэропортов. Безбумажные системы Self-Boarding уже активно внедряются, например, в аэропортах Хитроу (Великобритания), Караско (Уругвай), Гонконге, Дубае, Мексике и других странах. Авиакомпания Lufthansa

в 2018 г. осуществила посадку 350 пассажиров за 20 мин с помощью своей биометрической системы в аэропорту Лос-Анджелеса. В Минцифры предполагают, что к 2030 г. доля пассажиров, обслуживаемых в российских аэропортах с использованием данных из ЕБС, достигнет 30%. Применение биометрической идентификации сделает прохождение всех процедур в аэропортах удобнее и исключит физический контакт сотрудников аэропортов и пассажиров с документами, заявили в министерстве.

Распознавание личности с использованием биометрических технологий должно стать в перспективе альтернативой использованию паспорта и других носителей на многих этапах прохождения и обслуживания в аэропорту, считает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев: «Сегодня паспорт требуется от пассажира на регистрации, при прохождении предполетного досмотра, а также в ряде случаев при выходе на посадку. Используя биометрические технологии, можно один раз идентифицировать пассажира, а дальше считывать данные и открывать гейты без вспомогательных носителей – посадочного талона и паспорта». Впрочем, представители силовых структур в разных странах считают уровень достоверности при идентификации по биометрии недостаточным, отмечает Пантелеев: «Поэтому там, где нужно идентифицировать личность надежно и достоверно, такой подход пока неприменим. Но с развитием технических средств можно будет обеспечить надежность и такого распознавания». Председатель правления Ассоциации малых авиационных предприятий Сергей Детеньшев, напротив, считает, что «иногда люди не способны идентифицировать преступника по документу, тогда использование биометрии существенно облегчит задачу».

Безопасность сегодня – базовый функционал, на основе которого в перспективе можно реализовывать все новые опции для обеспечения комфорта пассажиров: анализировать предпочтения, подбирать рекламу, подсказывать специальные предложения в Duty Free, говорит Дмитрий Дырмовский, генеральный директор группы компаний ЦРТ – разработчика решений в области биометрического контроля:

«Так аэропорт будет трансформироваться в дружелюбное цифровое пространство, где пассажирам комфортно, а аэропорты при этом получают грамотный инструмент для увеличения неавиационных доходов». Переход на защищенные и надежные биометрические методы идентификации – это действительно показатель по-настоящему зрелого подхода к вопросу обеспечения безопасности, считает генеральный директор Biosmart Александр Дремин: «Сегодня российские разработчики биометрических решений способны удовлетворить запрос со стороны государства и бизнеса. Внедрение биометрических систем представляется вполне реалистичным уже в краткосрочной перспективе. Некоторые из биометрических модальностей (например, по лицу или по венам ладони) дают возможность идентифицировать человека бесконтактно, что особенно важно в условиях пандемии».

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2021/02/11/857655-aeroportah-biometricheskii>

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ФРОЛОВА; 2021.02.12; «ДОВЕЗТИ ДО ДОМА»: ПОДРОСТКОВ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ЗАПРЕТИЛИ ВЫСАЖИВАТЬ ИЗ ТРАНСПОРТА

Госдума приняла законопроект, согласно которому водителям и кондукторам запрещено высаживать из общественного транспорта детей до 16 лет. Данная мера распространяется только на несовершеннолетних, которые едут без сопровождения родителей. В Госдуме и **Минтрансе** нововведение связали с участившимися случаями высадки подростков во время морозов, что создает риск для их жизни и здоровья. Как будет соблюдаться закон – разбирались «Известия».

Высаживать запрещено

Госдума приняла во втором (основном) чтении законопроект, запрещающий высаживать из общественного транспорта детей-безбилетников, которые едут без родителей. Изменения планируется внести в ст. 20 федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

«Проектом федерального закона установлен запрет принудительной высадки безбилетного лица, являющегося несовершеннолетним, не достигшим возраста 16 лет, следующего без сопровождения совершеннолетнего лица», – говорится в пояснительной записке к проекту, разработанному **Министерством транспорта РФ**.

Отмечается, что данная норма не будет действовать в случае, если вместе с подростком едет взрослый сопровождающий. При отказе от оплаты проезда им придется вместе выйти на ближайшей остановке.

Благодаря законопроекту в транспортный устав вносятся и другие изменения: в частности, региональные власти наделяются правом самостоятельно утверждать порядок контроля за оплатой проезда, перевозки багажа и ручной клади. Контролеры смогут требовать от пассажиров документы – если, к примеру, у них появятся сомнения при определении возраста.

– Сегодня порядок регламентируется исключительно федеральными правилами и не учитывает местной специфики, – пояснил один из авторов поправок ко второму чтению законопроекта, член комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Сияговский.

По мнению парламентария, нововведения дадут возможность дифференцированного подхода к решению проблемы и расширят полномочия местных органов власти.

Ради безопасности детей

По словам спикера Госдумы Вячеслава Володина, принятие поправок связано с участвовавшими случаями, когда в разных регионах России подростков высаживали из автобусов зимой и они могли замерзнуть или погибнуть.

– Детей, у которых не было денег оплатить проезд, выгоняли на мороз, и они были вынуждены несколько километров идти пешком. Недопустимо ребенка, который едет один, высаживать из общественного транспорта. Это может привести к трагедии, – отметил он.

Зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский рассказал «Известиям», что в 12 регионах страны (Вологодская, Калужская, Нижегородская, Самарская, Саратовская, Тюменская области, Республика Тыва, Чеченская Республика, Забайкальский край, Чукотский АО, Новосибирск и Санкт-Петербург) уже утвердили документы, запрещающие высаживать детей из транспорта. Однако в целом подобные инциденты всё еще возникают.

– Мы неоднократно обращали внимание на необходимость законодательного определения на федеральном уровне допустимых мер воздействия в отношении детей, не оплативших проезд. К сожалению, в отсутствие нормативно-правовой базы в ряде регионов происходили инциденты, когда детей высаживали на мороз – а это можно трактовать как оставление в опасности, – сказал Афонский, пояснив, что запрет будет действовать как для муниципальных, так и для частных перевозчиков, осуществляющих городское, пригородное и междугородное сообщение.

В свою очередь, Владимир Сияговский в беседе с «Известиями» подчеркнул, что поправки носят «не только правоприменительный, но и морально-этический характер», потому в будущем их следовало бы распространить также на пенсионеров и беременных женщин. Принятые меры, по его мнению, помогут обезопасить детей от возможных несчастных случаев и проблем со здоровьем.

– Лица, позволившие себе посадить ребенка, не достигшего 16 лет, будут привлекаться к административной ответственности. Как правило, это штраф, – подытожил депутат.

Первый шаг

Председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов считает, что законопроект только первый шаг на пути к тому, чтобы запретить перевозчикам высаживать детей из транспорта. Дальше должны работать регионы, которым предстоит принять соответствующие нормативные акты и установить порядок составления протоколов в отношении нарушителей.

– Проект определяет порядок работы и передает полномочия на региональный уровень. До тех пор, пока в каждом субъекте не будет закреплена административная ответственность за высадку детей с четко фиксированной суммой штрафа, запрет работать не будет, – сказал Зотов «Известиям».

До последнего времени перевозчиков могли привлекать только к уголовной ответственности по ст. 125 УК РФ («Оставление в опасности»). Но такая мера применялась только в крайних случаях – например, когда детей высаживали из транспорта в темное время суток, за городом или в сильные морозы.

Так, например, произошло в Екатеринбурге, когда кондуктор маршрутки заставила девятилетнюю девочку выйти на улицу в 30-градусный мороз. Школьнице, потерявшей проездной, пришлось целый час идти домой пешком. А в Москве водитель высадил третьеклассницу, ехавшую в Мытищи, из-за того, что у нее не хватало 40 рублей на проезд. Без денег и телефона девочка пошла к железнодорожной станции Лосиноостровская, где ее несколько часов спустя заметил охранник. К этому моменту мама ребенка уже обратилась в полицию и заявила об исчезновении дочери.

– Данную трактовку сложно применять, когда подобное происходит днем и в теплое время года. В таких случаях идет речь об административной ответственности, которая может быть установлена на уровне регионов, – сказал собеседник «Известий».

По словам эксперта, в последнее время одним из самых обсуждаемых вопросов стало, означают ли поправки, что проезд для подростков будет бесплатным. Законопроект не отвечает на него в полной мере – должен быть разработан механизм, как поступать кондуктору или водителю в случае, если ребенок не может приобрести билет.

– Для того чтобы безбилетные проезды не стали нормой, можно применить опыт Санкт-Петербурга. Там детей довозят до конечной остановки и передают сотрудникам полиции либо родителям, а затем составляют в отношении последних протокол. Так и сами подростки не будут заинтересованы в обмане перевозчиков, думая, что их всё равно не высадят. Нужно формировать правильное поведение в обществе – проезд должен быть оплачен, – подытожил Зотов.

Родительская ответственность

Согласие с экспертом выразила адвокат Юлия Кузнецова, по мнению которой главным рычагом для соблюдения закона о запрете высадки детей станет наступление ответственности в отношении водителей и кондукторов.

– Думаю, на первый раз достаточно применить санкцию в виде административного штрафа, например, от 5 тыс. до 15 тыс. рублей, чтобы в следующий раз виновные лица задумались о последствиях. При повторном нарушении можно предусмотреть приостановление деятельности и лишение права управления к водителям на срок до 30 суток, – отметила Кузнецова в беседе с «Известиями».

По словам юриста, сейчас в российском законодательстве предусмотрена административная ответственность за безбилетный проезд пассажира (ст. 11.18 КоАП), однако привлекать по данной статье можно только граждан, достигших 16-летнего возраста. В противном случае, пояснила адвокат, ответственность могут понести родители.

– Может быть поставлен вопрос о привлечении их за ненадлежащее исполнение своих обязанностей (ст. 5.35 КоАП РФ). При этом должно быть доказано, что именно родители виновны в совершении ребенком правонарушения: не дали ему денег на проезд, не

обеспечили проездным билетом и т.д. Если окажется, что ребенок забыл или потерял проездной билет или деньги, вины взрослых здесь нет, – сказала собеседница «Известий». В случае если родителей ребенка всё же привлекут к административной ответственности, им придется выплатить штраф в размере от 100 до 500 рублей, пояснила она.

<https://iz.ru/1123597/mariia-frolova/dovezti-do-doma-podrostkov-bezbiletnikov-zapretili-vysazhivat-iz-transporta>

ВЕДОМОСТИ; ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ, ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2021.02.12; БЕСПИЛОТНИКАМ ЗАКОН НАПИСАН; У РАЗРАБОТЧИКОВ ВОЗДУШНЫХ И НАЗЕМНЫХ БЕСПИЛОТНИКОВ БУДЕТ БОЛЬШЕ СВОБОДЫ ПРИ ИСПЫТАНИЯХ СВОИХ ИЗДЕЛИЙ

Нормы законов «О безопасности дорожного движения», «О защите персональных данных», Воздушного кодекса, а также закона об обязательном автостраховании гражданской ответственности можно будет корректировать или отменять для участников экспериментов с инновационными транспортными средствами. Это следует из законопроекта, подготовленного Минэкономразвития, с которым ознакомились «Ведомости».

Принципиальную возможность корректировать обязательные для всех правила в тестовых зонах дает принятый в 2020 г. закон «Об экспериментальных правовых режимах (ЭПР) в сфере инноваций».

Однако изменения этих правил не могут противоречить действующим законам. Чтобы у правительства возникли основания временно приостанавливать действия тех или иных нормативных актов на отдельных территориях, эта возможность должна быть соответствующими законами предусмотрена. Законопроект Минэкономразвития как раз и решает эту проблему – он вносит в многочисленные законодательные акты поправки, звучащие практически одинаково: «Действие данного требования может быть изменено или исключено в отношении участников экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций...»

Например, корректировке в рамках эксперимента может подвергнуться норма закона о безопасности движения, предписывающая ставить участвующее в нем транспортное средство (ТС) на учет, следует из законопроекта. Пересмотрено или даже отменено может быть требование о страховании гражданской ответственности владельца экспериментального ТС. То же касается и требования об обязательном медосмотре водителей – по причине их отсутствия в беспилотных автомобилях.

По словам представителя Минэкономразвития, законопроект уже получил одобрение правительства и «в ближайшее время будет внесен в Госдуму». Произойдет это позже, чем рассчитывали его разработчики, – по плану в конце января этого года закон предполагалось представить на подпись президенту.

Долгое время согласования связано с замечаниями со стороны правительства Москвы, рассказал «Ведомостям» человек, знакомый с ситуацией. «Правительство Москвы действительно просило доработать законопроект в части распространения его отдельных положений на реализацию другого закона – о специальном правовом регулировании экспериментов по внедрению искусственного интеллекта в Москве», – пояснил представитель столичного департамента информационных технологий.

Новый закон позволит, например, организовать эксперименты по управлению беспилотниками вне зоны прямой радиовидимости – такие тесты сейчас готовятся в Томской области в рамках проекта «Тайга» Фонда перспективных исследований, отмечает лидер рабочей группы «Аэронет» «Национальной технологической инициативы» (НТИ) Сергей Жуков.

Также поправки позволят протестировать технологии, обеспечивающие поэтапную интеграцию беспилотных воздушных судов в общее воздушное пространство России, и

выработать для них правила, говорит он. Таких правил в России сейчас фактически нет – концепция интеграции, подготовленная **Минтрансом России**, еще должна быть утверждена правительством. «Много вопросов связано с сертификацией беспилотных авиационных систем. Очевидно, сертификация легких беспилотников не должна быть такой же дотошной, как пилотируемых летательных аппаратов. Процедура должна быть менее сложной и дорогой – но при этом гарантировать, что эксплуатация беспилотного воздушного судна будет безопасной», – рассуждает Жуков.

Воздушный кодекс допускает полеты беспилотников, а законопроект Минэкономразвития даст возможность уточнить, в каком именно пространстве они могут проходить, отмечает пресс-секретарь АНО «Платформа НТИ» Юрий Сушинов. По его словам, пилотные зоны для беспилотников будут зависеть от типа аппаратов: «Компания – опылитель кукурузы летает в своей зоне, грузоперевозчики – в своей».

Первые программы экспериментального режима полетов могут быть утверждены не ранее конца этого года, а работа в экспериментальных зонах начнется не раньше 2022 г. – к этому времени должны появиться нормативные акты, уточняющие правила работы в них, говорит Сушинов: «За счет апробации регулирования новых технологий внутри ЭПР мы сможем ускорить разработку необходимых нормативных актов и повысить их качество».

Позитивным для рынка проект Минэкономразвития считают и разработчики беспилотных автомобилей. «Тестовые проекты в рамках ЭПР позволят собрать необходимую статистику и получить опыт использования новейших технологий. Таким образом, ЭПР станут важным шагом на пути разработки федерального законодательства», – считает представитель «Яндекса». – Возможность обеспечения коммерческих пассажироперевозок на беспилотном транспорте, а также постепенное исключение страхующего водителя из процесса управления требуют дополнительного регулирования, которое может быть обеспечено в рамках ЭПР». Сейчас беспилотные автомобили «Яндекса» в тестовом режиме передвигаются по улицам столичного технопарка «Сколково», Иннополиса (Татарстан), Тель-Авива и города Энн-Арбор в США.

«Если говорить об автономных транспортных средствах, то в них устанавливается автоматизированная система управления, которая непосредственно влияет на системы управления автомобилем, – привел пример официальный представитель рабочей группы «Автонет» НТИ. – Обязательных требований к такой системе еще нет. Не установлены требования – соответственно, нет возможности пройти процедуры подтверждения соответствия этим требованиям. Без этого нельзя выезжать на дорогу. Чтобы преодолеть эти преграды, как раз и нужен закон, позволяющий временно отменять обязательные требования, содержащиеся, например, в федеральном законе «О безопасности дорожного движения». Принятие такого закона, безусловно, упростит жизнь тем компаниям, которые разрабатывают и испытывают системы автономного вождения».

Однако главный аналитик ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Андрей Ионин считает нынешний подход к регулированию рынка беспилотников неправильным: «Законопроект предполагает испытания новых технологий в зонах с ослабленным регуляторным режимом. Но никто не задается вопросом, что будет с этими инновациями после выхода из «песочницы», не исключено, что в стандартном режиме они окажутся неработоспособными, а изменения действующего законодательства – нереальными». По мнению эксперта, первостепенное внимание следует уделить гармонизации законов и технологий, а также подготовке необходимой для работы беспилотного транспорта инфраструктуры и разработке бизнес-моделей.

По оценке J'son & Partners Consulting, к 2035 г. будет продаваться до 30,4 млн шт. беспилотных автомобилей в год, объем их продаж оценивается в \$364,8 млрд. К этому времени половина всех новых автомобилей в мире будет оснащена системами автопилотирования разной степени независимости от водителя, считают аналитики.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2021/02/11/857651-bespilotnikam>

ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2021.02.12; UNITED AIRLINES КУПИТ 200 АЭРОТАКСИ ДЛЯ ДОСТАВКИ ПАССАЖИРОВ В АЭРОПОРТ; ЭТО ПЕРВАЯ КРУПНАЯ СДЕЛКА НА ЗАРОЖДАЮЩЕМСЯ РЫНКЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

Одна из крупнейших авиакомпаний мира – американская United Airlines объявила 10 февраля о стратегическом партнерстве со стартапом Archer, который занимается разработкой электрических летательных аппаратов вертикального взлета и посадки (eVTOL). Авиакомпания приобретет у него 200 аппаратов на сумму \$1 млрд для использования в качестве аэротакси, у United Airlines также будет опцион на приобретение еще 100 машин.

Партнером United Airlines в сделке с Archer выступит небольшая местная авиакомпания Mesa Airlines (возможно, она и будет оператором покупаемых eVTOL). Известно также, что United Airlines, Mesa Airlines и автоконцерн Stellantis (союз Groupe PSA и Fiat Chrysler) поучаствуют в IPO Archer: компания планирует в 2021 г. выйти на биржу, сделка должна принести компании \$1,1 млрд при оценке в \$3,8 млрд.

Archer была основана в 2020 г. По заявлению компании, ее электрические летательные аппараты будут иметь дальность полета на одной зарядке примерно 100 км при скорости 240 км/ч. Archer намерена запустить производство в 2023 г. и начать первые коммерческие полеты в 2024 г. Это довольно амбициозный план, если учесть, что аппараты Archer пока существуют в виде футуристических картинок и, соответственно, еще не прошли сертификацию.

Первым аэропортом, который будут обслуживать аэротакси United Airlines, станет аэропорт Лос-Анджелеса. По данным Archer, при доставке в аэропорт по воздуху на 20-километровом маршруте из Голливуда выбросы CO₂ в расчете на одного пассажира будут на 50% меньше в сравнении с поездкой на автомобиле с двигателем внутреннего сгорания. Правда, и стоить это будет около \$5 за 1 км с пассажира.

Отсутствие сертификатов не единственная проблема Archer и других стартапов, разрабатывающих eVTOL. Американский инвестиционный банк Morgan Stanley в начале 2019 г. спрогнозировал объем этого рынка в \$1,5 трлн к 2040 г. Но до этого участникам рынка придется решить вопросы с инфраструктурой, лицензированием пилотов, правилами полетов новых аппаратов. Кроме того, многие аналитики указывают на отсутствие на данный момент осязаемых результатов у большинства стартапов.

По информации Fortune, разработкой eVTOL сегодня занимается более 300 компаний. Это не только небольшие стартапы, но и гиганты авиационной и автомобильной промышленности. Свои футуристические картинки показывали Airbus и Boeing, Hyundai и Toyota, и даже Rolls-Royce и Cadillac. Среди небольших стартапов на слуху названия американского Joby Aviation (в декабре 2020 г. приобрел подразделение аэротакси Uber) и немецкого Lilium. Но пока никто не рискует утверждать, какие названия займут почетные места в списке лидеров рынка электрических летательных аппаратов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/11/857658-united-airlines>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.11; В МИД РФ РАССКАЗАЛИ, КАКИЕ ВЫВОДЫ БЫЛИ СДЕЛАНЫ ИЗ ВЫВОЗНОЙ КАМПАНИИ 2020 ГОДА

Замглавы МИД РФ Олег Сыромолотов в День дипломата рассказал в интервью РИА Новости, с какими трудностями пришлось столкнуться и какие выводы сделать из крупномасштабной кампании по вывозу россиян из-за рубежа в условиях пандемии.

По мнению высокопоставленного дипломата, невзирая на все сложности организационного процесса и работы на местах в условиях чрезвычайной ситуации, сотрудники ведомства справились с поставленными задачами. При этом не удалось и избежать ошибок, в первую очередь, связанных с межведомственным взаимодействием, между МИДом, Минцифры России и Минтранс России.

Он также отметил, что «тема вывоза, вернее сказать возвращения на Родину, россиян в период пандемии до сих пор еще окончательно не закрыта, и все участники этих «антикоронавирусных» мероприятий так или иначе продолжают ею заниматься».

ЧРЕЗВЫЧАЙНАЯ СИТУАЦИЯ

Комментируя события весны-лета прошлого года, замглавы российского МИД отметил, что «приостановка международного транспортного сообщения даже с одной страной – событие вообще чрезвычайное», а в данном случае произошло одностороннее закрытие границ во многих государствах, «чего не бывало со времен окончания Второй мировой войны».

«По разным оценкам, от 400 до 500 тысяч наших граждан вдруг оказались в ситуации более чем чрезвычайной», – сказал он.

При этом, по словам Сыромолотова, «МИД еще в конце 2019 года начал внимательно отслеживать нагнетающуюся обстановку в проекции динамики распространения случаев нового заболевания и в феврале-начале марта».

«Постепенно становилось очевидно, что масштабность грядущей эпидемиологической угрозы потребует ее контроля на въезде в Россию, как минимум с санитарной точки зрения, с участием многих федеральных органов исполнительной власти, степень готовности всех ведомств к такого рода задаче была достаточно высока, это достоверно», – сказал **замминистра**.

Вместе с тем, он признал, что «обвального закрытия границ никто не ожидал, тем более без заблаговременного уведомления от наших зарубежных коллег».

«Тем не менее, когда это все-таки случилось, паники не было ни у нас, ни в других министерствах – можно сказать об этом с уверенностью. Сразу же обрисовался примерный круг проблем и задач, началась подготовка к мобилизации сил и средств», – пояснил он.

Роль МИД в общегосударственной вывозной кампании была формализована 18 марта 2020 года, после чего был создан координационный штаб по вывозу. Возглавивший в тот момент штаб замглавы Сыромолотов пояснил, что «основной нашей заботой была не столько межведомственная координация вывозных мероприятий, принципиальные наработки и опыт в проведении которых у МИДа имеются, сколько обеспечение логистики на местах, получение разрешений на пролет и посадку спецбортов на территории иностранных государств, а главное – скорейший сбор данных обо всех застрявших за рубежом росгражданах».

КОЛИЧЕСТВО РОССИЯН ЗАРУБЕЖОМ

Замминистра отметил, что на момент закрытия границ сведений по точному количеству россиян за рубежом у МИД РФ не было.

«Все цифры, включая данные Ростуризма, можно было рассматривать только условно, да и то в категории «организованный туризм», под определение которого никак не попадали поездки по делам, к родственникам, на лечение», – пояснил он.

Он указал, что «МИД не осуществляет контроль за перемещениями граждан за рубежом и не следит за их выездом за пределы России».

«Постановка на консульский учет по прибытии в страну у нас также добровольная, но никак не ограничительная или обязательная мера», – добавил высокопоставленный дипломат.

Он рассказал, что «с 27 марта – даты закрытия неба – по 1 апреля 2020 года удалось полностью идентифицировать и уведомить о предстоящем вывозе в Россию только около 70 тысяч человек, в основном тех, кто регистрировался на МИДовских электронных ресурсах, вставал на временный учет в консульских учреждениях, словом тех, с кем была хоть какая-то связь».

При этом многие туристы находились в таких точках, где не всегда есть мобильная связь и электричество. По словам замглавы МИД РФ выйти из ситуации помогли в Минцифры,

тогда еще Минкомсвязь России. Он рассказал, что «небывалый объем персональных данных мы собрали действительно очень оперативно, а массив этот действительно был огромный».

«Судите сами: с учетом времени года (начало весны) росграждане массово отдыхали на курортах Южной и Юго-Восточной Азии», – заметил он.

«Только в Таиланде было более 60 тысяч человек, в Индии – 40 тысяч человек, во Вьетнаме – 30 тысяч человек, в странах Персидского залива – более 25 тысяч человек, Индонезии – 15 тысяч человек и т.д. Заметьте, мы уже не говорим о странах СНГ, США и ряде европейских государств, где традиционно проживают десятки тысяч наших соотечественников», – добавил замглавы МИД России.

Он заметил, что российская сторона вывозила всех желающих – «всех формально изъявивших желание, то есть заполнивших электронную форму на портале ЕПГУ, чьи заявления на вывоз отвечали критериям, установленным правительством Российской Федерации и оперативным штабом по предупреждению завоза новой коронавирусной инфекции на территорию нашей страны».

«В этом вопросе все задействованные ведомства строго соблюдали установленные правила, исключений не допускалось», – добавил Сыромолотов.

Отвечая на вопрос о числе вывезенных россиян, он отметил, что «если быть точным, то это 313 тысяч человек возвратившихся и более 550 вывозных авиарейсов из 138 стран мира».

Замминистра также привел данные, согласно которым, «вывоз продолжался вплоть до конца сентября прошлого года и в динамике выглядел так – пик возвращения – май, вернулись более 100 тысяч человек; апрель и июль – свыше 50 тысяч человек, а в сентябре уже спад – около 25 тысяч человек».

СУДЬБА ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ

Говоря о том, как проверялись заявления на возвращение и какова судьба персональных данных, замглавы МИД РФ рассказал, что «Минцифры России передавало полученные из заявлений с портала ЕПГУ сведения нам, в МВД России и в **Минтранс России**».

«Коллеги в свою очередь проверяли достоверность паспортов и наличие авиабилетов на возвращение, после чего на основании полученных данных совместно с Минцифры России формировали вывозные списки», – указал он.

По словам замглавы МИД РФ, «делалось это, естественно, при участии посольств и консульств, которые на местах решали все проблемные вопросы».

На вопрос об обработке и хранении персональных данных граждан, замглавы МИД РФ ответил, что «все требования Федерального закона «О персональных данных» от 27.07.2006 № 152-ФЗ нами соблюдаются неукоснительно». По его словам, «дело даже не в особом с пандемией случае, «персоналка» – слишком серьезный груз, чтобы находясь с ним наедине, можно было позволить себе какие-то вольности, даже под предлогом чрезвычайных обстоятельств».

«Используется, хранится и уничтожается как положено. А те, кому по долгу службы положено за этими процессами следить в нашем ведомстве, свое дело знают», – добавил он.

РАБОТА ТРАНСПОРТНИКОВ

Замглавы МИД РФ подтвердил, что авиоперевозчики сработали в этой ситуации хорошо.

«Вообще надо отметить слаженную работу транспортников и **Росавиации** в очень сложных организационно-технических условиях», – отметил Сыромолотов.

По его словам, «списки пассажиров непрерывно корректировались и дополнялись, полетные коридоры давались в последний момент».

«Каких-то определенных моделей работы с подобными ситуациями раньше не разрабатывалось, а бюрократия во всех странах одинаковая, эпидемиологическая угроза

даже лояльных раньше иностранных партнеров превращала в «стойких оловянных солдатиков», – добавил он.

«Практически все вопросы, казавшиеся вначале действительно неразрешимыми, всегда удавалось уладить за счет личного обаяния и дружеских контактов наших послов в странах вывоза», – заметил замглавы МИД России.

КРИТИКА И ВЫВОДЫ

Отвечая на вопрос о звучавшей критике действий властей в этом направлении, он указал, что «конструктивная критика всегда справедлива».

«Ошибки, конечно, были», – добавил замглавы МИД РФ.

В первую очередь, это касается вопроса межведомственного взаимодействия между МИДом, Минцифры России и **Минтрансом России**, уточнил он.

«Не секрет, что электронного обмена данными наладить так и не удалось. Существующие же механизмы передачи сведений устаревшие, громоздкие и трудозатратные», – посетовал замглавы МИД РФ.

Он заметил в этой связи, что «всеобщая цифровизация до нас пока не дошла».

«Как показала практика, в критических ситуациях многое срабатывало не так, как происходит в обычной штатной схеме информационного обмена ведомств, и нуждается в совершенствовании», – добавил Сыромолотов.

По его словам, «выводы мы, конечно, сделали, но далеко не все здесь зависит от МИД России».

«Залогом успешного противостояния таким масштабным явлениям как пандемия COVID-19 может быть только коллективный труд профильных министерств, результатом которого становятся всеми согласованные и отработанные «на тренажере» единые подходы и алгоритмы работы по предупреждению чрезвычайных ситуаций и ликвидации их последствий, затрагивающие в том числе жизнь и безопасность наших граждан за пределами территории Российской Федерации», – уверен замглавы российского МИД.

«В этих вопросах, лукавить не стану, мы пока не дотягиваем до заданной правительством России планки, да и от зарубежных коллег, немного, но отстаем – и в плане применимости технологий, наличия дорогостоящего оборудования, и в части оперативности нормативного правового регулирования сходных с пандемией ситуаций», – пояснил он.

Замглавы рассказал, что «даже из продвинутой в этом плане Минцифры России мы получали данные о заявившихся на вывоз по старинке – с фельдьегерем на CD-дисках».

«Представьте на минуточку, в каком режиме работал департамент ситуационно-кризисный центр, если только с ЕПГУ поступило 124 тысячи таких заявлений с приложением сканов образов документов и билетов на возвращение, которые надо было сличить с подтвержденными данными из МВД России и **Минтранса России**. А ведь списки на посадку – вещь штучная, в единственном экземпляре, как говорится», – посетовал он.

Он подчеркнул, что «ошибки тут недопустимы и непростительны, все выверялось до запятой и буквы в документах».

«Вот и приходилось перепроверять с послами по три раза, в том числе вручную», – добавил он.

Замглавы МИД РФ также рассказал, что «наш контактный центр принял только в апреле больше 40 тысяч телефонных заявок на вывоз, и дипломаты министерства по 30 человек в круглосуточную смену два месяца оказывали психологическую поддержку застрявшим в транспортном коллапсе людям».

«В таком же режиме трудились коллеги в Минцифры России, МВД России, **Минтрансе России, Росавиации**, ведь задача вывоза была общегосударственной», – заметил он, добавив, что «после еще сверялись все списки пассажиров для подтверждения бюджетных субсидий перевозчикам».

«Кстати об этом почему-то не принято говорить, но ведь Россия была одной из немногих стран, полностью оплатившей вывоз своих граждан с чужой территории и сохранившей для них принцип безвозмездности перевозки по возвращению. В большинстве государств вывозили в долг или по страховке», – указал он.

Подводя итог, Сыромолотов отметил, что, по его мнению, в ведомстве с поставленными задачами справились – «и все сотрудники, участвовавшие в этой работе, а это были не только работники ДСКЦ, но и сотрудники других подразделений министерства – департамента управления делами, НИЦИ при МИД России, дипломаты из территориальных департаментов и главное – наши универсальные, привычные ко всему заграничные работники посольств, постоянных представительств и генеральных консульств».

«Те, кто возил, поил, кормил, обогревал, собирал по всем закоулкам своих стран пребывания наших застрявших граждан, сажал их в самолет. Все они в этой нервной обстановке постоянного цейтнота работали и спасателями, и медиками, и психологами. Их труд заслуживает самой высокой оценки», – добавил он.

Высокопоставленный дипломат указал на то, что «никого произошедшее врасплох не застало, все были на местах»

«А сейчас важно выполнить работу над ошибками, укрепить формат межведомственных процедур и быть в режиме постоянной готовности к любым вызовам на территории иностранных государств, которых, уверен, будет еще немало», – заключил замглавы МИД России.

<https://ria.ru/20210210/vyvoz-1596898902.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АРКАДИЙ ГОВОРОВ; 2021.02.10; РОССИЯ НАЧНЕТ ТРАНЗИТ НЕФТЕПРОДУКТОВ ИЗ БЕЛАРУСИ УЖЕ В МАРТЕ; БЕНЗИН НАШЕЛ ВЫХОД К МОРЮ

Уже в марте этого года Россия готова начать транзит белорусских нефтепродуктов через балтийские порты Усть-Луга и Санкт-Петербург. С 2021 по 2023 год они готовы принять до 9,8 млн тонн белорусских нефтепродуктов, в 2021-м – 3,5 млн, в 2022-м – 3,2 млн и в 2023-м – 3,1 млн тонн. Проект соглашения об этом подготовлен **Минтрансом**, согласован с другими ведомствами и предварительно проработан со стороны Беларуси.

В республике работают два крупных нефтеперерабатывающих завода (НПЗ) Мозырский и Новополоцкий. Ежегодно страна экспортирует около 11 млн тонн нефтепродуктов – бензина, дизельного топлива, газойля, масел и мазута. Половина объемов уходит в соседние страны железной дорогой или автомобильным транспортом, а половина направляется на экспорт через порты стран Балтии – Литву и Латвию. Крупнейшие покупатели белорусских нефтепродуктов – Великобритания и Нидерланды. При этом поставки осуществляются также в страны Азии, Африки, Латинской и Северной Америки. С марта этого года на российские порты может прийти более половины морского экспорта нефтепродуктов из Беларуси.

Возможность перенаправить белорусский экспорт через Усть-Лугу и Санкт-Петербург обсуждалась еще несколько лет назад, но только сейчас страны вплотную подошли к подписанию соглашения. Основные затруднения были связаны с экономической целесообразностью перемены маршрута для белорусской стороны. Расстояние до Риги или Клайпеды меньше, чем до Санкт-Петербурга или Усть-Луги, соответственно, ниже транспортные затраты. Проблема была решена после того, как **РЖД** предоставили 50% скидку до 2025 года к тарифам на перевозки белорусских нефтепродуктов в направлении портов Ленинградской области.

Ускорить процесс помогло также то, что страны Балтии отказались покупать электроэнергию с запущенной в этом году Белорусской АЭС, считает к.п.н., зав. сектором Центра постсоветских исследований ИМЭМО им. Е.М. Примакова РАН Елена Кузьмина. По ее мнению, о близости подписания соглашения говорит тот факт, что компании

Беларуси и Литвы не заключили нового многолетнего или даже годового контракта по транзиту взамен закончившегося в декабре прошлого года. Сейчас они возят свою продукцию по литовским железным дорогам до порта Клайпеды по разовым контрактам, уточнила Кузьмина.

<https://rg.ru/2021/02/10/rossiia-nachnet-tranzit-nefteproduktov-iz-belarusi-uzhe-v-marte.html>

СВОБОДНАЯ ПРЕССА; ОЛЕГ БАБКИН; 2021.02.11; «КАПИЛЛЯРЫ» РОССИИ – ВОПРОС ИСТОРИЧЕСКОГО ВЫЖИВАНИЯ; СРОЧНАЯ ПОМОЩЬ МАЛОЙ АВИАЦИИ

10 февраля в Государственной Думе под председательством лидера КПрФ Геннадия Зюганова состоялся Круглый стол на тему «Коммерческие воздушные перевозки на легких воздушных судах». В заседании также приняли участие **заместитель министра транспорта РФ Игорь Чалик**, депутаты различных фракций, представители Минпромторга, Минэкономразвития, общественности и отраслевых объединений.

Как отметил Геннадий Зюганов в своем вступительном слове, ситуация с малой и средней авиацией в стране является очень тяжелой, фактически она истреблена как класс.

«Если вы посмотрите, как скудно финансируется в бюджете это направление, вы ахнете. А без авиации мы не можем быть самодостаточной страной. Для нас это всегда был вопрос развития и исторического выживания, но пробрались рыночники к власти. Им не нужны были современные технологии, и посыпалось одно изделие за другим. Оказалось, что не нужно производить, а будем покупать чужую технику. Сейчас в любом аэропорту 9 из 10 самолетов иностранные. Малая и средняя авиация истреблена как класс, и любая наша попытка развить ее наткнулась на противодействие чиновников, пригравшихся в результате зарубежных контрактов и, видимо, имеющих большую мзду», – заявил Геннадий Зюганов.

В центре внимания на Круглом столе был внесенный в июне 2020 года в Думу межфракционный законопроект № 970922–7, который снимает существующие уже более 20 лет административные барьеры в сфере малой коммерческой авиации и вводит саморегулирование этого сегмента рынка.

Законопроект предлагает предоставить юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям право осуществлять коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы на легких воздушных судах без получения сертификата эксплуатанта при условии их членства в профильной саморегулируемой организации, установить компенсационный фонд в качестве обязательной формы обеспечения материальной ответственности членом СРО (саморегулирующая организация), при этом **Минтранс** будет регулировать порядок их деятельности, а **Ространснадзор** осуществлять государственный надзор. В результате, как ожидают авторы проекта, резко вырастет спрос на легкие воздушные суда российского производства, малые аэродромы и коммерческих пилотов. Косвенный экономический эффект от развития вымирающих регионов вследствие обеспечения их транспортной доступности оценивается в 9–10% ВВП.

Как отметила один из авторов законопроекта коммунистка Вера Ганзя, «данная тема общая и большая для всех, в ней нет особой политики», так как, с 1998 года после приказа **Минтранса** Россия лишилась права иметь малую коммерческую авиацию, что приводит к территориальной деградации страны.

«Всем понятно, что нужно развивать малую авиацию. Авиация общего назначения – это хорошо, но это не коммерческие перевозки, а самолеты, которые приобретают богатые люди для собственной эксплуатации. Я бы хотела, чтобы в мой родной Барабинск, как в советское время, можно было долететь из Новосибирска за 40 минут. А сейчас нужно ехать 4,5 часа по дороге не очень хорошего качества. Нужны коммерческие воздушные

перевозки, мы должны позаботиться о пассажирах, которые хотят воспользоваться услугами легких воздушных судов», – заявила депутат КПРФ.

Заместитель министра транспорта РФ Игорь Чалик согласился с важностью малой авиации для России. «Это действительно, как говорил Геннадий Зюганов, капилляры, которые ведут к каждому населенному пункту, несмотря на более широкое развитие автомобильных дорог и ЖД, тем не менее, остается большое количество труднодоступных мест, где жители имеют ограниченные возможности для перемещения. **Минтранс** разрабатывает стратегию, которая будет представлена премьер-министру, одна из ее целей – повысить мобильность населения и дать возможность каждому жителю легко добраться до любой точки России и мира», – отметил чиновник.

Авторы упомянутого з/п отмечают, что на сегодня применение легких воздушных судов в сфере коммерческих воздушных перевозок практически невозможно из-за приказа **Минтранса РФ № 246 от 13.08.2015**, по которому к крупной авиакомпании с парком магистральных самолетов и к индивидуальному предпринимателю с одной шестиместной «Цесной» предъявляются одинаковые требования, включающей найм минимум 7 высококвалифицированных директоров и содержание сложной организационной структуры.

Каким способом предлагается решать проблему, не снижая безопасность полетов? По мнению экспертов, саморегулирование будет выгодно и бизнесу, и государству, которому придется контролировать несколько десятков СРО, а не тысячи перевозчиков. В вопросах безопасности система СРО будет нацелена на предотвращение инцидентов, а не на реагирование уже случившихся аварий; с точки зрения бизнеса СРО должны нести материальную ответственность за своих членов и противостоять монополизации рынка агрегаторами.

«Основная проблема в сфере малой коммерческой авиации – ФАП-246. **Минтранс** это понимает, органы власти знают, доказывать необходимость изменений уже не нужно, огромное спасибо от отрасли за это КПРФ, – сообщил председатель правления Ассоциации МалАП Сергей Детеньшев. – Переходим к конструктивной повестке, как менять и вводить саморегулирование? Нет жесткой позиции, что это должно быть только так, а не иначе. Есть аргументы и опасения, которые мы видим.

Глава **Росавиации Александр Нерадько** сравнивал малую авиацию с «Джамшут-такси», это зацепило меня. В чем проблематика. На рынке такси произошла монополизация со стороны агрегаторов, и это привело к полной безответственности и вытеснению трудовых кадров мигрантами. Если что-то случится, то отвечать будет уроженец Средней Азии, а не Яндекс-такси. Когда мы говорим об упрощении, то задаемся вопросом, не произойдет ли такое в небе? Не придет ли туда Яндекс-такси, хотя он уже пришел, есть флайтшеринг. Кто будет летать? наших коммерческих пилотов нет, они могут из Узбекистана приехать. Так вот, СРО – это не вседозволенность а усиление ответственности, когда вся отрасль отвечает по принципу «все за одного» и, решая вопрос с тем же «Яндексом» о принципах работы, чтобы не нужно было за 3 копейки конкурировать с мигрантами».

В процессе дискуссии возник вопрос посадочных мест для самолетов. «Было 14,5 тысячи аэродромов, осталось 280. Если эту сеть мы не будем развивать – опять будет тупик», – заметил Геннадий Зюганов.

«Уже 240, к сожалению, еще меньше стало, – предоставил свежую информацию **Игорь Чалик**. – В силу определенных требований к аэропортам, по защищенности, есть тенденция переводов аэродромов в посадочные площадки, это упрощает их эксплуатацию. Площадок больше 2 тысяч по стране. Строительство бетонных полос достаточно дорого. Сейчас разрабатывается строительство грунтовых полос по новым технологиям, которые позволяют сделать верхний слой почти таким же по несущей способности, как бетон, но позволяет снизить стоимость строительства и упростить эксплуатацию. Если пойдем

кардинально по этому пути, то создание аэродромов для легких судов будет оперативным и широко распространенным».

После этого участники Круглого стола, имеющие прямое отношение к таким площадкам, начали жаловаться на проблемы, уже не связанные с новыми технологиями. В частности, прозвучало пояснение, почему аэродром закрывается, превращаясь в пустырь – потому что туда прибегают всевозможные силовые ведомства и проводят проверки. Гендиректор ООО «Вельтпласт» Дмитрий Шаповалов рассказал историю о 9 проверках прокуратуры, которые следовали одна за другой, и о пробирающихся по полю «специалистах из ФСБ с картонными коробками». **Игорь Чалик** в ответ согласился, что у владельца площадки должен быть документ с указанным число ежегодных проверок, а каждая внеплановая должна иметь основание.

А на чем летать? Замдиректора Департамента авиационной промышленности Минпромторга Михаил Пересадин рассказал о работе над самолетом «Байкал», который с 2023 года планируется выпускать на базе Улан-Удэнского авиационного завода (У-УАЗ).

«Сокращается число самолетов типа Ан-2, на замену ему планируется „Байкал“ – 9-местный высокоплан, который предназначен для безангарного хранения и эксплуатации в тяжелых условиях», – сообщил он.

«Байкал» – это хорошо, но сам факт, что до сих пор малая авиация – это Ан-2, говорит о многом.

<https://svpressa.ru/society/article/289654/?rss=1>

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; НАТАЛИЯ ГЕРАСИМОВА; 2021.02.11; АВИАКОМПАНИИ «ВЫЛЕТАЮТ» ИЗ КРИЗИСА. КОГДА РЕЙСОВ ЗА ГРАНИЦУ СТАНЕТ БОЛЬШЕ?

Регуляторы авиаотрасли и представители авиапредприятий обсудили итоги ушедшего года и планы на будущее в ходе пленарных заседаний на 8-й Национальной выставке и форуме инфраструктуры гражданской авиации NAIS2021.

По мнению руководителя **Федерального агентства воздушного транспорта** Александра **Нерадько**, российская авиация успешно справилась с трудностями и начала выходить из кризиса.

«Всё познается в сравнении. За прошлый год российские авиакомпании перевезли 69,2 млн пассажиров. Этот уровень перевозки соответствует 2011 году. В 2012 году никто не говорил о необходимости мер государственной поддержки. Но мир за это время изменился, увеличился парк воздушных судов и расходы на персонал и лизинг. Наши авиакомпании и аэропорты приспособились к работе в таких условиях», – сказал он.

Как авиаотрасль пережила пандемию?

Нерадько подчеркнул, что общая сумма мер государственной поддержки, оказанная в 2020 году аэропортам и авиакомпаниям, составила 106 млрд рублей, и более 31 млрд – это меры монетарной поддержки.

«Отрасль выстояла в 2020 году, и есть все предпосылки для будущего роста объемов перевозок, увеличения количества маршрутов и развития маршрутной сети на Дальнем Востоке», – отметил он.

В настоящее время власти прорабатывают новый комплекс мер государственной поддержки.

«Финансовую устойчивость авиакомпаний, особенно это касается системообразующих предприятий, постоянно мониторит и **Росавиация**, и министерства. Для обеспечения стабильного функционирования отрасли указом подготовлены предложения по продлению тех мер поддержки, которые были организованы в 2020 году, на весь 2021 год. Там пять основных позиций. Сейчас они проходят согласование в Минфине и Минэкономразвитии, а после будут направлены в правительство на одобрение», – сказал заместитель министра транспорта РФ **Игорь Чалик**.

Чтобы выйти из кризиса, многие авиакомпании оптимизировали внутренние расходы. Некоторые опробовали новые модели бизнеса и стали, например, перевозить в пассажирских кабинах различные грузы.

Несколько аэропортов не только сумели выстоять в тяжелый период, но и помогли нуждающимся. Так, международный аэропорт «Симферополь» им. И. К. Айвазовского выдавал продуктовые наборы пожилым и малоимущим крымчанам, а АО УК «Аэропорты регионов» бесплатно обеспечивал трехразовым питанием ветеранов и людей старше 65 лет, которые находились на самоизоляции.

Что ждать пассажирам авиакомпаний?

По словам Александра **Нерадько**, степень восстановления перевозок гражданской авиации зависит прежде всего от уровня возобновления международных полетов. Вакцинация населения приведет к снижению риска заболеваемости в странах, и санитарные врачи станут уверенней разрешать открывать границы.

«Сейчас у нас восстановлено авиасообщение с 22 странами. Этот список примерно раз в неделю обновляется после заседания штаба Татьяны Голиковой, где взвешиваются риски и уровень заболеваемости, чтобы максимально обеспечить безопасность наших сограждан. Мы ожидаем, что в 2021 году количество внутренних перевозок превысит показатели 2019 года, а по международным составит примерно 60%, т. е. 30 млн пассажиров», – сказал **Игорь Чалик**.

Авиапредприятия давно готовы к новым полетам: они переоборудовали лайнеры новыми системами очистки воздуха. По расчетам ученых, вероятность заразиться в салоне самолета составляет 1 случай на 27 млн перевезенных пассажиров.

Полёты уже не будут такими, как до пандемии.

«Территория в гермокабине воздушного судна стерильней, чем воздух в операционной. Авиация не является источником распространения коронавирусной инфекции. Гораздо проще и легче заразиться в статической обстановке, потому что воздух в гермокабине очищается с использованием современных систем кондиционирования и различного рода фильтров и меняется каждые 5-7 минут в зависимости от типа воздушного судна», – считает **Александр Нерадько**.

В рамках заседаний также обсуждалась возможность создавать низкобюджетные перевозки. Но авиакомпании пока не «зажглись» идеей лоукостеров.

«Чтобы существенным образом уменьшить цену авиабилетов, надо сделать низкой стоимость владения воздушным судном. На питании не экономить. Опыт лоукостеров, который мы изучали в Западной Европе, показывает, что нужны очень серьезные инвестиции в то, чтобы лоукостер “заработал”. Наши ведущие компании пока отказались от модели развития лоукостеров. Но уверен, как только после восстановления международного сообщения начнут расти объемы перевозок, мы обязательно вернемся к этой идее», – считает **Александр Нерадько**.

https://aif.ru/society/ptransport/aviakompanii_vyletayut_iz_krizisa_kogda_reysov_za_granicu_st_anet_bolshe

СПУТНИК АБХАЗИЯ; 2021.02.11; ОЗГАН ОБСУДИЛА С РОСАВИАЦИЕЙ ПРОЦЕСС ВОССТАНОВЛЕНИЯ СУХУМСКОГО АЭРОПОРТА

В четверг в **Росавиации** прошли консультации по вопросу восстановления авиасообщения в Сухумском аэропорту, сообщается на сайте Министерства экономики Абхазии.

Вице-премьер, министр экономики Абхазии Кристина Озган встретила с руководителем **Федерального агентства воздушного транспорта** Александром **Нерадько** в Москве.

Взаимодействие в рамках совместной абхазо-российской рабочей группы по вопросу возобновления воздушного сообщения в Абхазии имеет конструктивный характер и

переходит в практическую плоскость, заявил **Нерадько**. Уже разработана дорожная карта и ведутся консультации с проектными организациями, отметил представитель **Росавиации**.

Стороны подробно обсудили организацию проектно-изыскательских работ по реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта, также рассмотрели вопрос строительства здания и сооружений аэропорта и организации системы управления воздушным движением.

По словам Кристины Озган, абхазская сторона ожидает, что работы по проектированию объектов аэропортового комплекса будут начаты в этом году. В этой связи она обратилась с просьбой оказать содействие в определении критериев выбора подрядных организаций на выполнение проектно-изыскательских работ.

Александр Нерадько подтвердил готовность **Росавиации** оказать всестороннее содействие.

В завершении встречи стороны подтвердили заинтересованность в развитии и укреплении взаимовыгодного сотрудничества в области гражданской авиации.

<https://sputnik-abkhazia.ru/Abkhazia/20210211/1031815767/Ozgan-provela-vstrechu-v-Rosaviatsii-po-voprosu-otkrytiya-Sukhumskogo-aeroporta.html>

ТАСС; 2021.02.11; ГРУЗОПОТОК ПО СМП В 2024 ГОДУ МОЖЕТ ДОСТИЧЬ 60 МЛН ТОНН

Грузопоток по Северному морскому пути (СМП) в 2024 году прогнозируется в объеме 60 млн тонн, что вдвое выше текущих показателей, но на четверть ниже целевого, утвержденного федеральным проектом «Северный морской путь», следует из презентации начальника оперативного отдела флота, начальника штаба морских операций «Атомфлота» Владимира Арутюняна к выступлению на конференции «Argus СПГ 2021: СНГ и глобальные рынки».

«В прошлом году, в 2020 году мы достигли 32,9 млн тонн, почти 33 млн тонн грузоперевозок по Северному морскому пути. Ожидаем, что в ближайшее время мы выйдем на 37 млн тонн, и в 2024 году – 60 млн тонн. К сожалению, не известно, будет ли достигнута цифра, указанная президентом, в 80 млн тонн», – сказал Арутюнян.

В презентации отмечается, что грузопоток по Северному морскому пути в 2021 году запланирован примерно на уровне прошлого года. Увеличение этого показателя до 37 млн тонн ожидается по итогам 2022 года. Грузопоток по итогам 2030 года может достичь 125 млн тонн.

Ранее СМИ сообщали, что Росатом (курирует федеральный проект «Северный морской путь») предложил снизить цель по грузопотоку в Арктике на 25% из-за изменений в планах по трем проектам, в том числе по «Востокуглю». Летом 2020 года источник ТАСС, близкий к Росатому, отмечал, что госкорпорация не располагает открытой информацией от компаний, работающих в Арктике, для проведения существенной корректировки целевого показателя по объему проводки грузов по СМП в среднесрочной перспективе.

Вице-премьер – полномочный представитель президента в ДФО Юрий Трутнев также в сентябре прошлого года сообщал, что большинство компаний, обеспечивающих загрузку Северного морского пути до целевого показателя в 80 млн тонн к 2024 году, сохраняют планы по реализации своих проектов. В октябре 2020 года отмечалось, что российские компании – «Новатэк», «Газпром нефть», «Роснефть» и «Норникель» – взяли обязательство перевозить по Севморпути к 2024 году 73,9 млн тонн грузов.

<https://tass.ru/ekonomika/10677863>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.11; ХУСНУЛЛИН ОБРАТИЛ ВНИМАНИЕ НА НИЗКОЕ КАССОВОЕ ИСПОЛНЕНИЕ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ В КАРЕЛИИ

Вице-премьер Марат Хуснуллин обратил внимание на низкое кассовое исполнение по дорожному строительству в Карелии и Смоленской области и попросил глав регионов заключать контракты на трехлетний срок, сообщает пресс-служба вице-преьера.

Хуснуллин провел заседание правительственной комиссии по региональному развитию в режиме селекторной связи. Как сообщает пресс-служба, на заседании вице-премьер обратил внимание на регионы, которые оказались среди аутсайдеров по дорожному строительству в 2020 году.

«Коллеги, напомним, что на низкое кассовое исполнение по дорожному строительству в ряде регионов обратил внимание президент Российской Федерации. Прошу в своих докладах обозначить причины низкого освоения в прошлом году и рассказать о мерах по недопущению аналогичной ситуации в этом году» – цитирует Хуснуллина пресс-служба.

На обратной связи по вопросу кассового освоения выступали первый заместитель министра транспорта Андрей Костюк, глава республики Карелия Артур Парфенчиков и губернатор Смоленской области Алексей Островский.

Комментируя выступления глав регионов, Хуснуллин подчеркнул, что чем позже осуществляется контрактация, тем выше риски низкого кассового исполнения.

«Прошу в ближайшее время доложить не только о ходе контрактации 2021 года, но и о 2022-2023 годах. Мы должны заключать контракты на трехлетку, чтобы иметь горизонт планирования и строить опережающими темпами», – цитирует вице-преьера пресс-служба.

В завершении заседания Хуснуллин подчеркнул важность цифровизации в стройке в целом и при дорожной отрасли в частности.

«Минтрансу необходимо представить программу цифровизации отрасли. Программу необходимо разработать с учетом национальных целей, учитывая интересы населения и бизнеса», – отметил он.

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ ТОЛМАЧЕВ; 2021.02.11; ДОРОГИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ ВЕДУТ В ОДИН СУД; БЫВШИМ ВОРОНЕЖСКИМ ЧИНОВНИКАМ ПРЕДЪЯВИЛИ ОБВИНЕНИЯ ПО ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ

ФСБ возбудила уголовное дело о превышении должностных полномочий в отношении топ-менеджеров подразделения **Федерального дорожного агентства (Росавтодор)** на Дальнем Востоке. Директор филиала в Магадане Юрий Камзолов и его заместитель Михаил Найчук, известные по работе на дорожном рынке Воронежской области, взяты под стражу по обвинению в превышении должностных полномочий. По версии следствия, они приняли некачественный ремонт моста через реку Неорчан на трассе «Колыма», нанеся **Росавтодору** ущерб в 41,5 млн руб. Защита топ-менеджеров не согласна с вменяемой в вину суммой ущерба и утверждает, что деньги подрядчику были выплачены законно.

Управление ФСБ по Магаданской области 5 февраля возбудило уголовное дело о превышении должностных полномочий с причинением тяжких последствий (п. «в» ч. 3 ст. 286 УК РФ, до 10 лет лишения свободы) в отношении топ-менеджеров местной структуры **Росавтодора** 41-летнего Юрия Камзолова и 51-летнего Михаила Найчука. С апреля прошлого года господин Камзолов является директором филиала ФКУ ДСД «Дальний Восток» в Магадане, а Михаил Найчук – его заместителем. На Дальний Восток они перебрались из Воронежа. Юрий Камзолов руководил там строительной фирмой ООО СМУ-95 и инжиниринговым центром «Проектстройинжиниринг», занимавшимся паспортизацией воронежских дорог, а Михаил Найчук – в 2017–2018 годах возглавлял дорожное агентство Воронежской области.

В основу уголовного дела лег контракт на ремонт моста через реку Неорчан на автодороге Р-504 «Колыма», который структура **Росавтодора** в июле 2019-го заключила с ООО «Мостостроительная компания» (конечными бенефициарами компании являются члены семьи экс-депутата Магаданской облдумы Владимира Голованя). Общая стоимость работ по нему составляла 153,3 млн руб. После окончания ремонта в ноябре прошлого года с моста были взяты пробы асфальтобетона.

По результатам их испытания лаборатория **Росавтодора** в Хабаровске выявила несоответствия по показателю содержания воздушных пустот: при нормативе от 1% до 6% они занимали долю 17–22,5%.

Такое нарушение, по версии следствия, являлось существенным нарушением условий контракта, при котором деньги подрядчику не должны были быть выплачены.

Как указано в постановлении о возбуждении уголовного дела (есть в распоряжении “Ъ”), знакомые с результатами исследования Юрий Камзолов и Михаил Найчук, несмотря на выявленные нарушения, подписали акт о приемке работ и справку об их стоимости. Это якобы привело к выплате подрядчику 41,5 млн руб. Данная сумма была квалифицирована как ущерб по уголовному делу.

Защита обвиняемых не согласна с расчетом ущерба. Как пояснили “Ъ” адвокаты Юрия Камзолова и Михаила Найчука Александр Дорохин и Николай Скребцов, стоимость работ с использованием некачественного асфальтобетона на самом деле едва превысила 2 млн руб. Эти деньги были в итоге не доплачены подрядчику в следующем месяце после приемки работ, а фигурирующая в деле сумма является общей стоимостью затрат на покрытие дорожного полотна. По словам адвокатов, выявленные ошибки при строительстве можно исправить без разбора дороги.

По ходатайству следствия Магаданский горсуд в конце прошлой недели заключил Юрия Камзолова и Михаила Найчука в СИЗО на два месяца.

Вину они не признают: господин Камзолов дал подробные показания, а господин Найчук отказался от них со ссылкой на ст. 51 Конституции РФ. Судя по постановлениям об избрании меры пресечения (есть в распоряжении “Ъ”), суд изучал показания свидетелей – работников отдела контроля качества магаданского филиала, давших изобличающие обвиняемых показания и опасавшихся давления с их стороны. Защита Юрия Камзолова и Михаила Найчука обжаловала арест в Магаданском облсуде.

<https://www.kommersant.ru/doc/4683589>

ТАСС; 2021.02.11; В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ НА 35% БОЛЬШЕ ДОРОГ, ЧЕМ ЗА ПРЕДЫДУЩИЕ ДВА ГОДА

Северная Осетия отремонтирует по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2021 году на 35% дорог больше, чем за предыдущие два года. Об этом ТАСС сообщил председатель комитета дорожного хозяйства республики Тариэль Солиев.

«В 2021 году в районах республики и городе Владикавказе благодаря **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** будет отремонтировано 92 км дорожного полотна. За первые два года реализации **нацпроекта** – в 2019 и 2020-м – было отремонтировано более 60 км региональных и межмуниципальных дорог во всех районах республики», – сказал Солиев.

На эти цели будет направлено 3,1 млрд рублей, в прошлом году была выделена такая же сумма. Как пояснил министр, в этом году удастся отремонтировать дороги с большей протяженностью в связи с учетом меньшей сложности и капиталоемкости объектов.

В 2021 году планируется обновить 71,3 км региональных дорог, привести в нормативное состояние почти 20,8 км улиц Владикавказа.

В частности, на дорогах Алагирского, Ардонского, Ирафского и Правобережного районов планируется провести работы по реконструкции 6 важных для республики объектов.

Продолжатся начатые в прошлом году работы по реконструкции автодорожного тоннеля на автодороге к рекреационному комплексу «Мамисон».

Мост к монастырю

Планируется завершить реконструкцию 30-метрового моста через реку Фиагдон перед Аланским Свято-Успенским мужским монастырем. Мост будет отвечать всем современным требованиям к искусственным сооружениям, что повысит уровень безопасности движения.

Кроме того, Северной Осетии правительством РФ из резервного фонда выделено 155 млн рублей и **Росавтодором** – 300 млн рублей – за успешное выполнение программы работ в 2019 году. Средства решено направить на реконструкцию двух мостов – через реку Терек у селения Фарн на автодороге Архонская – БМК – Хумалаг – «Кавказ» и через реку Урсдон на дороге Красногор – Николаевская, а также на продолжение строительства объезда села Мичурино по автомобильной дороге Владикавказ – Ардон – Чикола – Лескен-2.

В настоящее время подрядные организации на некоторых объектах уже приступили к работам.

<https://tass.ru/ekonomika/10675545>

ТАСС; 2021.02.11; В УФО ЗА ГОД ПЛАНИРУЮТ ПРИВЕСТИ К НОРМАТИВНОМУ СОСТОЯНИЮ БОЛЕЕ 300 КМ ДОРОГ

Ремонт и обустройство более 300 км дорог запланировано на 2021 год в Уральском федеральном округе (УФО). На 100 км федеральных трасс будет произведен капитальный ремонт с расширением проезжей части до четырех полос, сообщили в пресс-службе полномочного представителя президента РФ в УФО Владимира Якушева в четверг.

«На трассе Р-351 Екатеринбург – Тюмень планируется ввод в эксплуатацию более 30 км дороги, на Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск будет введено 60 км дороги, на Р-242 Пермь – Екатеринбург планируется ввод 15 км. Таким образом, планируется капитально отремонтировать более 100 км федеральных трасс. Всего в нормативное состояние будет приведено более 300 км дорог», – говорится в сообщении с уточнением, что под капитальным ремонтом подразумевается расширение проезжей части до четырех полос с устройством разделительной полосы.

Также в округе обсуждаются перспективы капитального ремонта на дороге от Тобольска до Сургута. «Регионы, которые дают почти треть доходов в федеральный бюджет, заслуживают четырехполосной магистрали», – цитирует пресс-служба Якушева.

По итогам прошлого года в округе были сохранены объемы строительства, на многих объектах опережены сроки. Так, в Свердловской области завершен капитальный ремонт на автодороге М-5 «Урал» в границах региона – в нормативное состояние приведен участок протяженностью более 60 км с семью транспортными развязками, шестью разворотными петлями и четырьмя надземными пешеходными переходами. Менее чем за пять месяцев окончен капитальный ремонт путепровода рядом с селом Новоалексеевское в Свердловской области, также произведен ремонт путепровода на трассе М-5.

«Кроме того, сегодня огромное значение имеет то, что «Уралуправтдор» не снижает темпов работы, и планы на этот год показывают, что и объемы работ достаточно серьезны. Во-первых, это значит, что протяженность качественных автодорог увеличится в ходе строительства и капитального ремонта. Во-вторых, это постоянное место работы, занятость людей и создание новых рабочих мест», – цитирует полпреда пресс-служба.

<https://tass.ru/ural-news/10677719>

ТАСС; 2021.02.11; АБХАЗИЯ И РФ НАМЕРЕНЫ УВЕЛИЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТИ ПОГРАНИЧНОГО ПЕРЕХОДА ПО РЕКЕ ПСОУ

Вопросы увеличения возможностей пограничного перехода на абхазо-российской границе по реке Псоу обсудили в четверг в Москве вице-премьер, министр экономики Абхазии Кристина Озган и **заместитель министра транспорта Российской Федерации Владимир Токарев**. Об этом сообщила пресс-служба Минэкономики Абхазии.

«В ходе встречи Озган и **Токарева** обсуждался ряд вопросов двустороннего сотрудничества в области развития транспортного комплекса, в том числе железнодорожного сообщения и расширения пропускной способности пограничного перехода по реке Псоу [на границе]. Данный вопрос был инициирован президентом Абхазии Асланом Бжанией на встрече с президентом России Владимиром Путиным в ноябре 2020 года в Сочи», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы Минэкономики, пропускная способность действующего перехода на мосту, построенном в 2010 году, ограничена и не учитывает тенденцию к росту, яркой иллюстрацией этого стал нынешний цитрусовый сезон. «Российские коллеги предложили два варианта сценария. Абхазская сторона озвучила заинтересованность не просто в реконструкции моста, а в варианте, который позволит существенно увеличить возможности пограничного перехода по реке Псоу», – поясняется в сообщении.

На данном этапе, говорится в сообщении, идет разработка обоснования, по результатам которого будут приниматься решения о сроках и источниках финансирования. Следующими этапами реализации поставленных задач по расширению пропускной способности пограничного перехода будут разработка проектно-сметной документации и строительные работы.

В цитрусовый сезон, длившийся с октября по начало февраля, республика экспортировала в РФ рекордное количество мандаринов – порядка 54 тыс. тонн, что почти в 4 раза больше, чем в предыдущий сезон. Из-за большого грузопотока на границе часто происходили пробки, грузовые машины с фруктами сутками простаивали в очередях.

ТАСС; 2021.02.11; ФИНЛЯНДИЯ ОГРАНИЧИТ ВРЕМЯ НОЧНОЙ РАБОТЫ ТРЕХ ПУНКТОВ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ С РОССИЕЙ

Финляндия с 19 февраля ограничит время ночной работы трех **пунктов пропуска** на границе с Россией. Об этом сообщило в четверг МВД страны.

«С 19 февраля время работы ночью **пунктов пропуска** «Ниирала», «Нуйямаа» и «Ваалимаа» будет ограничено. Ограничения не коснутся грузового сообщения, а также абсолютно необходимых и срочных пассажирских поездок», – говорится в сообщении. Конкретные решения по времени их работы примет финская Погранохрана, заслушав местные органы здравоохранения.

Число пересечений границы в 2020 году на фоне пандемии составило около 25% от уровня 2019 года. В 2020 году границу пересекали 2,4 млн раз, тогда как годом ранее этот показатель составлял почти 9,5 млн.

С 19 марта по 13 мая 2020 года Финляндия закрывала границы, чтобы помешать распространению коронавируса. С 19 сентября страна разрешила въезд без необходимости самоизоляции из государств, число случаев заражения в которых не превышает 25 на 100 тыс. жителей в последние две недели.

В настоящее время въезд в Финляндию из России разрешен для членов семьи гражданина страны (мужа, жены, родителей несовершеннолетних детей), дипломатов, держателей служебного паспорта или командировочного удостоверения, путешествующих по служебным вопросам, тех, кто имеет вид на жительство, студентов финских учебных заведений, а также при возникновении неотложных семейных обстоятельств: рождении ребенка, серьезной болезни близкого родственника, собственной свадьбы. Кроме того, с 1

октября въезд разрешен владельцам недвижимости на финской территории, если объект требует неотложного ремонта.

Железнодорожное сообщение между Финляндией и Россией временно приостановлено, однако между странами возобновлено авиасообщение. Кроме того, сохраняется возможность пересечь сухопутную границу на автомобиле.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/10678833>

ГУДОК; 2021.02.11; УТВЕРЖДЕНА КОНЦЕПЦИЯ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТА

К числу ключевых элементов сферы транспортного образования в документе отнесена подготовка работников железнодорожного транспорта

Правительство РФ утвердило 6 февраля Концепцию подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года. Сегодня на сайте кабинета министров опубликовано соответствующее распоряжение премьер-министра Михаила Мишустина.

К числу ключевых элементов сферы транспортного образования в концепции отнесена подготовка работников железнодорожного транспорта, в том числе непосредственно связанных с движением поездов, маневровой работой и обеспечением транспортной безопасности, проектированием и обслуживанием транспортной инфраструктуры.

Концепция исходит из необходимости системной модернизации транспортного образования, его соответствия глобальным вызовам с одной стороны и необходимости сохранения накопленного потенциала, укрепления лидерских позиций на традиционных для транспортных образовательных организаций рынках с другой, говорится в документе.

В качестве основных стратегических задач транспортного образования определено обеспечение транспортной системы квалифицированным персоналом для ее бесперебойной работы и развития и формирование среды притяжения и развития лидеров изменений отрасли.

В документе закреплено, что в настоящее время система транспортного образования, подведомственная **Министерству транспорта РФ** и находящимся в его ведении федеральным агентствам, включает 17 образовательных организаций высшего образования, в том числе 3 – гражданской авиации, 5 – водного транспорта, 8 – железнодорожного транспорта, а также общетранспортный университет – **Российский университет транспорта**. Общий контингент обучающихся в транспортных университетах превышает 270 тыс. человек.

Накануне в режиме видеоконференции генеральный директор – председатель правления ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров, ректоры 9 отраслевых университетов, заместитель главы **Минтранса Владимир Токарев**, врио руководителя **Федерального агентства железнодорожного транспорта Александр Иванов**, руководители железных дорог, преподаватели и студенты подвели итоги реализации в 2020 году Программы взаимодействия ОАО «РЖД» с вузами.

<https://gudok.ru/news/?ID=1552849>

ТАСС; 2021.02.11; МИШУСТИН УТВЕРДИЛ КОНЦЕПЦИЮ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ДО 2035 ГОДА

Премьер-министр Михаил Мишустин утвердил концепцию подготовки кадров для транспортного комплекса, среди приоритетов которой – системная модернизация профильного образования, цифровизация учебных процессов, формирование моделей привлечения талантов и укрепление материальной базы. Как сообщает пресс-служба кабмина, документ рассчитан до 2035 года.

«Концепция предусматривает развитие новых образовательных программ, ориентированных на решение перспективных научно-технических задач транспортной отрасли, расширение академической студенческой мобильности, внедрение современных систем оценки и формирование банка лучших учебных практик», – говорится в сообщении.

Еще одно важное направление работы – укрепление сотрудничества с будущими работодателями выпускников транспортных вузов, отметили в кабмине. При преподавании дисциплин будет сделан особый акцент на актуальных вопросах, в числе которых – комплексная трансформация транспортной и логистической инфраструктур, управление человеческими ресурсами, стратегический менеджмент и интермодальные перевозки. Вместе с тем для повышения уровня практической подготовки запланировано обновление тренажерной базы, модернизация учебных лабораторий и установка киберфизических симуляторов с использованием технологий дополненной реальности.

«Тем, кто избрал специальность в сфере транспорта, будут доступны индивидуальные образовательные траектории и специальные системы развития карьеры. Также запланированы мероприятия по популяризации образовательных продуктов. Речь, в частности, о формировании центра компетенций по стандартам «Ворлдскиллс Россия» и открытии детских технопарков транспортной направленности», – сообщили в правительстве.

В сфере цифровизации концепция предполагает включение в образовательную и научную повестку вопросов использования искусственного интеллекта, распределенных вычислений, а также больших данных (big data). Как отметили в кабмине, эти темы имеют важное практическое значение для развития современной транспортной инфраструктуры.

«Реализация концепции позволит сохранить конкурентоспособность российского образования в сфере транспорта, поможет обеспечить отрасль высококлассными специалистами и сформировать среду, привлекательную для молодых талантов», – резюмировали в кабмине.

<https://tass.ru/ekonomika/10675477>

ТАСС; 2021.02.11; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ ПОДГОТОВИТЬ ПРОГРАММУ ЦИФРОВИЗАЦИИ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин поручил **Минтрансу** подготовить программу цифровизации дорожной отрасли, сообщила пресс-служба вице-преьера. Речь идет о внедрении в регионах информационных систем управления и цифровизации инфраструктуры «умных дорог».

«**Минтрансу** необходимо представить программу цифровизации отрасли. Программу необходимо разработать с учетом национальных целей, учитывая интересы населения и бизнеса. Нужно снижать административные барьеры и развивать рынок цифровых государственных и бизнес услуг. Я считаю, что положительный опыт регионов необходимо срочно масштабировать. Привлекать на эти цели внебюджетные средства. **Минтранс** и **Росавтодор** прошу обобщить лучшие практики, разослать в регионы», – приводятся в сообщении слова Хуснулина.

Вице-премьер также поручил регионам в ближайшее время доложить о ходе контрактации в дорожном строительстве на 2021 год, а также на 2022-2023 годы. «Мы должны заключать контракты на трехлетку, чтобы иметь горизонт планирования и строить опережающими темпами», – подчеркнул он.

<https://tass.ru/ekonomika/10679635>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/02/11/husnullin-prizval-razrabotat-programmu-cifrovizacii-dorozhnoj-otrasli.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.11; СЕНАТОР ИННА СВЯТЕНКО: ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ ЗА БЕЗБИЛЕТНЫЙ ПРОЕЗД НЕДОПУСТИМО

Председатель комитета Совета Федерации по социальной политике, представитель Мосгордумы в верхней палате парламента Инна Святенко считает, что высаживать детей из транспорта за безбилетный проезд недопустимо, при этом родителям необходимо обучать своих детей правилам нахождения в общественном транспорте. Об этом она сообщила Агентству городских новостей «Москва».

«В данной ситуации, конечно, мы на стороне детей и родителей – высаживать детей из транспорта за безбилетный проезд недопустимо. Очень важно, что поднимаются такие острые вопросы и находятся их пути решения, однако защита прав детей не снимает ответственности с родителей, которые должны вести с ребенком разъяснительную беседу о правилах поездки и поведения в общественном транспорте», – сказала Святенко.

По ее словам, инициатива о запрете высаживать детей-безбилетников из общественного транспорта поможет исключить многие спорные ситуации, когда представители службы на транспорте, руководствуясь положением, выполняли свою работу и вынуждены были следовать регламенту.

«Каждый ребенок может оказаться в ситуации, что проездной льготный билет остался дома. И не потому, что он ярый правонарушитель, а потому что забыл. Например, ребенок едет в спортивную школу несколько остановок и уже в автобусе понял, что карточка осталась дома в школьном рюкзаке. В данной ситуации, очевидно, что он должен доехать до пункта «Б» и не покидать автобус, так как это может быть прямой угрозой его безопасности», – отметила сенатор.

<https://www.mskagency.ru/materials/3086453>

ТАСС; 2021.02.11; ПАРК «ПАССАЖИРАВТОТРАНСА» ПЕТЕРБУРГА ПОЛУЧИЛ 65 АВТОБУСОВ НА ЭКОЛОГИЧЕСКОМ ТОПЛИВЕ

Парк автобусного перевозчика ГУП «Пассажиравтотранс» Санкт-Петербурга получил 65 новых низкопольных автобусов ЛиАЗ-529267 на экологическом топливе. Об этом сообщили в четверг в пресс-службе вице-губернатора города Максима Соколова.

«Парк пассажирской техники Санкт-Петербурга пополнился современными автобусами ЛиАЗ-529267. Сразу 65 единиц экологически чистого транспорта поступило в СПб ГУП «Пассажиравтотранс», – говорится в сообщении.

Отмечается, что новый подвижной состав с двигателем стандарта Евро-5 соответствует всем экологическим стандартам. Каждая машина рассчитана на перевозку 113 пассажиров и приспособлена для маломобильных групп граждан. Салоны автобусов оборудованы 30 местами для сидения, мультимедийными табло, устройствами для бесконтактной оплаты проезда и для подзарядки мобильных гаджетов. Автобусы на метане в ближайшее время выйдут на маршруты в разных районах города.

По словам вице-губернатора, в текущем году также планируется обновление троллейбусного парка 73 машинами нового поколения «Адмирал». Сейчас в городе курсируют 87 троллейбусов этой модели. «В текущем году начнется проектирование нового парка на 400 электробусов, который планируется построить в ближайшие годы в Красногвардейском районе. Это внесет существенный вклад в улучшение экологической ситуации в городе», – привели в пресс-службе слова Соколова.

Обновление пассажирского подвижного состава города проходит в рамках перехода на новую транспортную модель, которая в том числе предусматривает увеличение емкости подвижного состава общественного транспорта на 25%. Благодаря реформе, которую планируется внедрить к 2022 году, улично-дорожная сеть города отдаст приоритет общественному транспорту.

Парк «Пассажиравтотранса» включает около 1,9 тыс. автобусов, из которых более 1,7 тыс. работают на дизельном топливе и более 200 – на метане. Предприятие обслуживает 159

городских и пригородных маршрутов. В 2021 году предприятие планирует закупить 54 единиц экологичного транспорта.

<https://tass.ru/ekonomika/10679029>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.11; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА I ЭТАП НОВОЙ ТРАССЫ А-289 ИЗ КРАСНОДАРА В КРЫМ

Главгосэкспертиза выдала положительное заключение на первый этап строительства новой скоростной трассы А-289 из Краснодара в Крым.

Согласно сообщению ведомства, действующая федеральная автомобильная дорога А-289 из Краснодара в Керчь – одно из основных транспортных направлений Краснодарского края – связывает прилегающие населенные пункты с краевым и районными центрами. После открытия моста через Керченский пролив нагрузка на трассу значительно возросла, в связи с чем было принято решение построить новое направление трассы.

Проектом, одобренным Главгосэкспертизой, предусмотрено строительство участка протяженностью 68,47 км, который пройдет по территории Славянского и Темрюкского районов в обход населенных пунктов, с выходом на транспортную развязку на автомобильной дороге А-290 Новороссийск-Керчь в районе хутора Белый.

На протяжении дороги построят четыре разноуровневые транспортные развязки и отдельные путепроводы на пересечении с автомобильными и железными дорогами. Также будут обустроены площадки отдыха и технологические съезды, установлено освещение, переустроены мелиоративные системы и инженерные коммуникации, а также выполнены другие необходимые работы.

Кроме того, проект включает строительство мостов через реку Кубань (длиной 939 метров) и через пересекаемые мелиоративные каналы, с проездами для сельскохозяйственной техники.

Как сообщалось, **Росавтодор** выбрал ООО «Трансстроймеханизация» (ТСМ) генеральным проектировщиком и подрядчиком первого и второго этапов строительства трассы А-289 из Краснодара в Крым. Суммарная стоимость работ составит 114,35 млрд рублей. Источник финансирования – федеральный бюджет.

Строительство автомобильной дороги протяженностью 118 км должно завершиться к 2025 году. Расчетная скорость движения составит 120 км/ч.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2021.01.12; ВРЕМЯ СОБИРАТЬ КАМУШКИ; В ЦЕНТРЕ ГОРОДА ПОЯВИТСЯ НОВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Новая железнодорожная ветка появится в центре Москвы прямо над Третьим транспортным кольцом. Как объяснил заммэра по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев, линия свяжет Смоленское и Курское направления. Это решит две задачи: создаст новые удобные пересадки в центре и даст опорный пункт для запуска МЦД-4.

В общей сложности протяженность связки двух железнодорожных направлений в районе «Москвы-Сити» составит 4 км. На первом этапе построят станции Кутузовская, Камушки, Поклонная гора. А в перспективе еще – и Ермакову Рошу. Именно ее включают в состав МЦД-4. Этот диаметр появится только в 2024-м, а соединительную ветку хотят сдать уже к концу следующего года. Почему?

«Новые станции будут удобно соединены с подземкой и МЦК», – объясняет Андрей Бочкарев. Например, со станций Кутузовская и Поклонная гора можно будет добраться до метро «Кутузовская» и «Международная». Переходы будут крытыми, что обеспечит защиту от дождя и снега. Ключевые объекты на этой соединительной ветке – мост через Москву-реку и эстакада над ТТК. На такие сложные инженерные ухищрения пришлось

идти, потому что район «Москва-Сити» хоть и является центральным, одновременно считается проблемным с точки зрения инфраструктуры. Сама соединительная ветка планировалась очень давно, но ныне оказалась зажата в небольшом пространстве между развязками дублеров Кутузовского проспекта и действующей трассой МЦК.

В итоге, чтобы соединить Смоленское и Киевское направления, решили строить 3-тонный мост через главную городскую реку. «По конструкции новый мост повторяет Дорогомиловский, по которому курсируют «Ласточки» МЦК, – уточнил начальник МЖД Михаил Глазков. – Единый облик искусственных сооружений позволит гармонично влиться в архитектуру столицы». Еще один знаковый объект соединительной ветки – эстакада над ТТК высотой 30 м. Такого сооружения в Москве еще не строили: на столичной «железке» оно станет одновременно и самым высоким, и самым протяженным в своем роде – более 2 км. И что еще более удивительно: именно на этой эстакаде построят остановочный пункт Камушки. Как уточняют в МЖД, поезда к Камушкам подъедут к двум платформам. Соответственно и вестибюлей построят тоже два – северный и южный. По крытому переходу проезжающие с Камушек за считанные минуты попадут либо на МЦК «Деловой центр», либо на станцию МЦД-1 Тестовская.

<https://rg.ru/2021/02/11/reg-cfo/v-centre-moskvy-poiavitsia-novaia-zheleznaia-doroga.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2021.02.12; В МОСКВЕ ЗАВЕРШАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА

Впервые за последние сто лет в столице скоро откроется новый железнодорожный вокзал для поездов дальнего следования. «Восточный» станет в Москве десятым по счету вокзалом после Ярославского, Ленинградского, Казанского, Белорусского, Рижского, Ленинградского, Павелецкого, Киевского, Савеловского и Курского.

Как выяснилось во время осмотра хода строительства мэром Москвы Сергеем Собяниным, ввод «Восточного» запланирован к 1 мая. Первых же пассажиров, как сообщил главе города замгенерального директора ОАО «РЖД» Олег Тони, он примет 29 мая. С этого момента все, кто едет в столицу «Ласточками» и «Стрижами» из Нижнего Новгорода и Иванова, а также транзитными поездами из Санкт-Петербурга и Мурманска в Адлер, Белгород, Волгоград и других городов, могут не тратить время на поездку в центр Москвы, а выйти гораздо раньше, на «Восточном».

Новый вокзал, который станет частью транспортного узла «Черкизово», возьмет на себя 27 пар поездов дальнего следования, которые раньше принимал Курский вокзал. Это позволит гостям столицы существенно сэкономить время на дорогу. Ведь сейчас 80 процентов приехавших, когда доберутся до центра, вынуждены возвращаться обратно, в окраинные районы столицы. На новом же вокзале предусмотрены удобные пересадки практически на все виды транспорта: МЦК, МЦД, метро, железные дороги и даже на аэроэкспрессы. «Это такой комплексный большой проект, который окажет заметное влияние на транспортную ситуацию не только в этом районе, но и в целом по Москве», – сказал Сергей Собянин.

У «Восточного» будет два выхода – к станции подземки «Черкизовская» и стадиону «РЖД Арена», а также в сторону Амурской улицы. Пересадка на метро и МЦК организована по принципу «сухие ноги»: прошел за считанные минуты по пешеходному надземному переходу, и ты у станции подземки или наземного метро. А МЦК быстренько домчит отсюда до трех аэропортов. Доехав за 29 минут до станции «Верхние Котлы», можно отправиться на аэроэкспресс в Домодедово, за 18 минут добраться до «Окружной» и оттуда в «Шереметьево», а за 10 минут – до станции «Андроновка», откуда идут поезда в аэропорт «Жуковский». Когда же запустят МЦД-4, то с МЦК можно будет сделать пересадку и на аэроэкспрессы, следующие во Внуково.

Пуск нового вокзала увеличит пропускную способность железной дороги на участке Москва– Каланчевская – Москва-пассажирская – Курская, по которому позже пойдут составы МЦД-4. Разгрузятся и станции метро «Курская» Кольцевой и Арбатско-Покровской линий, а так же «Чкаловской» Люблинско-Дмитровской линии.

транспорта: МЦК, МЦД, метро и даже на аэроэкспрессы

Комфорт же на новом вокзале – европейского уровня. Зал ожидания для пассажиров на 200 мест с USB-зарядками, зал приема делегаций, бизнес-зал, автоматические камеры хранения, фуд-корт, комнаты матери и ребенка. Четыре эскалатора и три лифта сделают удобным пользование вокзалом и для маломобильных пассажиров. На прилегающей территории разместятся остановки для общественного транспорта и каршеринга, такси, зона быстрой высадки пассажиров по принципу «поцелуй и поезжай».

<https://rg.ru/2021/02/11/reg-cfo/sobianin-v-moskve-zavershaetsia-stroitelstvo-novogo-zheleznodorozhnogo-vokzala.html>

ТАСС; 2021.02.11; МИНПРОМТОРГ ОЦЕНИЛ ВЛИЯНИЕ ЗАПРЕТА ВВОЗА Ж/Д КОЛЕС С УКРАИНЫ НА РОСТ ЦЕН

Минпромторг России не ожидает критического роста цен и дефицита после запрета на ввоз в страну ряда видов железнодорожной продукции из Украины. Об этом ТАСС сообщили в министерстве.

«Минпромторг не ждет дефицита этих видов продукции и критического роста цен», – сказали в ведомстве.

По оценкам экспертов отрасли, продолжили в пресс-службе, общий объем производства крупного вагонного литья РФ в 2019 году составил 94 тыс. вагонокомплектов, в 2020 году – 68,4 тыс. При этом производственные мощности российских литейных заводов составляют около 100 тыс. вагонокомплектов в год. Потребность рынка нового крупного вагонного литья РФ в 2021 году оценивается в диапазоне от 55 до 60 тыс.

«Таким образом, российские производители способны полностью обеспечить рынок РФ крупным вагонным литьем. Запрет на ввоз из Украины колес, надрессорных балок, боковых рам и других деталей, напротив, позволит дозагрузить отечественные производственные мощности. Также Минпромторгом России совместно с **Минтрансом России** и ФАС России была проведена оценка российского рынка стальных цельнокатаных колес на период 2020-2025 годов. В 2021-2025 годах объем потребления стальных колес российскими предприятиями прогнозируется на уровне 1 045-1 250 тыс. шт. в год. При этом суммарные мощности российских производителей стальных колес составляют порядка 1 400-1 500 тыс. шт. в год при 100% загрузке производства», – заключили в министерстве.

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

<https://tass.ru/ekonomika/10681213>

ТАСС; 2021.02.11; У РЖЕВСКОГО МЕМОРИАЛА ПОД ТВЕРЬЮ ПОЯВИТСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ

Строительство железнодорожного вокзала и посадочной платформы началось в Тверской области в 2,5 км от Ржевского мемориала советскому солдату. Об этом сообщил в четверг губернатор Игорь Руденя во время рабочей поездки на строительную площадку.

«Я уверен, что эта станция станет очень популярной не только у жителей Тверской области, но и гостей из других регионов. Мы видим большой поток туристов – уже больше полумиллиона человек посетили мемориал, приезжали и иностранные гости. Строительство идет по графику, планируем в мае уже запустить движение», – приводит пресс-служба слова Рудени.

Вокзал строят на 241-м км перегона Ржев – Балтийский – Муравьево в 2,5 км от Ржевского мемориала советскому солдату. Завершили подготовку площадки под устройство фундаментов, начался их монтаж, с марта по апрель запланировали установку опор освещения, ограждений, перронных табло, а также благоустройство территории. Платформу возведут из композитных материалов, конструкция отличается высокой скоростью сборки и повышенной устойчивостью. «После завершения строительства, в мае 2021 года, начнется регулярное транспортное обслуживание пассажиров по маршруту «Москва – Ржевский мемориал» поездами смешанной тяги», – отметили в пресс-службе.

На следующем этапе реализации проекта, по данным пресс-службы, начнется реконструкция железнодорожной ветки от границы Московской области (станция Шаховская) до станции Ржев, ее электрификация, обустройство пассажирских платформ по ходу следования поезда «Ласточка». «Модернизация этого участка также позволит обеспечить устойчивый пассажиропоток и связать города Ржев и Зубцов с Московской транспортной системой», – сообщили в пресс-службе, добавив, что от станции до мемориала гостей будут перевозить автобусами, время поездки составит около четырех минут.

Как сообщалось, 30 июня 2020 года во время открытия Ржевского мемориала, которое проходило с участием президента России Владимира Путина и президента Белоруссии Александра Лукашенко, власти региона от имени жителей выступили с инициативой построить железнодорожную станцию. Сейчас из Москвы до Твери можно доехать на скоростном поезде «Ласточка» и далее доехать до Ржева с помощью внутренних автобусных маршрутов. После встречи с Путиным, которая состоялась в Москве 15 декабря, Игорь Руденя сообщил журналистам, что строительство станции «Ржевский мемориал» планируется начать в 2021 году, срок завершения работ не обозначался.

<https://tass.ru/v-strane/10677181>

ТАСС; 2021.02.11; В ПРОКУРАТУРЕ НАЗВАЛИ ПРЕДВАРИТЕЛЬНУЮ ПРИЧИНУ СХОДА ВАГОНОВ В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ

Причиной схода с рельсов в Омской области трех грузовых вагонов стала, по предварительным данным, поломка колесной пары. Об этом сообщила в четверг пресс-служба Западно-Сибирской транспортной прокуратуры, которая по факту инцидента организовала проверку.

«11 февраля 2021 года в 03 часа 35 мин (00:35 мск) на втором пути станции Колония Западно-Сибирской железной дороги произошел сход трех вагонов в составе грузового поезда, причиной которого, по предварительным данным, явился излом оси колесной пары тележки одного из вагонов», – сообщила пресс-служба.

Прокуратура организовала проверку исполнения законодательства о безопасности эксплуатации железнодорожного транспорта. В результате инцидента никто не пострадал, из-за повреждения контактной сети в течение двух часов было остановлено движение поездов на участке железнодорожного пути.

Следственные органы возбудили уголовное дело по факту схода вагонов, сообщает Западно-Сибирское следственное управление на транспорте СК РФ. «Омским следственным отделом на транспорте Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СК России по факту схода железнодорожных вагонов на 2 831 километре ст. Колония Омской области Западно-Сибирской железной дороги возбуждено уголовное дело по признакам состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта)», – говорится в сообщении. При сходе вагонов произошло повреждение опор контактной сети. «Принимая во внимание наличие ущерба, нанесенного транспортным происшествием, принято решение о возбуждении уголовного дела», – отметили в управлении.

По данным Западно-Сибирской железной дороги, сход вагонов стал причиной задержки пассажирских поездов № 2 Москва – Владивосток и № 127 Красноярск – Адлер на 3,5 и 1 час соответственно. В настоящее время поезда продолжили путь.

Сход трех вагонов грузового поезда произошел ночью в четверг на станции Колония в Омской области, в результате был поврежден соседний путь. На месте схода продолжают работать железнодорожники и восстановительная техника, в том числе два восстановительных поезда со станций Татарская и Омск-Пассажирский.

<https://tass.ru/sibir-news/10673559>

ТАСС; 2021.02.11; ЗАХАРОВА: РОССИЯ РЕШАЕТ ВОПРОС ОБ ОКАЗАНИИ МЕДПОМОЩИ НАХОДЯЩИМСЯ В КИТАЕ МОРЯКАМ ИЗ РФ

Россия прорабатывает с китайскими коллегами вопрос о решении проблемы с оказанием экстренной медицинской помощи на фоне пандемии коронавируса находящимся в Китае российским морякам. Об этом сообщила в четверг на брифинге официальный представитель МИД РФ Мария Захарова.

По данным дипведомства, отметила она, в ряде портов китайской провинции Ляонин сложилась непростая ситуация с оказанием экстренной медпомощи членам экипажа прибывших туда российских морских судов.

«Мы этот вопрос прорабатываем с нашими коллегами из Китая. Хочу сказать, что у нас уже есть конкретные наработки. Чуть позже мы опубликуем наш комментарий на этот счет, – сказала она. – Но мы этот вопрос перед китайскими коллегами поставили».

Кроме того, продолжила Захарова, МИД РФ направил обращение в **Министерство транспорта** и федеральное агентство по рыболовству России с предложением донести данное обстоятельство до сведения соответствующих российских экономических операторов, а также обеспечить должный уровень охраны здоровья на отечественных судах.

«Работаем и с китайскими коллегами, и в межведомственном формате», – указала она.

<https://tass.ru/politika/10679809>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.11; АТОМФЛОТ ПЛАНИРУЕТ В АВГУСТЕ ПОЛУЧИТЬ ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «СИБИРЬ»

ФГУП «Атомфлот» (структура «Росатома») планирует в конце августа 2021 года подписать акт приема-передачи первого серийного атомного ледокола проекта 22220 «Сибирь», следует из презентации начальника оперативного отдела флота – начальника штаба морских операций «Атомфлота» Владимира Арутюняна.

Подписание акта сдачи ледокола «Сибирь» планируется 31 августа 2021 года, второй серийный ледокол «Урал» планируется сдать 30 сентября 2022 года, говорится в представленной в ходе конференции Argus СПГ 2021: СНГ и глобальные рынки презентации представителя «Атомфлота».

Контракт на строительство ледоколов проекта 22220 «Сибирь» и «Урал» был заключен между «Балтийским заводом» (Санкт-Петербург, входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация», ОСК) и госкорпорацией «Росатом» в мае 2014 года, стоимость контракта составила 84,4 млрд рублей.

Головной универсальный атомный ледокол «Арктика» проекта 22220 вошел в состав атомного флота в октябре 2020 года. Ледокол построен АО «Балтийский завод» по заказу госкорпорации «Росатом».

В настоящее время на «Балтийском заводе» также заложены и строятся третий и четвертый серийные ледоколы проекта – «Якутия» и «Чукотка», их сдача запланирована на 2024 год и 2026 год соответственно.

Ледоколы проекта 22220 предназначены для проводки судов в Арктике, на участках Енисея и Обской губы, для буксировки судов и других плавучих сооружений во льдах и на чистой воде и решения других задач. Длина ледокола составляет 173,3 м, ширина – 34 м, мощность – 60 МВт, ледопроемкость – 2,8 м.

ИНТЕРФАКС; 2021.02.11; ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» 18-20 ФЕВРАЛЯ ВОЗОБНОВИТ ПРОВОДКИ ПОСЛЕ РЕМОНТА

Ледокол проекта 22220 «Арктика» 18-20 февраля возобновит после ремонта ледокольные проводки судов, сообщил журналистам замгендиректора ГК «Росатом» – директор дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша.

«С ледоколом «Арктика» все порядке. Отсутствие по ряду причин надлежащей системы отсоса паров масла в цилиндрах низкого давления потребовало возврата ледокола из морей на базу (в Мурманск – ИФ). Ожидается, что 18-20 февраля ледокол должен уйти на работу», – сказал он.

Ранее сообщалось, что головной атомный ледокол проекта 22220 «Арктика» завершил первую проводку судна в акватории Северного морского пути (СМП). В первый рейс «Арктика» вышла 14 ноября 2020 года.

21 октября 2020 года головной универсальный атомный ледокол «Арктика» вошел в состав атомного флота. Ледокол построен АО «Балтийский завод» по заказу госкорпорации «Росатом». Он стал самым большим и мощным атомным ледоколом в мире.

Ледоколы проекта 22220 предназначены для проводки судов в Арктике, на участках Енисея и Обской губы, для буксировки судов и других плавучих сооружений во льдах и на чистой воде и решения других задач. Длина ледокола составляет 173,3 м, ширина – 34 м, мощность – 60 МВт, ледопроемкость – 2,8 м.

АРИГ УС; 2021.02.11; В БУРЯТИИ ОБСУДИЛИ СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ

Совещание прошло в рамках визита замминистра транспорта России.

Сегодня в Бурятию с рабочим визитом прибыл **Игорь Чалик** – замминистра транспорта России. Федеральные и местные чиновники провели совещание в правительстве.

Подробности обещают огласить позже. Но уже известно, обсудили три важных вопроса – субсидирование авиабилетов, строительство нового аэровокзального комплекса и создание единой дальневосточной авиакомпании.

<https://arigus.tv/news/item/152420/>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.11; «АВИАЦИОННЫЙ РЫНОК В 2021 Г. БУДЕТ РАСТИ, РАБОТЫ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ ПРОСТО МОРЕ»

Авиакомпания «ИрАэро», базирующаяся в Иркутске, в 2020 году сократила перевозки пассажиров в 1,5 раза, но это, как утверждает гендиректор и совладелец авиакомпании Юрий Лапин, произошло не из-за коронавируса. Перевозчик, по его словам, сохранил большую часть межрегиональных маршрутов и в целом прожил год без потрясений.

В интервью «Интерфаксу» глава «ИрАэро» рассказал, что, несмотря на кризис, работы на авиарынке меньше не стало, а перевозчик уже рассматривает возможность пополнения парка российскими самолетами Superjet 100 и даже присматривается к технике Airbus. Но при этом компания не рассматривает вариант использования Ил-114-300.

БЕЗ BOEING, НО С «СУПЕРДЖЕТАМИ»

– Прошлый год стал испытанием для гражданской авиации. Как авиакомпании удалось пережить его? Пришлось ли оптимизировать затраты?

– Оптимизация, конечно, была, но существенно у нас ничего не поменялось. В какой-то мере, к примеру, пришлось уменьшить заработную плату. В прошлом году мы не только сохранили численность персонала, но и даже немного увеличили его, закрыв вакансии, которые до этого долгое время пустовали. Некоторые авиакомпании в 2020 году сокращали персонал, а у нас была возможность взять людей. Часть пилотов перешла к нам из «Ангары» (эта авиакомпания также базируется в Иркутске – ИФ), есть пилоты из «Аэрофлота». Последние, по сути, были «готовые» – можно было сразу посадить на Superjet 100. А часть пилотов, конечно, прошли переучивание на новый тип воздушного судна, и не только на «Суперджеты». В целом объем переучиваний в 2020 году у нас был приличный – полагаю, в сумме где-то на 100 млн рублей. И в штат мы взяли, наверное, 20-25 пилотов.

– Какой был пассажиропоток у «ИрАэро» в 2020 году?

– По нашим предварительным данным, в 2020 году мы перевезли 592,4 тыс. пассажиров. В 2019 году наш пассажиропоток был 909 тыс. Но не забывайте, в 2019 году мы эксплуатировали Boeing-777-200 (в конце 2019 года лайнеры были возвращены лизингодателю – ИФ), которые нам за год дали 316,6 тыс. человек, то есть сгенерировали третью часть пассажиропотока. Иными словами, если не учитывать Boeing, то в 2020 году мы перевезли столько же пассажиров, сколько и в 2019 году.

В целом в 2020 году мы очень много летали. Мне пилоты в разгар пандемии говорили: у нас чувство, что мы одни летаем. Все региональные и межрегиональные рейсы, которые были у «ИрАэро», оказались востребованными. Честно говоря, часть рейсов мы, может, и хотели бы закрыть в 2020 году по экономическим причинам, но не стали этого делать. Потому что были обращения от регионов: ребята, оставьте их, летайте.

Другой вопрос, что сама экономика была тяжелой – непросто летать с загрузкой 50-60%. Но очень помогала и помогает работа с **Минтрансом РФ** по постановлению N1242 и N215 (о предоставлении субсидий на внутренние авиаперевозки – ИФ).

– Как себя показал Superjet 100 в прошлом году?

– Практика подтвердила, что «Суперджет» востребован на межрегиональных рейсах – об этом я уже не раз говорил ранее. Фактически этот самолет заменил Ту-134, который в советское время был дико востребован. Но у нас, как у перевозчика, конечно, возникает вопрос к качеству Superjet 100.

– В 2019 году вы говорили, что вопрос с поставкой комплектующих для лайнера начал решаться. В итоге, в 2020 году решили?

– Нет, этот вопрос до сих пор стоит.

– И как же вы летали в 2020 году?

– Знаете, у нас уже есть опыт эксплуатации этих самолетов. А когда его (опыт – ИФ) копишь в экстремальных условиях, фактически войны с самолетом, он очень быстро трансформируется в качественный опыт. Именно это и позволило нам эксплуатировать самолет в прошлом году. Скажем так: мы научились предугадывать его отказы, скомплектовали определенный перечень агрегатов, блоков, который не позволял допускать поломок. Я считаю, что сейчас именно мы эффективнее остальных эксплуатируем Superjet 100.

– Сколько сейчас у вас в парке «Суперджетов»?

– Сейчас летает шесть, еще один стоит на восстановлении – его двигатели недавно отдали в ремонт. Авиакомпания должна летать, а по сути мы тратим 60% усилий на поддержание технического состояния самолета, а не на развитие маршрутной сети.

– Еще будете брать в лизинг Superjet 100?

– Я думаю, у нас потребность, наверное, в пяти самолетах есть. И нам без разницы, новые они или нет. Сейчас пока непонятная ситуация с «выдачей» бортов, но, я думаю, что решение будет к марту. В целом, мы сейчас больше рассматриваем вторичный парк «Суперджетов».

СУД КАК ДИАЛОГ

– В Арбитражном суде Москвы рассматривается семь исков ПАО «ГТЛК» и ПАО «Корпорация «Иркут» к «ИрАэро» в связи с долгами за эксплуатацию Superjet 100. И есть один встречный иск к «Иркуту» на 1,854 млрд рублей, где вы указываете на простой лайнеров из-за технических недостатков. Каким будет исход этих дел, как вы думаете? Удастся ли пойти на мировую?

– Я знаю, что договоримся. Мы заложники в этой ситуации, но себя виноватыми не считаем. Ведь качество изготовления самолета оставляет желать лучшего. Мы сейчас работаем и с производителем лайнера, и с поставщиками комплектующих, и с держателем лицензии. И с ними договорились вести дела непублично, без прессы. Мы заинтересованы в результатах этих переговоров, нам идут на уступки, мы пытаемся сблизить позиции. И мы летаем на Superjet 100, а значит, любой негатив в отношении самолета отражается и на нас.

Насколько я знаю, 30 декабря прошлого года правительство РФ начало выплачивать компенсации за простой самолетов с техническим дефектом. И ГТЛК получила 1,7 млрд рублей. Думаю, 600-700 млн рублей приходится на нашу авиакомпанию. То есть государство понимает проблему, решает ее и, я надеюсь, этот процесс продолжится.

– Иски к вам ранее подавало АО «Гражданские самолеты Сухого» (производитель лайнера – ИФ), сейчас правопреемником по ним является «Иркут». А это почти земляки, Иркутский авиазавод «Иркута» в одном городе с вами. Вам это не облегчает диалог в суде?

– Не хочу «катить бочку» на «Иркут». Мы посмотрим, как зарекомендуют себя на рынке новые МС-21 («ИрАэро» в 2013 году заказала у «Иркута» десять таких самолетов – ИФ).

ПЕРСПЕКТИВЫ РЫНКА

– Авиакомпания «Ангара» хочет вернуть лизингодателю пять своих Ан-148. «Ангара» находится в санкционном списке Украины и столкнулась с отсутствием комплектующих. Между тем, в Superjet 100 достаточно много иностранных комплектующих. Может ли подобное повториться и с этим самолетом?

– Полагаю, такой жесткой угрозы нет. Производитель Superjet 100 сейчас заказывает по предоплате комплектующие для поддержания летной годности самолетов.

– А с уходом «Ангары» с рынка авиаперевозок работы для других перевозчиков станет больше?

– Знаете, работы для авиакомпаний и было, и сейчас – просто море. «Ангара» много выполняла чартерных рейсов для нефтяников. Когда компания ушла с этого рынка, нефтегазовые компании стали объявлять предварительные тендеры. И на них присутствовали, кроме «ИрАэро», и «ЮТэйр», и «АЛРОСА» и «Якутия». То есть объем, занимаемый Ан-148, уже может быть закрыт.

У нас сейчас достаточно много обязательств как по субсидированным маршрутам, так и по перевозкам вахтовиков. И уже есть маршруты, которые переросли возможности «Суперджета». В данный момент мы рассматриваем возможность привлечения в парк иностранной техники, в том числе Airbus. Я сейчас имею в виду чисто под коммерческие маршруты. Но я пока не готов сказать, сколько мы сможем взять иностранных самолетов, когда и на каких условиях. Пока это очень сложный пазл. И у нас есть определенный негативный опыт с Boeing-777, который мы, конечно, учитываем.

– Как будет развиваться авиационный рынок в 2021 году?

– Он будет расти, тем более, с учетом отложенного спроса. Вы ж понимаете, что авиация – зависимый вид транспорта. Она зависит не от востребованности трассы и не от государства. Главный фактор – уровень жизни населения. Если он снижается, то люди отказываются от поездки.

На севере страны, на Дальнем Востоке пассажиропоток неравномерен, а уровень дохода у населения – средний. Поэтому здесь важен государственный подход – я имею в виду

субсидирование маршрутов. С точки зрения макроэкономики это выгодно. Повышая мобильность населения, вы способствуете развитию других отраслей. Человек, приезжая в другой город, едет в гостиницу, покупает товары. Далее бизнес-связи. Сейчас есть современные технологии ведения переговоров через интернет. Но все вопросы решаются куда быстрее, когда человек прилетает, садится за стол, и начинается живой диалог.

В целом могу сказать, что и субъекты РФ сейчас стали вдумчиво относиться к необходимости развития межрегиональных трасс. Ну, вот есть в регионе прекраснейший аэропорт, а объемов (пассажиропотока – ИФ) под него нет. И сейчас власти регионов приходят к мысли, что дотировать нужно перевозчика, а не аэропорту помогать.

Что касается аэропорта Иркутска, где мы базируемся, то он всегда был востребованным и прибыльным. И, главное, у него есть потенциал, но развития нет. А ведь свои амбиции есть и у Красноярска, и у Новосибирска. Мы, конечно, всегда в приоритет ставили Иркутск, но сейчас у нас есть возможность перевести рейсы, допустим, в Красноярск. А степень мобильности населения Красноярского края, замечу, в разы больше, чем в Иркутске.

– В Красноярске «Аэрофлот» создает свой хаб. Не боитесь серьезной конкуренции?

– Здесь вопрос не в конкуренции. А в потенциале и возможности обеспечить пассажиру полет. В этом смысле работы и нам, и «Аэрофлоту», и S7 хватит.

– А где по-вашему живет самый платежеспособный и мобильный пассажир?

– В Москве! Другие субъекты РФ мы как-то не оценивали.

АЛЬТЕРНАТИВЫ АН-24

– В конце прошлого года на аэродроме в Жуковском совершил первый полет региональный турбовинтовой самолет Ил-114-300. Вы бы себе взяли такой в парк?

– Нет. У меня скептическое отношение к его пассажироместимости – до 70 человек. Смотрите, у нас в парке Ан-24, который берет на борт 50 пассажиров. Мы на практике убедились, что это более чем достаточный объем для большинства региональных трасс. Его стандартная загрузка – 35-40 человек. Получается, что лайнер на 70 мест будет летать у нас полупустой, а это удар по «экономике». С учетом этого такой самолет будет летать, к примеру, в райцентр лишь раз в неделю. А, исходя из нашего опыта, надо летать 2-4 раза в неделю, потому что это удобнее для пассажира. Вот он прилетит в Иркутск на два дня, сделает тут все дела и обратно. А будет большой борт, он, возможно, и не полетит, подумает: а что мне неделю делать в этом Иркутске?

Мне непонятна также концепция, функциональная нагрузка Ил-114. Он сделан под бетонные полосы, но летает со скоростью 400 км/час. Но сейчас есть региональные лайнеры, которые летают по 800-900 км/час. Нас пассажиры научили – нужно конвертировать время в деньги. Лишний час-два на земле позволяют человеку сделать больше, а на полет оставить меньше времени.

В 2009 году мы брали Ил-114 во фрахт у одной питерской авиакомпании, но в сертификат эксплуатанта эти машины не были внесены. По экономике они себя не оправдали, и мы отказались от дальнейшей эксплуатации. Так что этот самолет «новый» только на бумаге.

– То есть альтернативы Ан-24 по-прежнему нет?

– Есть, это Ил-112, который будет выпускаться как военный транспортник. Но его надо уже сейчас переформатировать под гражданские перелеты и предлагать рынку, нужен государственный подход. Но, предполагаю, что с ним будет так: сначала военные полетают, а потом когда-нибудь мы его сделаем для «гражданки».

И в целом, конечно, могу сказать, что стоимость владения новым самолетом выше, чем подержанным. А это означает, что и стоимость авиабилетов будет выше.

<https://www.interfax-russia.ru/siberia/exclusives/gendirektor-iraero-yuriy-lapin-aviacionnyy-rynok-v-2021-g-budet-rasti-raboty-dlya-aviakompaniy-prosto-more>

ЭЛЕКТРОННАЯ ГАЗЕТА «ВЕК»; АЛЕКСАНДР САРГИН; 2021.02.11; ОЛЕГ ПАНТЕЛЕЕВ: УРОВЕНЬ ИЗДЕРЖЕК ВЕЛИК, А ПЛАТЕЖЕСПОСОБНЫЙ СПРОС НИЗОК

Председатель правительства РФ Михаил Мишустин заявил, что гражданская авиация занимает особое место в транспортном комплексе страны, поскольку от ее четкой и эффективной работы зависит развитие регионов и нормальная жизнь миллионов людей.

«Вы объединяете нашу большую страну, решаете важнейшие задачи по снабжению жителей отдаленных территорий России медикаментами, продуктами питания и предметами первой необходимости, доставляете пассажиров и грузы в любую точку мира, обеспечиваете межрегиональные и международные связи и делаете это на самом высоком профессиональном уровне», – отметил Мишустин. О том, можно ли повысить эффективность авиаперевозок, одновременно развивая государственные монополии, «Веку» рассказал **исполнительный директор агентства «АвиаПОРТ» Олег ПАНТЕЛЕЕВ.**

Не самое удачное регулирование

– Все зависит от тех задач, которые будет решать государство в лице правительства и **Минтранса**. Например, что касается Дальневосточного федерального округа и перелетов из Москвы в Улан-Удэ и обратно, то действительно несколько странным выглядит подход, когда происходит замещение коммерческого эксплуатанта, предлагающего достаточно низкие тарифы, на авиакомпанию, которая будет предлагать тарифы по субсидированным перевозкам в первую очередь для жителей Дальнего Востока, причем в ограниченных объемах выделяемого субсидирования. На мой взгляд, конкретно этот пример выглядит как не самое удачное регулирование.

При субсидировании сейчас используется механизм, когда средства, по сути, выделяются на конкурсной основе. Но ведь, по идее, субсидию должен получать перевозчик, который в наибольшей степени отвечает условиям, на которых, собственно, и распределяются субсидии. То есть тот, кто лучше работает, может получить право возить пассажиров по субсидированным тарифам. Но в целом субсидированные перевозки – это поддержка пассажира, то есть целью является повышение доступности авиаперевозок.

Так что можно сделать следующий вывод: как таковой механизм субсидирования позволяет сделать авиаперевозки более доступными, а в каких-то случаях, скажем, на местных линиях, без субсидий летать вообще невозможно, потому что уровень издержек очень велик, а платежеспособный спрос крайне низок.

И, тем не менее, в каких-то случаях программа субсидирования может приобретать, скажем так, неоптимальный облик. Соответственно, в такой ситуации мы задаемся вопросом: нужно ли субсидировать именно это направление?

Где-то – положительный результат, где-то – негативный

Но я бы не хотел каких-то чрезмерных обобщений. Просто есть конкретная ситуация, то есть принятие постановления правительства, которое создает механизм субсидирования авиаперевозок. Как показывает практика, если мы используем один и тот же подход и применяем его к разным направлениям, то где-то он даст положительный результат, а в каких-то случаях – негативный.

Однако если идти по пути обобщений, то я бы сказал немного о другом: при перевозках на большие расстояния, например, Москва – Улан-Удэ или из Москвы в какой-то пункт назначения на Дальнем Востоке, получается достаточно умеренная себестоимость пассажирокилометра, поэтому субсидировать такие перевозки нужно в очень ограниченном масштабе. Но если мы говорим о программах субсидирования полетов на местных линиях, то есть внутри региона, где рейсы выполняются на маленьких самолетах и даже вертолетах и где себестоимость пассажирокилометра уже максимальна, то в этом сегменте масштабы субсидирования и государственной поддержки, конечно, нужно увеличивать.

<https://wek.ru/oleg-panteleev-uroven-izderzhek-velik-a-platezhesposobnyj-spros-nizok>

ТАСС; 2021.02.11; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПРОДАЖУ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАБИЛЕТОВ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Авиакомпания «Аэрофлот» возобновляет продажи субсидируемых билетов из городов Дальнего Востока в Москву и обратно. Об этом в четверг говорится в сообщении авиакомпании.

«Аэрофлот» открывает продажу билетов по программе субсидированных перевозок для жителей Дальневосточного федерального округа (ДФО). Стоимость авиабилета составляет 10 200 рублей в одну сторону, включая все таксы и сборы. Перевозки по субсидируемым тарифам, таким образом, для жителей региона окажутся дешевле действующих «плоских» тарифов», – говорится в сообщении.

В авиакомпании отметили, что тарифы действуют на прямые рейсы авиакомпаний группы «Аэрофлот» в экономическом классе из Владивостока, Петропавловска-Камчатского, Хабаровска, Южно-Сахалинска, Магадана в Москву и обратно.

Билеты по субсидируемым тарифам можно забронировать на сайте авиакомпании, в офисах собственных продаж и уполномоченных агентствах, либо обратившись в круглосуточный контакт-центр. Для удобства пассажиров «Аэрофлот» увеличивает время работы офисов собственных продаж во Владивостоке, Магадане, Петропавловске-Камчатском, Хабаровске и Южно-Сахалинске.

<https://tass.ru/ekonomika/10681937>

ТАСС; 2021.02.11; СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА ИВАНОВ ПОДДЕРЖАЛ УВЕЛИЧЕНИЕ ЧИСЛА ЛОУКОСТЕРОВ В РОССИИ

Спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов назвал актуальной идею увеличения авиакомпаний-лоукостеров в России. Об этом он заявил журналистам в четверг.

«Поддерживаю, – сказал он, отвечая на вопрос об идее увеличения лоукостеров. – Весь мир, большая часть пассажиров летают на лоукостерах. Не зря цены на билеты на лоукостеры в Европе составляют \$10-15. Для России это очень актуально».

Иванов обратил внимание, что пассажиры должны быть готовы к тому, что у лоукостеров не включено место для багажа и нет питания. «Стакан воды стоит денег. Сумочка – за деньги», – пояснил он.

Ранее руководитель Росавиации Александр Нерадько заявил, что российские авиакомпании на данный момент отказались от идеи создания лоукостеров внутри своих авиационных групп и как дочерних предприятий. При этом он отметил, что потенциальные инвесторы могут заинтересоваться созданием лоукостеров после восстановления объема пассажироперевозок до докризисного уровня.

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. По мнению Савельева, во время снижения спроса на перевозки в период пандемии и ее последствий рынок нуждается в низкобюджетных перевозках.

<https://tass.ru/ekonomika/10675755>

ТАСС; 2021.02.11; ПРОДАЖИ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАБИЛЕТОВ ИЗ ПРИМОРЬЯ НАЧНУТСЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Продажи субсидируемых авиабилетов из Приморья в Москву и Санкт-Петербург по расширенной программе, которой могут воспользоваться все жители Дальнего Востока, начнутся в ближайшее время. Об этом сообщил журналистам в четверг замминистра транспорта и дорожного хозяйства Приморского края Григорий Плотницкий.

«В ближайшее время должна начаться продажа льготных билетов <...> Под эту льготу попало у нас два маршрута – из Владивостока в Москву и Санкт-Петербург. На сегодняшний день, насколько я знаю, «Аэрофлот» уже заключил такое соглашение и в ближайшее время начнет продажу», – сообщил Плотницкий.

Он уточнил, что стоимость билета из Владивостока в Москву и Санкт-Петербург должна составить 10,2 тыс. рублей в одну сторону. Власти намерены предложить расширение маршрутной сети в рамках этой программы на Краснодар, Казань, Симферополь, а также расширение квоты на летние месяцы. «С мая по сентябрь для приморцев авиаперелеты на отдых... пользуются популярностью, поэтому, возможно, нужно выходить с предложением пересматривать квоту, чтобы квота была в летний период больше», – сказал Плотницкий. Также власти намерены предложить пересмотреть механизм продажи, согласно которому сейчас необходимо выкупить билет лично в офисе продаж, что создает большие очереди.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин ранее подписал постановление о распространении программы льготных авиаперевозок на всех жителей Дальнего Востока. В список маршрутов вошли перелеты с территории Дальнего Востока в Москву, Санкт-Петербург и обратно. Ранее по программе субсидирования полетов на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь приобрести льготный билет в эконом-классе могли граждане России в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и члены многодетных семей.

<https://tass.ru/obschestvo/10672745>

ТАСС; 2021.02.11; ТРУТНЕВ: ЕДИНАЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ БУДЕТ БАЗИРОВАТЬСЯ НА ХОЛДИНГОВОЙ СТРУКТУРЕ

Единая авиакомпания на Дальнем Востоке будет создана на основе холдинговой структуры. Об этом заявил вице-премьер – полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев в опубликованном в четверг интервью газете «Известия».

«С точки зрения организационной структуры, мы уже договорились. Примерно по 5% будет принадлежать 10 субъектам, 49% – Сахалинской области. Эта большая компания соберет блокирующие пакеты существующих региональных компаний – там тоже есть суда, соответствующие специалисты, мы не можем их оставить без работы. Скорее всего, получится холдинговая структура», – рассказал Трутнев.

По его словам, систему мер господдержки будут разрабатывать уже после создания большой компании. Трутнев подчеркнул, что эта поддержка позволит снизить стоимость билетов.

«Дальний Восток – это огромные расстояния, малые населенные пункты. Там надо развивать сеть малых аэропортов и посадочных площадок, такая программа у Минтранса есть <...> Но надо строить самолеты. Я должен честно признаться, что стараюсь поддержать выпуск самолета «Байкал» в Улан-Удэ», – сообщил вице-премьер.

Он также отметил, что существует и Л-410 в его локализованной на территории России версии, но «Байкал» «выигрывает по ряду характеристик». Ему нужна меньшая полоса, у него больше дальность полета, меньше стоимость летного часа. Кроме того, большое значение имеет, что он будет строиться на Дальнем Востоке.

В среду Трутнев по итогам посещения завода «Прогресс» в Приморье заявил, что для создаваемой единой авиакомпании будут закуплены новейшие гражданские вертолеты Ка-62. Губернатор Приморья Олег Кожемяко отмечал, что летные испытания Ка-62 закончатся ориентировочно в октябре, и к ноябрю машина должна получить сертификат летной годности.

<https://tass.ru/ekonomika/10672457>

ТАСС; 2021.02.11; ИЗ АЭРОПОРТА СТРИГИНО В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ НАЧНУТ СОВЕРШАТЬ РЕЙСЫ В КИРГИЗИЮ

Рейсы из Нижнего Новгорода в Киргизию начнутся с 20 февраля. Об этом говорится в сообщении на сайте международного аэропорта Стригино.

«Из аэропорта Стригино (управляется УК «Аэропорты регионов») открывается авиасообщение с Киргизией. Рейсы в Ош по субботам с 20 февраля планирует выполнять авиакомпания Nordwind. Вылет из Нижнего Новгорода в 23:55, прибытие в Ош – в 06:45. Обратный вылет по воскресеньям в 09:00, прибытие в Стригино – в 10:10 <...> Время указано местное для каждого аэропорта», – говорится в сообщении.

Планируется, что полеты будут выполняться на Boeing-737 вместимостью 189 кресел. В Стригино предупредили о возможных изменениях в расписании, отметив, что решение о выполнении рейсов принимает авиаперевозчик.

Решением правительства РФ аэропорт Стригино получил разрешение возобновить обслуживание международных рейсов с 8 февраля.

<https://tass.ru/ekonomika/10681183>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА БОНДАРЕНКО; 2021.02.11; ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ ПРЕДЛОЖАТ ПРОДАВАТЬ СУБСИДИРОВАННЫЕ АВИАБИЛЕТЫ ОНЛАЙН

В ближайшее время авиакомпании начнут продажу субсидированных авиабилетов для жителей Дальневосточного федерального округа. Планируется, что билеты нужно будет покупать лично – в офисах и кассах авиакомпаний. Как сообщает пресс-служба правительства Приморья, власти края намерены выйти с предложением пересмотреть это правило и предусмотреть онлайн продажи.

По словам заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Приморья Григория Плотницкого, из Владивостока предусмотрены два маршрута, на которые можно купить льготные билеты – в Москву и Санкт-Петербург. Билеты будут продавать по документам, подтверждающим проживание в регионе.

«Это паспорт с дальневосточной пропиской, а также, в случае необходимости, свидетельство о рождении ребенка, справка форма №8, подтверждающая постоянную регистрацию несовершеннолетних детей до 14 лет по месту жительства», – пояснил Плотницкий, заметив, что ведомство намерено обратиться к авиакомпаниям с двумя предложениями.

Первое – пересмотреть это правило и предусмотреть продажи и онлайн. Второе – расширить список субсидируемых маршрутов, включив в него рейсы из Владивостока в Казань, Симферополь и Краснодар.

Напомним, что 21 января правительство РФ решило направить **Росавиации** дополнительно пять миллиардов рублей для субсидирования авиаперевозок на Дальний Восток. Как отметил председатель правительства РФ Михаил Мишустин, в прошлом году по сниженному тарифу перевезли более 500 тысяч жителей Дальнего Востока.

«Сейчас благодаря дополнительным субсидиям этой возможностью смогут воспользоваться еще не менее 450 тысяч человек. Цена билета на самолет для дальневосточников составит от 8 до чуть более 10 тысяч рублей», – сообщил он. Уже известно, льготный билет из Владивостока в Москву обойдется в 10200 рублей.

<https://rg.ru/2021/02/11/vlasti-primoria-predlozhat-prodavat-subsidirovannye-aviabilety-onlajn.html>

ТАСС; 2021.02.11; АВИАКОМПАНИЯ S7 РАЗРЕШИЛА ПАССАЖИРАМ ПЕРЕВОЗИТЬ В САЛОНЕ САМОЛЕТА ДО ПЯТИ ЖИВОТНЫХ

Авиакомпания S7 разрешила пассажирам перевозить в салоне самолета до пяти животных вместо двух, нововведение вступит в силу с 15 февраля, говорится в сообщении авиаперевозчика.

«S7 Airlines увеличила число разрешенных к перевозке в салоне самолета животных с двух до пяти, – отмечается в сообщении. – Измененные правила перевозки животных вступают в силу 15 февраля 2021 года», – отмечается в сообщении.

При этом на отдельном месте рядом с хозяином могут путешествовать не более двух питомцев, остальные размещаются под впереди стоящим креслом.

«Мы разрешили перевозку животных на соседнем кресле в декабре прошлого года и отмечаем высокий спрос на новый сервис. Только с начала года услугой перелета на отдельном месте воспользовалось более 400 путешественников – конечно, в полете хочется быть рядом с питомцем. Мы внимательно относимся к обратной связи от пассажиров, поэтому теперь в салоне самолетов S7 Airlines могут одновременно лететь до пяти животных. При этом все правила размещения любимцев, которые учитывают строгие требования безопасности полетов и интересы всех пассажиров на борту, сохраняются», – отметила директор департамента пассажирского опыта S7 Group Светлана Кулюкина.

В авиакомпании уточнили, что перелет питомца на соседнем кресле нужно запланировать заранее и сразу оформить авиабилет на два места – на себя и на животное. Авиабилет для животного не включает питание и провоз багажа вне зависимости от тарифа. Оформить такую перевозку питомца можно в контактном центре или представительствах S7 Airlines.

В салоне животное может размещаться только в экономическом классе, на месте у окна рядом со своим хозяином. Исключения составляют места Extra Space, у проходов и аварийных выходов. «В течение всего полета кошка, собака или птица должна оставаться внутри жесткого контейнера, не превышающего по длине, ширине, высоте 55x40x40 см. Контейнер закрепляется на кресле специальными ремнями безопасности (именно поэтому исключается перевозка в мягких переносках). Вес животного с учетом контейнера не должен превышать 23 кг», – пояснили в S7.

Второй вариант перелета животного в салоне – под впереди стоящим креслом. В таком случае питомец весом не более 10 кг размещается в контейнере высотой не более 20 см или в мягкой закрывающейся сумке-переноске.

<https://tass.ru/ekonomika/10678591>

ПРАЙМ; 2021.02.11; «ПОБЕДА» НЕ МОЖЕТ УЧАСТВОВАТЬ В СУБСИДИРУЕМЫХ ПРОГРАММАХ НА ЗАЯВЛЕННЫХ УСЛОВИЯХ – ИСТОЧНИК

Лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») не может участвовать в субсидируемых программах полетов в РФ в заявленных условиях организации отчетности, так как это накладывает на авиакомпанию значительные расходы, заявил РИА Новости источник, близкий к «Победе».

Газета «Известия» в четверг сообщила, что «Победа» перестанет летать в Улан-Удэ, так как субсидии за это направление будет получать S7 Airlines, и для лоукостера условия станут неконкурентными. По данным издания, согласно новым правилам предоставления субсидий, дотацию на этом направлении сможет получить только одна авиакомпания.

«Для самой «Победы» участие в субсидируемых программах в заявленных условиях организации отчетности невозможно, так как накладывает на авиакомпанию значительные расходы: организацию продаж билетов в авиакассах (продажа на сайте невозможна из-за требования сверки паспортов и получения их копий), ведение громоздкой бумажной отчетности для **Росавиации** по выполненным перевозкам и так далее», – сказал источник.

Собеседник агентства отметил, что по этой причине «Победа» действительно планирует прекратить полеты в Улан-Удэ, продажи билетов уже закрыты.

«Компания не считает конкурентно возможным выполнение полетов, когда один из перевозчиков получает субсидии за каждого пассажира, (а другой нет – ред.)», – отметил источник.

ИНТЕРФАКС; 2021.02.11; ФАС ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ ЦЕНАМИ НА АВИАБИЛЕТЫ МОСКВА-ЧЕЛЯБИНСК ПОСЛЕ ПРЕКРАЩЕНИЯ РЕЙСОВ АЭРОФЛОТА

Челябинское УФАС начало ежедневный мониторинг цен на авиаперелеты из Челябинска в Москву.

«Антимонопольная служба в целях детального изучения ценовой ситуации и в связи с прекращением осуществления авиаперевозок по направлению Челябинск-Москва ПАО «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) проводит ежедневный мониторинг цен», – сообщила пресс-служба ведомства.

В частности, изучаются ценовые предложения на сайтах авиакомпаний в сравнении со стоимостью авиабилетов в Москву из Екатеринбурга, Магнитогорска и Уфы.

Как отмечает пресс-служба, при мониторинге особое внимание уделяется ценам, которые авиакомпании устанавливают на ближайшие даты вылета.

Мониторинг охватывает трех авиаперевозчиков: «Победу», «Россию» и S7.

«В случае установления признаков нарушения закона о защите конкуренции, указывающих на возможное антиконкурентное поведение компаний, службой будут оперативно приняты меры антимонопольного реагирования», – подчеркивает пресс-служба террведомства.

Ранее замруководителя Челябинского УФАС Елена Рысева сообщала, что ведомство провело проверку по материалам местных СМИ о высокой стоимости авиаперелетов на московском направлении, однако не обнаружило фактов, подтверждающих такую информацию.

«Челябинским УФАС рассмотрена ситуация, связанная с информацией, которая была размещена в средствах массовой информации, что граждане не имеют возможности приобрести билеты до Москвы по более доступным ценам. Также к нам стали поступать обращения граждан – письменные и устные (на эту тему – ИФ). Мы проверили цены, которые предлагают наши перевозчики. Цены смотрели вылет день в день, в течение недели, на месяц и более длительный период. Таких фактов (завышения цен – ИФ) мы не установили, таких цен не выявляли», – отмечала Рысева.

«Аэрофлот» прекратил выполнение полетов по маршруту Москва-Челябинск в январе. Вместе с тем, дочерняя структура «Аэрофлота» – авиакомпания «Россия» с 13 января начала выполнять рейсы в Челябинск и Магнитогорск на Superjet-100.

КОММЕРСАНТЪ; ЕЛЕНА ШЕПЕЛЕВА; 2021.02.11; ПЕРЕВОЗЧИК ПОСТАВИЛ НА КРАСНОЕ; В КОНЦЕ ФЕВРАЛЯ АВИАКОМПАНИЯ NORDSTAR ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ РОСТОВА С ЕГИПТОМ

Авиакомпания NordStar открыла продажу билетов на рейсы Ростов-на-Дону-Каир. Вылеты будут выполняться один раз в неделю. Параллельно туроператор «И-ЛИНЬ ТУРИЗМ» запустил продажи турпакетов в Хургаду и Шарм-Эль-Шейх из Ростова на базе этого рейса. Представитель туротрасли считает, что направление окажется востребованным: пляжные курорты, доступные с прямым вылетом из Ростова сегодня, – более дорогостоящие ОАЭ и о. Занзибар.

Сообщение о старте продаж авиабилетов на рейс Ростов-Каир появилось на сайте авиакомпании NordStar. По информации перевозчика, рейсы будут выполняться по субботам, начиная с 20 февраля, на регулярной основе. Вылет в Каир запланирован на 01:20, обратный рейс в Ростов – на 6:00 по местному времени. Время в полете – 3 часа 30 минут. Рейс планируется выполнять на Boeing 737-800.

По данным сервиса supercassa.ru, билет в один конец обойдется в 16,1 тыс. руб; туда-обратно – в 23,7 тыс. руб. Из сообщения NordStar следует, что рейс Ростов-Каир планируется использовать, в том числе для отправки в Египет пассажиров, прилетевших в Ростов из Москвы и Норильска.

В пресс-службе Росавиации “Ъ-Юг” подтвердили, что у авиакомпании есть допуск для перевозок на указанном направлении. Он выдан 3 декабря и позволяет выполнять до 3-х рейсов в неделю. По данным сайта российского правительства government.ru, по итогам заседания оперштаба по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции в конце января принято решение с 8 февраля увеличить количество регулярных рейсов в Египет из аэропортов России с частотой не более одного рейса в неделю из каждого аэропорта.

«Авиакомпания Nordstar действительно сделала заявку – на выполнение чартерных рейсов по маршруту Москва (Домодедово) – Ростов-на-Дону – Каир – Ростов-на-Дону – Домодедово. Однако никаких официальных документов о возобновлении авиасообщения между Россией и Египтом в аэропорт «Платов» не поступало. Открытие авиасообщения зависит от решений авиационных властей двух государств», – поясняют в пресс-службе ростовского аэропорта, в сезонном расписании которого значится рейс Ростов-Каир.

Наряду с продажей билетов на рейс Ростов-Каир самым авиаперевозчиком, туроператор «И-ЛИНЬ ТУРИЗМ» запустил бронирование туров в Хургаду и Шарм-Эль-Шейх из Ростова на базе этого перелета. Минимальная стоимость недельного тура на двоих – 80 тыс руб (с проживанием в отеле 3* в Шарм-Эль-Шейхе и двухразовым питанием). Гендиректор сети турагентств «Розовый слон» Алексан Мкртчян убежден, что предложение окажется востребованным, несмотря на то, что трансфер из аэропорта Каира до курортов на Красном море занимает 4-5 часов.

«Из-за пандемии перечень пляжных курортов, на которые этой зимой можно напрямую улететь из Ростова, сократился до ОАЭ и о. Занзибар. Это гораздо более дорогостоящие направления отдыха, чем Египет. Кроме того, продолжительность полета на остров существенно больше», – отмечает он. – Сыграет роль и отложенный спрос: египетские курорты входили в число наиболее популярных среди россиян до приостановки авиасообщения с этой страной в 2015 году», – добавляет участник туррынка.

По данным NordStar, все туристы, прибывшие в Египет, должны иметь при себе справку с отрицательным результатом теста на коронавирус, сделанным не позднее чем за 72 часа до вылета. Документ должен быть составлен на английском языке, с мокрой печатью и QR-кодом подлинности. Кроме того, все въезжающие туристы обязаны предоставить страховой полис, покрывающий расходы на медицинскую помощь в случае заражения COVID-19. Его потребуется предъявить в аэропорту.

<https://www.kommersant.ru/doc/4684012>

КОММЕРСАНТЪ САМАРА; 2021.02.12; КУРУМОЧУ ДАЛЕКО ДО ВЗЛЕТА; САМАРСКИЙ АЭРОПОРТ ОПУСТИЛСЯ НА ДВЕ ПОЗИЦИИ В СПИСКЕ САМЫХ ЗАГРУЖЕННЫХ В СТРАНЕ

Самарский международный аэропорт Курумоч показал в 2020 году снижение пассажиропотока на 44% и оказался еще на две позиции ниже в списке самых загруженных аэропортов России. Сейчас Курумоч по этому показателю опустился на 16е место в стране, пропустив вперед Храброво (Калининград), Витязево (Анапа) и Минеральные Воды, но обогнав Кневичи (Владивосток). Четыре года назад самарский аэропорт занимал 11ю позицию. Эксперты считают, что этому поспособствовал возросший интерес к поездкам внутри страны. Курумоч обошли по пассажиропотоку аэропорты в популярных у туристов регионах.

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) и крупнейшие аэропорты России опубликовали данные по пассажиропотоку по итогам 2020 года. На фоне пандемии в большинстве случаев наблюдается снижение числа пассажиров на 30–40%. Исключение составляют лишь аэропорты в популярных для отдыха регионах, в некоторых из них даже установлены рекорды загруженности. В списке самых посещаемых аэропортов России самарский Курумоч опустился на 16е место, потеряв за

год две позиции. По этому показателю по итогам 2017 года самарская воздушная гавань еще занимала 11е место. В 2018 году Курумоч по пассажиропотоку обогнали аэропорты Казани и Ростова-на-Дону, а по итогам 2019 года это удалось аэропорту Кневичи (Владивосток). За прошлый год в списке самых загруженных аэропортов страны Курумоч снова обошел аэропорт из Приморья, но пропустил вперед Храброво (Калининград), Витязево (Анапа) и Минеральные Воды. До 2012 года Курумоч находился в топ10 списка аэропортов страны по наибольшему пассажиропотоку.

Всего в 2020 году Курумоч обслужил 1,68 млн пассажиров. Падение пассажиропотока за год составило 44%. На внутрироссийских воздушных линиях было обслужено 1,6 млн пассажиров (снижение составило 30%). Наибольшие объемы на внутрироссийских направлениях обеспечили рейсы в Москву, пассажирами которых стали 769 тыс. человек. Рост трафика показали рейсы в Минеральные Воды, Челябинск, Новосибирск, Ростовна-Дону, Сочи и Анапу. Международный пассажиропоток в 2020 году упал в 6,1 раза – до 128 тыс. человек. В 2019 году этот показатель составил 787 тыс. пассажиров.

Аэропорт Храброво (Калининград), обогнавший Курумоч по загруженности, обслужил более 2,11 млн человек в 2020 году. Падение пассажиропотока составило всего 10%. Калининградская область является популярным у туристов регионом. При этом с апреля по июль прошлого года из-за пандемии коронавируса было прервано железнодорожное сообщение с западным анклавом России. Аэропорт Витязево (Анапа) и вовсе продемонстрировал рост пассажиропотока на 10% – 1,8 млн человек. После постройки Крымского моста аэропорт Анапы стал ближайшим для восточной части Крыма, включая Керчь. Пассажиропоток аэропорта Минеральных Вод за год снизился на 29%, однако этого хватило, чтобы потеснить по этому показателю Курумоч.

Курумоч находится в 50 км от центра Самары, примерно столько же ехать до Тольятти. Из областного центра до аэропорта ходит лишь один муниципальный автобусный маршрут несколько раз в день. Туда также можно добраться на коммерческих микроавтобусах, в которых с багажом ехать неудобно. Два года назад отменили из-за нерентабельности аэроэкспресс, связывающий самарский железнодорожный вокзал и Курумоч.

В январе 2020 года стало известно, что авиакомпания «Победа» (дочерняя компания «Аэрофлота») весной 2020 года перестала совершать рейсы из Самары в Москву, Санкт-Петербург и остальные направления. Собеседник „Ъ“, работающий в одной из сызранских компаний, сообщил, что с прошлого года сотрудники организации отправляются в командировки через аэропорт Ульяновска. «Ульяновск находится гораздо ближе к Сызрани, чем Курумоч. Ездить туда гораздо удобнее. После ухода „Победы“ из Самары летать в Москву и Санкт-Петербург стало дешевле именно из Ульяновска. Неудивительно, что Курумоч теряет пассажиров даже среди жителей Самарской области», – рассказал собеседник „Ъ“.

Аналитик ГК «Финам» Наталья Пырьева считает, что снижение позиций аэропорта Курумоч в списке самых загруженных аэропортов России связано с пандемией коронавируса, закрытием международных границ и возросшим спросом по внутренним направлениям. «Причиной снижения авиаперевозок в столицу стали карантинные меры, а также переход на удаленную работу граждан. То есть у людей не было необходимости летать в Москву с туристическими целями, потому что в умах присутствовала опасность заражения вирусом, а помимо этого все культурно-развлекательные заведения были закрыты. По рабочим вопросам, вероятнее всего, большая часть поездок отменялась, и встречи перепрофилировались в онлайн-формат. Возможное возвращение аэроэкспресса могло бы поспособствовать повышению преимуществ Курумоча над железной дорогой, но все же фактор высоких цен на авиабилеты будет преобладать. Удаленность аэропорта как от Самары, так и от Тольятти – минус, дешевых авиабилетов нет – тоже минус, а железнодорожный вокзал Самары предлагает доступные цены на билеты и при этом удобно расположен», – полагает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4684478>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ТАТЬЯНА РЯБОВА; 2021.02.11; КАКИМ СТАЛ 2020 ГОД ДЛЯ АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА; ПАНДЕМИЯ, НОВЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ И ПОВОДЫ ДЛЯ ГОРДОСТИ

Благовещенский аэропорт развивается с каждым годом: увеличивается пассажиропоток, закупается новая техника, появляются разнообразные авианаправления. Однако 2020 год стал очень трудным из-за пандемии, особенно пострадала сфера туризма, что существенно «ударил» по авиаперевозчикам. Как пережил тяжелый год благовещенский воздушный порт, узнавала «Комсомолка» ко Дню гражданской авиации.

Готовились к массовым перевозкам

География полетов из Благовещенска на сегодня достаточно обширная. Амурчане круглый год могут летать в Москву, Екатеринбург, Новосибирск, Якутск, Иркутск, Улан-Удэ, Читу и Владивосток. Также есть круглогодичное сообщение с Красноярском, Южно-Сахалинском, Хабаровском, Магаданом и Петропавловском-Камчатским. На местных авиалиниях совершаются полеты в Зею, Октябрьский, Экимчан, Февральск, а на международных – в аэропорты Таиланда, Китая и Вьетнама.

При этом пассажиропоток растет – учитывая это, в аэропорту Благовещенска готовились в 2020 году обеспечивать массовые перевозки, обслуживая одновременно два и более рейсов. Но мировая эпидемия внесла коррективы в работу гражданской авиации.

Пассажиропоток существенно снизился, а рейсов стало меньше. Руководство аэропорта предпринимало все возможные меры, чтобы создать безопасные условия для сотрудников и пассажиров. Численность производственного персонала и уровень оплаты труда на предприятии смогли сохранить благодаря тому, что аэропорт попал в Перечень системообразующих организаций российской экономики в сфере транспорта и получил государственную поддержку.

– Уже в 2021 году ожидается восстановление объемов авиаперевозок на внутренних авиалиниях до уровня 2019 года, – рассказали в министерстве транспорта и дорожного хозяйства Амурской области.

К лету готовы

Летнее расписание уже распланировано. Согласованы рейсы с авиакомпаниями «Уральские авиалинии», S7 и «СилА».

Известно, что S7 будет ежедневно выполнять рейсы по маршруту Новосибирск – Благовещенск – Новосибирск и Домодедово – Благовещенск – Домодедово. «Уральские авиалинии» возьмут на себя маршруты Домодедово – Благовещенск – Домодедово и Домодедово – Екатеринбург – Благовещенск – Екатеринбург – Домодедово (в период с 29 марта по 24 мая 2021 года самолеты будут летать по понедельникам, вторникам, четвергам и субботам, а с 25 мая 2021 года – ежедневно).

«СилА» продолжит перевозить пассажиров по направлению Тында – Благовещенск – Тында в среду и пятницу, используя самолеты, которые рассчитаны на 15 пассажиров. Также с 19 февраля эта авиакомпания планирует начать выполнение нового субсидированного маршрута Зея – Благовещенск два раза в неделю, по понедельникам и пятницам. Стоимость билета составит от 2741 рубля.

Кроме того, в летнем расписании планируется оставить маршрут Тында – Благовещенск, по которому самолеты начали летать с 18 сентября 2020 года. Надо сказать, рейс оказался очень востребованным у жителей региона.

Заинтересовали амурчан и полеты в Хабаровск.

– С 26 января по 4 февраля выполнено только два рейса по маршруту Благовещенск – Хабаровск. За два рейса перевезено 216 пассажиров в обоих направлениях, что составляет 50% от загрузки. Уже можно сказать, что данное направление будет востребовано у жителей дальневосточного региона, – добавили в минтрансе.

Но самым популярным у жителей Приамурья остается рейс на Москву. В январе этого года в столицу был совершен 81 рейс, перевезено 21 597 пассажиров. Для сравнения: всего в январе самолеты взлетали и садились в благовещенском аэропорту 228 раз, а услугами авиакомпаний воспользовались 38 298 человек. Поэтому, безусловно, это направление останется в расписании, а летом рейсы в столицу станут ежедневными.

Сложнее прогнозировать международные туристические рейсы. Сейчас они не обслуживаются Благовещенским аэропортом из-за введенных ограничений.

Модернизация и развитие

Несмотря на спад авиаперевозок, в 2020 году аэропорт продолжил укрепление материально-технической базы. На это пошли средства самого предприятия. Общий объем инвестиций – 112,4 млн рублей.

Деньги потратили на приобретение современной спецавтотехники, средств перронной механизации и оборудования, которые используются для обслуживания пассажиров, воздушных судов, а также для выполнения работ по аварийно-спасательному обеспечению полетов и содержанию аэродрома.

– Всего приобретено семь единиц новой аэропортовой техники, включая: перронный пассажирский автобус большей вместимости, пассажирский автотрап, аэродромный тягач, перронный мини-трактор, ленточный транспортер, аэродромный пожарный автомобиль, передвижной источник электропитания воздушных судов, – перечислили в министерстве.

Немаловажным изменением стало строительство новой современной взлетно-посадочной полосы (ВПП) с комплексом зданий и сооружений на территории аэродрома.

– Реконструкция аэродромной инфраструктуры и строительство новой полосы в аэропорту Благовещенска контролируется на федеральном уровне, – отметили в минтрансе. – Есть отставание по срокам, оно связано с погодными условиями в первый год начала строительства и с техническими вопросами, которые возникли на стадии проектирования и разработки рабочей документации. Ввод в эксплуатацию новой ВПП-2 запланирован на 2022 год.

С изменением внешнего облика аэропорта все прошло не так гладко. В 2020 году состоялся конкурс на строительство, реконструкцию и эксплуатацию объектов инфраструктуры международного аэропорта. Участие в нем приняли три компании. Победителем стала ООО «АБС». Но до заключения концессионного соглашения другие конкурсанты обратились в ФАС России с жалобами, и комиссия выдала предписание об отмене результатов конкурса и проведении нового. Минтранс области оспорил предписание в Московском арбитражном суде, но судебное решение еще не вынесено.

Из-за этого концессионное соглашение с победителем так и не заключили. А значит, представленные на конкурс варианты визуализации пассажирского терминала нельзя рассматривать как будущий вид аэропорта.

Светлое будущее

Руководством аэропорта Благовещенск ежегодно ставятся задачи перед коллективом предприятия. Это стабильное авиационное сообщение, развитие маршрутной сети, повышение объемов и качества оказываемых услуг, рост пассажиропотока.

Модернизация воздушного порта также будет продолжаться в дальнейшем. Кроме того, сотрудники аэропорта с нетерпением ждут, когда смогут работать в полную силу. Меры по санитаризации и дезинфекции продолжают соблюдаться всеми службами и сегодня.

– Конечно же, мы ждем скорейшей стабилизации эпидемиологической обстановки и полного восстановления работы авиапредприятия, – поделились в **министерстве транспорта**. – Но это зависит не от нас, а от ситуации с пандемией по всему миру. Здоровье людей – превыше всего.

КСТАТИ

17 декабря произошло возгорание на территории международного терминала аэропорта Благовещенск. В помещении находилось оборудование государственных контрольных

органов: Росгранстроя, таможни, погрануправления, Россельхознадзора, Роспотребнадзора, а также самого предприятия. Площадь пожара составила около 700 кв. метров, оценка ущерба не закончена.

ЦИФРЫ

На 14,7% упал внутренний пассажиропоток благовещенского аэропорта в 2020 году. На 62,7% снизился международный пассажиропоток. Общий пассажиропоток аэропорта снизился на 21% и составил 441 212 пассажиров.

<https://www.amur.kp.ru/daily/27238/4365862/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2021.02.11; ПОЛОСА РАЗГОНА; В ЯКУТИИ НАЧИНАЕТСЯ МАССОВАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТОВ

Авиаторы и власти Якутии работают над изменением схемы авиасообщения. С наступлением теплых дней в регионе дадут старт реконструкции сразу семи аэропортов, и при такой плотности работ нужно избежать опасности транспортного коллапса.

Аэропорт Якутска с весны начнет принимать самолеты на предельно укороченную полосу. Остальную часть ВПП будут ремонтировать. Почти в то же время начнутся работы на взлетно-посадочной полосе в Нерюнгри. А это не просто вторая по величине воздушная гавань Якутии, но и запасной аэродром, куда лайнеры перенаправляются при нелетной погоде в столице республики.

По первоначальным планам работы в двух этих аэропортах предполагалось развести по времени. Ремонт ВПП в Якутске начали в 2018-м, и в прошлом году его должны были завершить. Однако дело затянулось.

– В ходе реконструкции были выявлены недостатки утвержденного проекта. Могут сказать, что он был проведен вообще без учета вечной мерзлоты. Соответственно, по ходу стройки появились проблемы, которые потребовали серьезного изменения проекта, – отметил глава региона Айсен Николаев.

Проект переделали. Сейчас застройщик-заказчик – ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» – ожидает положительного заключения Главгосэкспертизы. В этом случае строительно-монтажные работы на объекте начнутся в апреле-мае.

В условиях ремонта беспосадочные рейсы по маршруту Якутск – Москва будет осуществлять только авиакомпания «Якутия», причем лишь на одном типе самолетов.

– Недавно мы взяли в лизинг еще один Боинг 737-700, это третий наш самолет данного типа. Всего у нас будет пять таких самолетов. Они нам необходимы для полетов на короткую полосу во время реконструкции аэропортов Якутска и Нерюнгри. На ближайшие два года запланирован ремонт ВПП в Якутске с сокращением ее до 1620 метров. А единственное воздушное судно, которое сертифицировано для полетов на такую короткую полосу, это Боинг 737-700, – говорит генеральный директор компании Владимир Горбунов.

По его словам, эксплуатация этих лайнеров предприятию не очень выгодна.

– Но мы вынуждены подстраиваться под те условия, которые нам анонсируют, – заключил он.

Что касается Нерюнгри, согласно календарному плану работы по замене покрытия взлетно-посадочной полосы там рассчитаны на 14 месяцев. До мая 2022 года аэропорт еще сможет принимать воздушные суда третьего и четвертого классов, а с мая по октябрь он будет вообще закрыт. И если в теплое время года неудобства из-за этого будут испытывать только жители Нерюнгринского района, то зимой 2021 – 2022 годов проблемы при полетах в центральные города России и обратно могут возникнуть у всех якутян. Потому что именно в холода, когда Якутск окутывает густой морозный туман, нерюнгринский аэропорт более всего востребован как запасной.

Стоит отметить, что зимой ремонтировать полосу в Нерюнгри никто не будет. Подобные работы в Якутии возможны лишь в теплое время года, и в данном случае это означает, что два коротких строительных сезона будут разделены длительным перерывом. Однако специалисты Федерального казенного предприятия «Аэропорты Севера» считают, что всю реконструкцию ВПП в Нерюнгри можно провести, не дотягивая до холодов.

На время ремонта беспосадочные рейсы по маршруту Якутск – Москва будет осуществлять только авиакомпания «Якутия», причем лишь на одном типе самолетов – Решением проблемы станет только сокращение времени проведения строительно-монтажных работ по замене покрытия. Мы обратились в **Росавиацию**, правительство Якутии и к главе Нерюнгринского района с предложением провести реконструкцию ВПП за четыре месяца – с 1 июля по 31 октября 2021 года. На данный момент **Федеральное агентство воздушного транспорта** и правительство республики договариваются об изменении графика. Для выполнения повышенных объемов работ по плоскостным сооружениям подрядная организация приобрела дополнительные бетоносмесительную установку, бетоноукладчик и готова выполнить задачу полностью в 2021 году, – рассказал заместитель генерального директора – директор по строительству и модернизации предприятия Олег Федоров.

Решение еще не принято. Но авиакомпания «Якутия» уже приостановила продажу авиабилетов на все нерюнгринские рейсы на период с июля по октябрь нынешнего года – именно на то время, в течение которого работы на аэродроме предполагается провести по сжатому графику.

При всех издержках даже при укороченной ВПП из Якутска можно будет долететь до Москвы напрямую либо с посадками в промежуточных аэропортах. Нерюнгринский район помимо авиации связан с «большой землей» железной дорогой и федеральной трассой «Лена». А вот жителям Олекминского района, где главный аэропорт уже закрыт на масштабную реконструкцию, придется перетерпеть очень непростое время. Зимой район связывает со столицей республики только сезонная автодорога протяженностью более 600 километров, летом – река. В других направлениях выехать отсюда невозможно.

В компании «Полярные авиалинии», осуществляющей рейсы в этот район, сообщили, что авиасообщение с ним приостанавливается до завершения ремонтных работ. Полеты в Якутск будут планироваться лишь в межсезонье через аэропорт города Нюрбы. Это большой крюк, причем в стыковочном аэропорту взлетно-посадочная полоса тоже укорочена с прошлого года опять-таки в связи с реконструкцией.

В других случаях запланированный и уже начавшийся ремонт не повлиял (пока, по крайней мере) на деятельность авиаторов. К примеру, аэропорт Жиганска, где работы на ВПП начались в 2019 году, принимает и отправляет самолеты без ограничений.

<https://rg.ru/2021/02/11/reg-dfo/v-iakutii-nachinaetsia-massovaia-rekonstrukcia-aeroportov.html>