



Ежедневный мониторинг СМИ

15 ФЕВРАЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ 24; 2021.02.14 19:16; ГЛАВА МИНТРАНСА ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ: МОБИЛЬНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ – ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ЗАДАЧ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»	3
ВЕСТИ; 2021.02.14; БУДУЩЕЕ ЗА ЛОУКОСТЕРАМИ, СЧИТАЕТ МИНТРАНС	3
ВЕСТИ; 2021.02.14; БКАД МОЖЕТ РЕШИТЬ ОДНУ ИЗ ГЛАВНЫХ ПРОБЛЕМ РОССИИ.....	3
ТАСС; 2021.02.14; МИНТРАНС ГОТОВ ПОДПИСАТЬ СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВАЛКЕ В ПОРТАХ РФ НЕФТЕПРОДУКТОВ ИЗ БЕЛОРУССИИ.....	4
ТАСС; 2021.02.14; ГЛАВА МИНТРАНСА СООБЩИЛ О РАЗРАБОТКЕ ОПОРНЫХ СЕТЕЙ НА КАЖДЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА.....	4
ТАСС; 2021.02.14; ГЛАВА МИНТРАНСА СПРОГНОЗИРОВАЛ, КОГДА САМОЛЕТЫ БУДУТ ЛЕТАТЬ НА ВОДОРОДНОМ ТОПЛИВЕ.....	5
ТАСС; 2021.02.14; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ВОССТАНОВИЛА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДО 12% ОТ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДО ПАНДЕМИИ .5	
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2021.02.15; ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ; АЖИОТАЖ В ОЧЕРЕДЯХ ЗА НЕДОРОГИМИ АВИАБИЛЕТАМИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ УДАЛОСЬ СБИТЬ ЗА ПОЛДНЯ	6
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.02.15; УГОЛЬ ПОЕДЕТ ДАЛЕКО И НАДОЛГО; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МОГУТ ОБЯЗАТЬ К ДОЛГОСРОЧНЫМ ДОГОВОРАМ	7
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.15; ШТУРВАЛ НА СЕБЯ: КТО ПОСТРОИТ САМОЛЕТЫ ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ГОТОВ ОБЕСПЕЧИТЬ МАШИНАМИ НОВУЮ АВИАКОМПАНИЮ В ДФО.....	8
ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2021.02.14; ШИРОКИМ БОРТОМ: В РФ ПРОТЕСТИРУЮТ СОВМЕСТНЫЕ ПОЛЕТЫ САМОЛЕТОВ И ДРОНОВ; ДВЕ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ЗОНЫ ДОЛЖНЫ ПОЯВИТЬСЯ УЖЕ В МАЕ.....	10
DR.RU; АЛЕКСАНДР ЛОБАНОВСКИЙ; 2021.02.12; СКИДКА ЗА «СУПЕРДЖЕТ»: ВЛАДЕЛЬЦЫ РОССИЙСКИХ САМОЛЁТОВ СЭКОНОМЯТ НА НАЛОГАХ	12
РОССИЯ 1; 2021.02.12; «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»: НАЦПРОЕКТ РАСШИРЯЕТСЯ. УТРО РОССИИ.....	13
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2021.02.12; БИЛЕТЫ В МОСКВУ И ОБРАТНО ПО СУБСИДИЯМ ДОСТУПНЫ ДЛЯ ВСЕХ ЖИТЕЛЕЙ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.....	14
РОССИЯ 24; АННА МАРТЯШКИНА; 2021.02.14; СПАСИТЕЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ: САНАВИАЦИЯ НА ЧУКОТКЕ РАСШИРЯЕТ ОХВАТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	14
ТАСС; 2021.02.14; В ТАТАРСТАНЕ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА В 2021 ГОДУ НАПРАВЯТ 4,1 МЛРД РУБЛЕЙ	15
ТАСС; 2021.02.12; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 750 МЛН РУБЛЕЙ ДЛЯ ВОЗВЕДЕНИЯ МОСТА	15
ТАСС; 2021.02.12; МИНСК ПЕРЕНЕС ПОДПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ПОРТАХ РФ	15
ТАСС; 2021.02.13; МВД ЗАВЕРШАЕТ РАЗРАБОТКУ НОВОГО РЕГЛАМЕНТА СДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА	16

ТАСС; 2021.02.12; ВЛАСТИ ТАТАРСТАНА НАМЕРЕНЫ К МАЮ 2022 ГОДА СПРОЕКТИРОВАТЬ ВЫЕЗДНУЮ МАГИСТРАЛЬ ИЗ КАЗАНИ	17
SAR.RU; 2021.02.12; МИНТРАНС ВЗЯЛСЯ ЗА ВОПРОС О СРЕДСТВАХ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ.....	18
КОММЕРСАНТЪ; 2021.02.12; УВЕРЕННОСТЬ В ЗАВТРАШНЕМ ТО; ИВАН БУРАНОВ РАЗБИРАЛСЯ, КТО И ПОЧЕМУ ПЕРЕЖИВАЕТ ИЗ-ЗА РЕФОРМЫ ТЕХОСМОТРА.....	19
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.02.14; БЕЗ РЕГИСТРАЦИИ И СТС: ЗА КАКИЕ НЕИСПРАВНОСТИ БУДУТ ЛИШАТЬ ДОКУМЕНТОВ; ШИНЫ, ТЮНИНГ И ДРУГИЕ ПОВОДЫ ЗАПРЕТИТЬ ЕЗДИТЬ НА АВТОМОБИЛЕ	20
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.02.15; МИЛЛИОН ТЕРЗАНИЙ: ТАК ЛИ МНОГО АВАРИЙ В КАРШЕРИНГЕ; ЗАЧЕМ ОПЕРАТОРЫ ПРЕДЛАГАЮТ ВВЕСТИ РЕЙТИНГ ВОДИТЕЛЕЙ	22
ТАСС; 2021.02.12; БЕЛОУСОВ ПОРУЧИЛ ВЕДОМСТВАМ ПОДГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВЫВОЗУ УГЛЯ.....	24
МОСКВА 24; 2021.02.12; ДЛЯ ПОКУПКИ БИЛЕТОВ В ПРИЛОЖЕНИИ ЦППК БОЛЬШЕ НЕ НУЖНЫ ПЕРСОНАЛЬНЫЕ ДАННЫЕ	24
ПРАЙМ; 2021.02.12; ФИНЛЯНДИЯ ПРЕДСТАВИЛА РОССИИ ПРОЕКТ МОДЕРНИЗАЦИИ САЙМЕНСКОГО КАНАЛА ЗА 80 МЛН ЕВРО	25
РИА НОВОСТИ; 2021.02.12; ПОРТ «ПОСЪЕТ» В ПРИМОРЬЕ ПРОВЕДЕТ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ ВЫБРОСА УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ.....	26
ТАСС; 2021.02.15; РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛА АВИАСООБЩЕНИЕ С АРМЕНИЕЙ И АЗЕРБАЙДЖАНОМ	26
ТАСС; 2021.02.14; «БЕЛАВИА» ВЫПОЛНИЛА ПЕРВЫЙ РЕЙС ИЗ МИНСКА В РОСТОВ-НА-ДОНУ ПОСЛЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ	27
РИА НОВОСТИ; 2021.02.13; ДЕТЯМ-ИНВАЛИДАМ ИЗ ДФО ОПЛАТЯТ АВИАПЕРЕЛЕТ К МЕСТУ ЛЕЧЕНИЯ.....	27
ТАСС; 2021.02.13; В РОСАВИАЦИИ СООБЩИЛИ, ЧТО МОСКОВСКИЕ АЭРОПОРТЫ РАБОТАЮТ ШТАТНО, НЕСМОТРЯ НА СНЕГОПАД.....	28
ТАСС; 2021.02.13; ПРОКУРАТУРА ПРОВОДИТ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ ЗАЯВЛЕНИЯ О ТРАВМИРОВАНИИ КОРГИ НА РЕЙСЕ «АЭРОФЛОТА»	28
ТАСС; 2021.02.12; В ГОСДУМЕ ПЛАНИРУЮТ ОБСУДИТЬ С «АЭРОФЛОТОМ» СМЯГЧЕНИЕ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ.....	28
ТАСС; 2021.02.12; МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И АМСТЕРДАМОМ ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ	29
ТАСС; 2021.02.12; ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА КУРГАНА ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ К КОНЦУ 2021 ГОДА	29
ТАСС; 2021.02.12; ДЕГТЯРЕВ ПОПРОСИЛ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ ПРОВЕРИТЬ МЕСТНУЮ АВИАКОМПАНИЮ ИЗ-ЗА ЗАКУПОК.....	30
ТАСС; 2021.02.12; ЗАЩИТА ПИЛОТА SSJ-100 ПРОСИТ СУД ИСКЛЮЧИТЬ ИЗ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗ.....	31
РБК; НАТАЛИЯ АНИСИМОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.02.14; ВЭБ ПОТРЕБОВАЛ В СУДЕ БОЛЕЕ 200 МЛН РУБ. ОТ UTAIR.....	31

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЯ 24; 2021.02.14 19:16; ГЛАВА МИНТРАНСА ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ: МОБИЛЬНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ – ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ЗАДАЧ. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»

О своей работе в новой должности, ожиданиях восстановления грузовых и пассажирских перевозок после завершения пандемии коронавируса COVID-19 и многом другом рассказал глава Минтранса РФ Виталий Савельев.

<https://www.vesti.ru/video/2268795>

ВЕСТИ; 2021.02.14; БУДУЩЕЕ ЗА ЛОУКОСТЕРАМИ, СЧИТАЕТ МИНТРАНС

Успех лоукостера «Победа» показывает, что будущее за низкобюджетными перевозчиками, сообщил министр транспорта РФ Виталий Савельев.

«Эффективность этой модели показывает не только в России, но и во всем мире и в Европе в частности», – сказал Савельев в программе «Действующие лица с Наилей Аскер-заде» на канале «Россия 1».

По данным министра, чистая прибыль «Победы» в 2020 году составила 1,4 миллиарда рублей. И это несмотря на пандемию и отсутствие поддержки государства и группы «Аэрофлот». В прошлом году «Победа» перевезла 9 миллионов пассажиров, что всего на один миллион меньше, чем в 2019 году.

В авиации сейчас в целом очень тяжелая ситуация, считает министр. После снятия карантинных ограничений группа «Аэрофлот» восстановила международные перевозки до 12% от допандемийного объема перевозок – Европа по-прежнему закрыта для поездок. И лишь летом частично возобновлены полеты в Белоруссию, Казахстан, Финляндию, Японию, на Мальдивы и Кубу. При этом с некоторыми странами формально авиасообщение разрешено, но полеты не осуществляются из-за ряда ограничений. Кроме того, в декабре 2020 года временно приостановлено авиасообщение с Великобританией из-за выявленного там нового штамма коронавируса.

<https://www.vesti.ru/finance/article/2523852>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20210214/833037887.html>

ВЕСТИ; 2021.02.14; БКАД МОЖЕТ РЕШИТЬ ОДНУ ИЗ ГЛАВНЫХ ПРОБЛЕМ РОССИИ

Одна из главных проблем в России – состояние дорог – может быть решена в ходе реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом рассказал в программе «Действующие лица с Наилей Аскер-заде» на телеканале «Россия 1» министр транспорта РФ Виталий Савельев.

Этот **нацпроект** предусматривает, что нормативное состояние федеральных дорог должно быть на уровне не ниже 85 процентов, а техническое состояние региональных дорог – не ниже 50 процентов. Состояние дорог связано с безопасностью при передвижении по ним, напомнил глава Минтранса, а также с количеством жертв при ДТП.

«Все эти нормативные требования мы будем выполнять, и я думаю, что качество дорог существенно улучшится, и при этом люди будут испытывать больший комфорт, безопасность при передвижении», – говорит Савельев.

По его мнению, так и можно будет решить одну из главных проблем в нашей стране. **«Если этим заниматься постоянно, то когда-то количество переходит в качество»,** – отметил министр.

<https://www.vesti.ru/article/2523871>

ТАСС; 2021.02.14; МИНТРАНС ГОТОВ ПОДПИСАТЬ СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВАЛКЕ В ПОРТАХ РФ НЕФТЕПРОДУКТОВ ИЗ БЕЛОРУССИИ

Минтранс России выразил готовность подписать соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов в российских портах. Об этом сообщил глава министерства **Виталий Савельев** в интервью Наиле Аскер-заде на телеканале «Россия-24».

«Мы сейчас договорились с белорусскими коллегами, провели совещание. Сейчас будут грузы из Белоруссии, нефтепродукты, из портов Прибалтики перенаправлены в российский порт Усть-Луга. Мы готовы подписать с белорусской стороной, <...> сейчас ждем со стороны Белоруссии готовность», – сказал он.

Савельев отметил, что после подписания этого соглашения коммерческие организации смогут подписывать контракты. **«Только по этому году мы ожидаем более 2 млн тонн нефтепродуктов – уже будет перевалка в наших портах вместо Прибалтики. А в принципе, до 3,5 млн тонн в год [готовы обеспечить]»,** – пояснил он.

Проект соглашения предполагает перевалку белорусскими предприятиями более 9,8 млн т грузов в российских портах на Балтике в 2021-2023 годах. Речь идет о таких грузах, как мазут, бензин и масло. Соглашение предусматривает заключение контрактов по принципу «бери или плати» (take-or-pay). В случае если грузоотправитель обеспечивает перевалку в объеме меньше согласованного, морской терминал в любом случае получает плату за весь согласованный объем. Действие соглашения рассчитано до конца 2023 года с возможностью автоматического продления.

<https://tass.ru/ekonomika/10697833>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/article/2523940>

<https://iz.ru/1124783/2021-02-14/mintrans-vyrazil-gotovnost-podpisat-dogovor-s-minskom-o-perevalke-nefteproduktov>

<https://www.kommersant.ru/doc/4692101>

<https://regnum.ru/news/3190508.html>

https://www.gazeta.ru/business/news/2021/02/14/n_15620858.shtml

<https://www.angi.ru/news/2886911-Минтранс-готов-подписать-соглашение-о-перевалке-в-портах-РФ-нефтепродуктов-из-Белоруссии/>

https://yandex.ru/news/instory/Belorussiya_perenesla_podpisanie_soglasheniya_o_perevalke_nefteproduktov_v_portakh_Rossii--1d28b7b7044953304ae7d8aa4e5544ab

ТАСС; 2021.02.14; ГЛАВА МИНТРАНСА СООБЩИЛ О РАЗРАБОТКЕ ОПОРНЫХ СЕТЕЙ НА КАЖДЫЙ ВИД ТРАНСПОРТА

Минтранс РФ разрабатывает опорные сети на каждый вид транспорта. Об этом сообщил в воскресенье глава министерства **Виталий Савельев** в интервью Наиле Аскер-заде на телеканале «Россия-24».

«Мы впервые хотим создать опорные сети по каждому виду транспорта. Опорная сеть – это некий каркас, некий фундамент, на котором будут базироваться как на кровеносной системе основные транспортные магистрали. И мы впервые сделаем опорную сеть автомобильных, железных дорог, опорную сеть аэродромов и опорную сеть морских и водных путей», – сказал он.

Министр уточнил, что наложение разных сетей друга на друга позволит заранее планировать строительство транспортной инфраструктуры. **«Мы наложим эти кальки друг на друга <...> для того, чтобы понимать, что если построили перевалочные пункты, то у нас с вами есть туда дорога. Чтобы не получалось так, что мы сначала строим аэропорт, а потом думаем, где дорога, которую надо достроить»,** – пояснил министр.

Савельев также не исключил развития в будущем мультимодальных перевозок. «Это очень интересная вещь, – сказал он. – Это тоже будущее. Вы как пассажир, как клиент <...>, выходя из дома должны понимать, как вы доберетесь из своей точки в любую другую точку, мы вам должны как вариант, как это будет, наверное, в будущем, выдавать один билет и вы будете бесшовно проходить все пути, добираться по разным видам транспорта до той точки, куда вы собираетесь».

<https://tass.ru/ekonomika/10697995>

На ту же тему:

<https://rossaprimavera.ru/news/b4acac8c>

https://yandex.ru/news/instory/Glava_Mintransa_soobshhil_o_razrabotke_opornykh_setej_na_kazhdyj_vid_transporta--92c45d33b1a67193b09e356acea37d4d

ТАСС; 2021.02.14; ГЛАВА МИНТРАНСА СПРОГНОЗИРОВАЛ, КОГДА САМОЛЕТЫ БУДУТ ЛЕТАТЬ НА ВОДОРОДНОМ ТОПЛИВЕ

Самолеты, возможно, смогут летать на водородном топливе к 2035 году. Такое мнение высказал глава Минтранса РФ **Виталий Савельев** в интервью Наиле Аскер-заде на телеканале «Россия-24».

«Полеты [на альтернативных видах топлива] уже осуществляются на квадрокоптерах за рубежом. Используются альтернативные виды топлива для авиапромышленности, например вместо керосина – водородное топливо. Есть прогноз, что к 2035 году самолеты смогут летать реально на водородном топливе», – сказал он.

Савельев подчеркнул, что необходимо учитывать фактор прогресса и при строительстве дорог. «Когда мы строим дороги, мы должны <...> закладывать эти вещи. Не только датчики для беспилотных автомобилей, но и системы заправки, зарядки, может быть газ будет [или] водородное топливо для автомобилей. Поэтому это очень интересная задача, и мы находимся в проработке с нашими партнерами и коллегами из Минпромторга и Минэкономики», – пояснил он.

Ранее первый вице-премьер РФ **Андрей Белоусов** в интервью ТАСС заявил, что переход на водородное топливо – перспектива ближайших десятилетий.

<https://tass.ru/ekonomika/10697997>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1124797/2021-02-14/savelev-dopustil-perekhod-samoletov-na-vodorodnoe-toplivo-k-2035-godu>

<https://ren.tv/news/v-rossii/802362-savelev-samolety-smogut-letat-na-vodorodnom-toplive-k-2035-godu>

<https://360tv.ru/news/transport/vodorodnoe-toplivo>

https://www.gazeta.ru/business/news/2021/02/14/n_15621146.shtml

<https://regnum.ru/news/3190519.html>

<https://rossaprimavera.ru/news/80eb25ca>

https://yandex.ru/news/instory/Savelev_dopustil_perekhod_samoletov_na_vodorodnoe_toplivo_k_2035_godu--e46b6c371177d129fb295489a43d3b99

ТАСС; 2021.02.14; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ВОССТАНОВИЛА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДО 12% ОТ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДО ПАНДЕМИИ

Группа «Аэрофлот» восстановила международные перевозки до 12% от объема перевозок до пандемии коронавирусной инфекции. Об этом в интервью программе «Действующие лица с Наилей Аскер-заде» на телеканале «Россия-1» в воскресенье сообщил министр транспорта РФ **Виталий Савельев**.

«Самая сложная ситуация сейчас в авиации, потому что, к сожалению, там летать нам не удастся по разным причинам. Все-таки COVID-19 мешает всей авиации

мировой, и в том числе российской, мы никак не можем выйти на нормальный режим <...>. В частности, если говорить о группе «Аэрофлот», то восстановить международные перевозки удалось всего лишь на 12% в силу того, что Европа закрылась», – отметил он.

<https://tass.ru/ekonomika/10697087>

На ту же тему:

<https://govoritmoskva.ru/news/263672/>

<https://ko.ru/news/aeroflot-vosstanovil-mezhdunarodnye-aviaperevozki-na-12/>

<https://rossaprimavera.ru/news/6d661f78>

<https://www.mn.ru/articles/aeroflot-vosstanovil-mezhdunarodnye-perevozki-do-12-ot-dokrizisnogo-urovnya>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2021.02.15; ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ; АЖИОТАЖ В ОЧЕРЕДЯХ ЗА НЕДОРОГИМИ АВИАБИЛЕТАМИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ УДАЛОСЬ СБИТЬ ЗА ПОЛДНЯ

На Дальнем Востоке началась продажа субсидированных авиабилетов для перелетов в центральные города страны. В первый день продаж с раннего утра у касс толпились очереди, однако уже к полудню ажиотаж спал.

Во Владивостоке у популярной кассы «Аэрофлота» на улице Светланской самые нетерпеливые горожане начали составлять список очередников с трех часов ночи. Дежурили у входа, поочередно грелись в машинах. В шесть часов утра, когда двери офиса открылись, перед ними скопилось около 60 соискателей дешевых билетов. Сначала все ринулись внутрь, но когда сотрудники компании объяснили, что из-за ситуации с коронавирусом в помещении могут находиться не более 27 человек, пригодился составленный ночью список. Сверяясь с ним, «дежурные» пропустили к кассам самых первых, остальные вышли на улицу. Уже после обеда толпы у дверей офиса не было.

В Южно-Сахалинске списки очередников начали заполнять вообще за неделю до начала продаж. Но и здесь люди толпились у касс лишь с раннего утра. К обеду ажиотаж схлынул. Отчасти это связано с тем, что билеты можно забронировать в режиме онлайн или обратившись в круглосуточный контакт-центр «Аэрофлота». Кроме того, для удобства пассажиров авиакомпания увеличила время работы офисов продаж. До середины этой недели кассы в Магадане будут работать до 21.30, в Петропавловске-Камчатском – до десяти вечера, а во Владивостоке, Хабаровске и Южно-Сахалинске – почти до полуночи, до 23.30.

Дополнительная программа субсидирования, на которую правительство выделило пять миллиардов рублей, распространяется на всех дальневосточников, имеющих постоянную регистрацию в округе. В нее вошли авиамаршруты до Москвы и Санкт-Петербурга из дальневосточных региональных центров, а также аэропортов Мирный, Нерюнгри, Певек и Полярный. Пока программа только набирает обороты. «Аэрофлот» начал продажи в пяти городах, причем на рейсы только до Москвы и обратно. Тариф везде одинаков – 10 200 рублей в одну сторону.

В Благовещенске субсидированные билеты на московское направление начала продавать компания «Уральские авиалинии». Их стоимость чуть ниже – 9700 рублей в одну сторону. Но купить билет можно лишь на рейсы до 31 мая. Разница в цене между субсидированными и обычными билетами не везде одинакова. Во Владивостоке на рейсе до Москвы и обратно пассажир сможет сэкономить около семи тысяч рублей. В Южно-Сахалинске экономия превышает 14 тысяч, а в Полярном – более 34 тысяч рублей.

<https://rg.ru/2021/02/14/reg-dfo/vozobnovlena-prodazha-subsidiruemyh-biletov-s-dalnego-vostoka.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.02.15; УГОЛЬ ПОЕДЕТ ДАЛЕКО И НАДОЛГО; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МОГУТ ОБЯЗАТЬ К ДОЛГОСРОЧНЫМ ДОГОВОРАМ

Правительство хочет заставить ОАО РЖД заключать долгосрочные контракты на вывоз угля. Сейчас такие соглашения монополия подписывает только по нефтяным грузам, стремясь удержать за собой эти высокорентабельные перевозки на фоне конкуренции с другими видами транспорта. Однако перевозки угля в целом невыгодны для ОАО РЖД, так что интереса к долгосрочным соглашениям в них у самой монополии нет. Да и у самих угольщиков, как показали результаты 2020 года, готовность соблюдать условия таких контрактов прямо зависит от динамики экспортных цен.

ОАО РЖД поручили проработать заключение «многосторонних трех-четырёхлетних обязывающих договоров по обеспечению вывоза грузов и предъявлению грузовой базы, в том числе с грузоотправителями и морскими портами». Такое решение было принято на заседании президиума правительственной комиссии по транспорту под председательством первого вице-преьера **Андрея Белоусова** 12 февраля, сообщил его секретариат. В ОАО РЖД дополнительных пояснений не дали.

В практике ОАО РЖД относительно недавно появились долгосрочные договоры с грузоотправителями сроком более года. Так, в мае 2020 года скидку 40% на гарантированные объемы перевозки сжиженных углеводородных газов в 2021–2023 годах получили СИБУР и НОВАТЭК. А в декабре монополия заключила десятилетний договор о перевозке в общей сложности 237,5 млн тонн грузов с «Роснефтью» при условии скидок в размере 11–38% (см. “Ъ” от 10 декабря 2020 года). Долгосрочные контракты на перевозку нефтяных грузов позволяют ОАО РЖД удержать за собой высокорентабельный бизнес, учитывая, что в этом сегменте монополия испытывает сильную конкуренцию со стороны прежде всего трубопроводов, а в некоторых случаях – и водного транспорта.

В угле, однако, ситуация иная: в ОАО РЖД не раз подчеркивали, что перевозка энергетического угля в целом приносит убытки. Кроме того, предпринятые в прошлом году попытки заключить даже годовые договоры с угольщиками Кузбасса о вывозе фиксированных объемов в дальневосточном, северо-западном и южном направлениях (см. “Ъ” от 20 и 24 марта 2020 года) дали смешанные результаты: по северо-западу угольщики предъявили меньше грузов, чем обещали. После этого в ОАО РЖД говорили о желании перейти на прямые договоры с отдельными грузоотправителями, чтобы добиться более жесткого закрепления обязательств. Но в 2021 году соглашение с Кузбассом было возобновлено, обсуждается введение подобных взаимных обязательств с Якутией (см. “Ъ” от 2 февраля). При этом, отмечалось на январском заседании рабочих групп Госсовета по энергетике и транспорту, профицит провозных емкостей на северо-западном и южном направлениях достигает 40%.

Президиум также поручил **Минтранс**, Минэнерго и Минэкономики совместно с Кузбассом и ОАО РЖД подготовить предложения, «обеспечивающие выполнение поручений **президента РФ** в части вывоза угля». Однако программные документы, в том числе президентского уровня, утверждающие планы по вывозу угля на экспорт, заметно расходятся. Так, майский указ 2018 года говорит об обеспечении возможности вывоза на восток к 2024 году 180 млн тонн грузов, что предусмотрено и долгосрочной программой развития ОАО РЖД, которая также ставит цель вывоза на восток 210 млн тонн всех грузов в 2025 году. Но, согласно протоколу президентской комиссии по ТЭК от августа 2018 года, к 2025 году на восток должно вывозиться 195 млн тонн только угля, и именно на исполнении этого поручения настаивали рабочие группы по энергетике и транспорту.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что при заключении долгосрочных договоров по углю на вывоз его по Восточному полигону проблема будет состоять в том, что угольщики не захотят подписывать их на меньший объем, чем им нужно провезти, а такой пропускной способности на Восточном полигоне нет. Если бы не

отставания в строительстве полигона, говорит эксперт, такие договоры уже были бы для ОАО РЖД инструментом привлечения грузовой базы, как это работает для нефтеналивных грузов. Что касается северо-запада, полагает господин Бурмистров, то подобные перевозки нормально ведутся, когда они экономически эффективны, и здесь задача ОАО РЖД – предложить такие условия и конструкцию, которые будут стимулировать угольщиков к долгосрочному планированию грузопотоков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4692080>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.15; ШТУРВАЛ НА СЕБЯ: КТО ПОСТРОИТ САМОЛЕТЫ ДЛЯ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА; УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ГОТОВ ОБЕСПЕЧИТЬ МАШИНАМИ НОВУЮ АВИАКОМПАНИЮ В ДФО

Уральский завод гражданской авиации (УЗГА) намерен стать якорным производителем самолетов для новой дальневосточной авиакомпании. Это следует из письма главы предприятия Вадима Бадехи **замминистра транспорта Игорю Чалику** (есть в распоряжении «Известий»). **В Минтрансе подтвердили получение документа.** Руководитель завода предложил ведомству обсудить перспективы использования самолетов L-410, «Байкал» и ТВРС на базе чешского L-610 для развития транспортной доступности Дальнего Востока. В настоящий момент УЗГА выпускает только 19-местный L-410. Серийное производство самолетов «Байкал» и ТВРС запланировано на 2023 и 2025 годы, говорится в письме.

Подать сигнал

В обращении на имя **замминистра Игоря Чалика** глава Уральского завода гражданской авиации Вадим Бадеха поддержал планы по созданию дальневосточной авиакомпании и попросил провести рабочую встречу, чтобы обсудить вопросы использования самолетов L-410, «Байкал» и ТВРС для развития транспортной доступности и мобильности населения ДФО.

Представитель УЗГА Олег Богомолов сообщил «Известиям», что ответ **Минтранса** на письмо еще не получен. По его словам, завод готов сформировать специальную производственную программу для авиакомпаний ДФО.

– Авиационный рынок Дальнего Востока чрезвычайно недооценен. Огромное количество работ, для которых может быть задействована авиация в целях повышения экономической эффективности и скорости их выполнения, по-прежнему выполняется с использованием наземного транспорта. По нашим оценкам, уже в ближайшие годы Дальний Восток нуждается в сотнях самолетов производства УЗГА, – добавил Олег Богомолов.

Продуктовое трио

УЗГА – крупнейшее частное авиапромышленное предприятие в России. По данным СПАРК, завод на 75% принадлежит московскому НК-Банку Виктора Григорьева, ранее работавшего заместителем нынешнего главы Минпромторга Дениса Мантурова в компании «Оборонпром». Летом глава Минпромторга заявил, что инициатива УЗГА и Минобороны создать совместную лизинговую компанию для поставок региональных самолетов была поддержана президентом **Владимиром Путиным**.

В настоящий момент УЗГА выпускает региональный самолет на 19 мест L-410 чешского производителя Aircraft Industries (принадлежит Уральской горно-металлургической компании). В 2016 году УЗГА локализовал производство L-410 в России, в «Титановой долине» Свердловской области. Сейчас российские авиакомпании эксплуатируют 35 таких самолетов, из них 21 – производства УЗГА, говорится в письме.

Завод также разрабатывает в рамках госконтрактов Минпромторга девятиместный «Байкал» для замены «кукурузника» Ан-2 и 44-местный турбовинтовой региональный самолет (ТВРС) на базе чешского L-610. «Байкал» будут производить на авиазаводе в Улан-Удэ, входящем в холдинг «Вертолеты России». Он сможет ежегодно выпускать до

30 таких самолетов, сообщил 10 февраля замглавы департамента авиапромышленности Минпромторга Михаил Пересадин на круглом столе в Госдуме.

УЗГА оценивает потребность страны в «Байкалах» в ближайшее десятилетие в 230 самолетов. Его целевая стоимость – 120 млн рублей. Завод в рамках контракта Минпромторга на 1,25 млрд рублей разработал техническое предложение, эскизно-технический проект и рабочую конструкторскую документацию. До конца марта планируется изготовить первый опытный образец для проведения статических испытаний, сообщила **пресс-служба** Минвостокразвития.

Самолет ТВРС предназначен для полетов по межрегиональным маршрутам. Он заменит машину для линий малой и средней протяженности Ан-24. Его разработка оценивалась Минпромторгом в конце 2019 года в 20–25 млрд рублей. Этот самолет должен занять нишу между уже собираемым в России 19-местным L-410 и проходящим сейчас сертификацию 68-местным Ил-114-300.

Сон «Авроры»

Серийное производство «Байкала» запланировано на 2023 год, а ТВРС – на 2025-й, отмечается в письме главы УЗГА. До этого времени предполагается закупка иностранных аналогов, следует из концепции развития до 2025 года, разработанной дальневосточным перевозчиком «Аврора» (есть в распоряжении «Известий»). Для авиaperевозок в ДФО в ближайшие пять лет потребуются порядка 70 новых самолетов, говорится в документе. Подписание акционерного соглашения субъектами ДФО в рамках создания дальневосточной авиакомпании должно произойти до 15 марта, сообщил «Известиям» источник, знакомый с созданием объединенной компании.

В настоящий момент на Дальнем Востоке проблемными остаются три сегмента авиaperевозок: местный, региональный (внутри субъекта) и межрегиональный, следует из концепции. Коэффициент авиационной подвижности, характеризующий среднее количество авиaperелетов, совершаемых одним жителем в год, в этих сегментах в ДФО составляет всего 0,35. К 2025 году он должен вырасти до среднероссийского уровня – 0,72. Для этого на Дальнем Востоке к этому времени нужно перевозить более 2 млн пассажиров в год.

Для местных перевозок требуются самолеты вместимостью до 20 человек, способные эффективно выполнять полеты на расстояния свыше 500 км и садиться на грунтовые взлетно-посадочные полосы длиной от 600 до 1000 м. А для регионального и межрегионального сегментов – суда с 30–80 креслами дальностью полета свыше 2 тыс. км и полосой от 1000 до 1800 м, говорится в концепции.

В документе также отмечается, что в настоящий момент на местных авиалиниях в ДФО эксплуатируется почти три десятка 19-местных самолетов: десять канадских DHC-6 Twin Otter и два десятка чешских L-410. По оценке «Авроры», потребность в новых машинах до 2025 года в этом сегменте составит более 40 воздушных судов. Удовлетворить ее предполагается поставкой 14 L-410 и свыше двух десятков Twin Otter, следует из презентации.

На региональных и межрегиональных маршрутах эксплуатируется около 100 воздушных судов, из них 80% – устаревшие Ан-24/26, Як-40, Ан-2/3 и др. Остальные 20% – Superjet 100 и канадские Bombardier (70-местный DHC 8-Q400 и 50-местный DHC 8-Q300). «Аврора» прогнозирует, что все устаревшие отечественные самолеты полностью будут выведены к концу 2025 года. При этом в разработанной концепции не отражены типы самолетов, которые заменят 80 выведенных машин.

В рамках рабочей поездки на авиазавод в Улан-Удэ 12 февраля полпред президента в ДФО Юрий Трутнев заявил, что создаваемый дальневосточный перевозчик может стать крупнейшим заказчиком самолета «Байкал», сообщила **пресс-служба** Минвостокразвития. Он рекомендовал дальневосточным авиакомпаниям проработать возможность закупки однодвигательных легких многоцелевых самолетов с внесением соответствующих

корректировок в план потребности в воздушных судах отечественного производства. В интервью «Известиям» Юрий Трутнев отметил, что намерен поддержать выпуск самолета «Байкал» в Улан-Удэ.

Потребность ДФО в самолетах для полетов по региональным и межрегиональным маршрутам на ближайшие пять лет оценена почти в 30 штук. Согласно концепции, «Аврора» предложила закупать канадские Bombardier DHC 8-Q400, пока не начнутся поставки российских Ил-114-300. Их запуск в серийное производство запланирован на 2023 год.

УЗГА сможет покрыть перспективные потребности дальневосточной авиакомпании в 19-местных самолетах для региональных воздушных линий, уверен исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. По его словам, для УЗГА не составит труда обеспечить полное выполнение контрактов на L-410 со стороны дальневосточного перевозчика, если такие заказы будут. Но относительно самолетов размерности в девять и 44 кресел, разрабатываемых заводом, такой ясности пока нет: эти машины еще не сертифицированы, площадка для серийного производства не выбрана, подготовка производства не осуществлена, отметил эксперт.

<https://iz.ru/1124126/maksim-talavrinov/shturval-na-sebia-kto-postroit-samolety-dlia-dalnego-vostoka>

ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2021.02.14; ШИРОКИМ БОРТОМ: В РФ ПРОТЕСТИРУЮТ СОВМЕСТНЫЕ ПОЛЕТЫ САМОЛЕТОВ И ДРОНОВ; ДВЕ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ЗОНЫ ДОЛЖНЫ ПОЯВИТЬСЯ УЖЕ В МАЕ

В России начнут тестировать совместные полеты самолетов и беспилотников. В Томске и в Тверской области в мае должны появиться две экспериментальные территории, на которых смогут перемещаться разные типы летательных аппаратов. Их будет разводить в пространстве специальная система. Как рассказали «Известиям» разработчики проекта, она позволит в автоматическом режиме выделять для беспилотников воздушное пространство, строить маршрут, соблюдать безопасные интервалы и предупреждать конфликты в воздухе. Сейчас такие совместные полеты запрещены.

В едином пространстве

Предполагается, что в мае в опытном районе «Тайга» в Томске и на аэродроме Орловка в Тверской области появятся экспериментальные зоны, на которых смогут в едином воздушном пространстве перемещаться разные типы летательных аппаратов (от легких дронов до пассажирских самолетов). Об этом рассказали «Известиям» разработчики проекта RUTM1, который реализует АО «Аэронавигационные спутниковые технологии и разработки в авиации» (АСТРА).

Использование отдельных элементов системы RUTM1 даст возможность в автоматическом режиме планировать и выделять для беспилотников воздушное пространство, строить маршрут, соблюдать безопасные интервалы и предупреждать конфликты в воздухе, пояснил «Известиям» руководитель проекта RUTM1 Михаил Липатов. В тестах примут участие до 10 компаний – производители беспилотников из сообщества AeroNet и AeroNext Национальной технологической инициативы (НТИ). В результате испытаний АСТРА собирается уточнить, правильно ли создаваемая система работает с пользователями, на которых ориентирована. Полностью завершить ее разработку планируется к ноябрю-декабрю этого года, а затем передать на испытания.

Как заявил «Известиям» участник рабочей группы Аэронет НТИ, руководитель проекта Hoversurf Александр Атаманов, компания будет участвовать в тестах для совместных полетов пилотируемых и беспилотных судов. Разработанный компанией дрон-такси должен пройти соответствующие тесты.

Разработчик гибридных БАС «Съемка с воздуха» также планирует принять участие в тестах RUTM1, говорит его генеральный директор и руководитель портала «Российские

беспилотники» Вячеслав Барбасов. Для совместных полетов беспилотных воздушных судов (БВС) и пилотируемых воздушных судов (ПВС) нужно, чтобы Росавиация и Госкорпорация по организации воздушного движения как можно скорее запустили сервис RUTM1 для конечных пользователей, полагает он.

В пресс-службе госкорпорации воздержались от комментариев. **В Росавиации на запрос «Известий» не ответили. Минтрансу известно о проекте RUTM1, но за подробными комментариями в пресс-службе ведомства порекомендовали обращаться к разработчику.**

Генеральный директор HIVE (производитель автономных дронопортов – роботизированных станций базирования беспилотников, входит в Gaskar Group) Николай Ряшин рассматривает возможность участия в тестах. Организация готова тестировать свое решение с разными компаниями-эксплуатантами для развития инфраструктуры автономных полетов.

В пресс-службе авиакомпании Smartavia сообщили «Известиям» о том, что не планируют участвовать в тестах. В «Аэрофлоте», S7 и «Уральских авиалиниях» не ответили на запросы «Известий».

В пресс-службе Платформы НТИ добавили, что запуск экспериментальных зон в мае – это самый оптимистичный срок. Процедура есть риски не успеть подготовить необходимые документы даже «при полном зеленом свете», поэтому не исключено, что зоны могут запуститься чуть позже.

Нуждается в регулировании

В конце декабря 2020 года АСТРА продемонстрировала макет системы RUTM1, который позволил разработчикам и технологическому сообществу AeroNext проанализировать правильность подхода к организации движения в несегрегированном воздушном пространстве. Система RUTM1 держит курс на бесшовную интеграцию всех видов авиации в общем воздушном пространстве на основе подтвержденных организационных и технических решений, сказал Михаил Липатов.

По его словам, доработанная эксплуатационная концепция и техническое задание на систему RUTM1 уже гармонизированы с положениями «Концепции интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство РФ». **Последняя в настоящее время дорабатывается с учетом замечаний,** сообщили «Известиям» в **пресс-службе Минтранса.**

По словам технического директора и главного конструктора «Птеро» Амира Валиева, пока законодательно не принят технический стандарт, определяющий технологию АЗН-В (автоматического зависимого наблюдения-вещания, является международным авиационным стандартом, применяемым для наблюдения в гражданской авиации. – «Известия»). Без него совместные полеты невозможны.

Все работы с применением БВС ведутся сейчас только в сегрегированном воздушном пространстве, отмечает генеральный директор ассоциации «Аэронет» Глеб Бабинцев. Компании за пять суток получают разрешение на полет в конкретное время и в строго определенном месте. Кроме того, изоляция воздушного пространства для беспилотников блокирует всю остальную пилотируемую авиацию, ведущую активную деятельность на тех же малых высотах. Поэтому вопрос безопасного взаимного сосуществования разных типов воздушных судов является критически важным и для развития рынков, и для безопасности полетов.

Компании-эксплуатанты беспилотных воздушных судов пока не могут быстро официально встроиться в воздушное пространство, говорит Николай Ряшин. У готового решения, которое может выполнять свои задачи уже сегодня, уходит от трех дней до месяца на урегулирование формальностей и получение разрешений. За это время можно совершить много полетов, провести тестирования и доработать продукт. Когда рынок и

спрос на инновации растут, подобные задержки тормозят развитие компаний и решений, посетовал он.

Генеральный директор «Аэромакса» Максим Чижов обращает внимание на процедуру сертификации услуг БВС. По его словам, для совершенствования системы сертификации необходимо ускорить принятие отдельного нормативно-правового акта, регулирующего порядок получения юридическими и физлицами разрешений и сертификатов.

– Требования к сертификации эксплуатанта установлены аналогично тем, что предъявляются к пилотируемой авиации (к летному составу, наличию договорных отношений с аэропортами и складами, обеспечению безопасности пилота, требования к кабине и др.), что на сегодняшний день не соответствует специфике работы БВС и в результате препятствует развитию данных услуг, – указал Максим Чижов.

Следует также решить вопрос с урегулированием требований и процедур сертификации беспилотных воздушных судов со взлетной массой более 30 кг, продолжил он. Для полноценного использования таких БВС необходима разработка и утверждение сертификационного базиса, в том числе и норм летной годности, а также создание и принятие нормативно-правовых актов, регулирующих все этапы допуска к полетам.

<https://iz.ru/1124079/anna-ustinova/shirokim-bortom-v-rf-protestiruiut-sovmestnye-polety-samoletov-i-dronov>

DR.RU; АЛЕКСАНДР ЛОБАНОВСКИЙ; 2021.02.12; СКИДКА ЗА «СУПЕРДЖЕТ»: ВЛАДЕЛЬЦЫ РОССИЙСКИХ САМОЛЁТОВ СЭКОНОМЯТ НА НАЛОГАХ

Самолёты «Сухой Суперджет» могут обойтись покупателям на 10% дешевле. Минтранс предлагает обнулить налоги для их владельцев. Эта же инициатива должна стать стимулом для регистрации в Российском реестре иностранных авиалайнеров.

Минтранс сообщил о разработке поправок в Налоговый кодекс «в части изъятия воздушных судов, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, из объектов налогообложения». Министерство обосновывает разработку поправок существующей дискриминацией в налогообложении российских собственников воздушных судов. **От более подробных комментариев в Минтрансе отказались.**

В российский реестр автоматически попадают только самолёты отечественного производства. Зарубежные лайнеры, как правило, регистрируют на Бермудских островах или в Ирландии. Этому есть несколько причин. Во-первых, зарегистрированный за рубежом самолёт более ликвиден. Во-вторых, к такому воздушному судну меньше вопросов при полётах за рубеж. И в-третьих, его владелец платит меньше налогов.

«Налогообложение в иностранных юрисдикциях различается в зависимости от страны, типа самолета и маршрутной сети, но, как правило, коммерческие самолеты как имущество не облагаются налогом за рубежом, – рассказали dr.ru в пресс-службе ПСБ (банку принадлежит лизинговая компания «ПСБ Лизинг», занимающаяся лизингом самолётов). – Налоги взимаются исключительно с прибыли, полученной владельцем самолета. В России на текущий момент собственник воздушного судна, помимо налога на прибыль, платит также налог на имущество и транспортный налог на самолет. Величина выплат зависит от технических параметров воздушного судна».

Ставки налога на имущество и транспортного налога устанавливаются регионами. Например, в Петербурге налог на имущество составляет 2,2%, а транспортный налог – 250 рублей с каждой лошадиной силы. Российский лайнер SSJ-100 стоит около 2,5 млрд рублей. Таким образом, налог на имущество для его владельца должен составлять 55 млн рублей. Правда, с возрастом лайнера его балансовая стоимость снижается. Сообщалось, что транспортный налог на «Сухой» составляет около 2,5 млн рублей.

Всего в российском реестре зарегистрировано 134 самолёта SSJ-100. Из них около 30 находятся в эксплуатации иностранных авиакомпаний. Таким образом, только на

«Суперджетах» российские собственники могут сэкономить более 5 млрд рублей в год. Авиакомпании освобождены от уплаты транспортного налога и налога на имущество в отношении воздушных судов. Но самолёты, как правило, приобретаются в лизинг, поэтому собственниками остаются лизинговые компании. Ранее было подсчитано, что порядка 10% стоимости лизинговых договоров составляют уплаченные налоги.

Осенью прошлого года «Аэрофлот» взял в лизинг 10 самолётов SSJ-100 по 3,5 млрд рублей за лайнер. Авиакомпания «Россия» в 2020 году пыталась по такой же схеме получить лайнеры за 3,26 млрд, однако не нашла поставщика. После этого стало известно, что «Аэрофлот», которому принадлежит «Россия», отдаст «дочке» свои SSJ-100.

Но одной только экономией для покупателей российских самолётов задача **Минтранса** не исчерпывается. В ведомстве давно говорят о необходимости перевода воздушного флота российских авиакомпаний в российскую юрисдикцию. Чиновники обосновывают это необходимостью усиления контроля за техническим состоянием авиалайнеров. Но дело не только в этом, считает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

«Дело в том, что, когда речь идёт о ведении реестра самолётов, в случае с Бермудами все работы, связанные с поддержанием летной годности, оплачиваются в долларах. А учитывая, что речь идет не о единицах и не о десятках самолетов, утекает довольно большое количество денежных средств. Поэтому вполне вероятно, что у чиновников есть понимание, что эти денежные средства следует развернуть в адрес российского получателя», – говорит он.

В 2019 году представитель **Росавиации** говорил, что бюджет мог бы получать в год дополнительно около 50 млн долларов, если бы все самолёты отечественных авиакомпаний были зарегистрированы в России

Опрошенные **dp.ru** лизинговые компании оценивают инициативу **Минтранса** положительно. «Мы приветствуем данную инициативу. В иностранных юрисдикциях, допустимых для регистрации российским авиакомпаниям (Бермуды, Ирландия), воздушные суда не квалифицируются как объекты недвижимости, аналогичных применяемым в РФ налогам на имущество и транспортного налога нет», – говорит директор департамента по работе с крупнейшими клиентами АО «Сбербанк Лизинг» Павел Пискун. Впрочем, по его словам, это хоть и необходимый шаг, но не единственный. Топ-менеджер указывает на необходимость гармонизации российских и международных авиационных стандартов.

«Эта инициатива положительно скажется на развитии рынка отечественного авиализинга, а также окажет поддержку отрасли в текущей макроэкономической ситуации, поскольку снизит финансовую нагрузку на авиаперевозчиков», – заявили в **пресс-службе ПСБ**.

По мнению юриста корпоративной и арбитражной практики «Качкин и партнёры» Анны Васильевой, стоит дождаться текста законопроекта. В опубликованном уведомлении она видит некоторые странности. «Скорее всего, речь не идет о полном исключении зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации из объектов обложения соответствующими налогами, поскольку круг налогоплательщиков в уведомлении определен, как юрлица и ИП, осуществляющие деятельность, связанную с коммерческими воздушными перевозками, тогда как владельцами воздушных судов могут быть и компании, осуществляющие иные виды деятельности (например, лизинговые)», – говорит юрист.

https://www.dp.ru/a/2021/02/12/Skidka_za_Superdzheta_vl

РОССИЯ 1; 2021.02.12; «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»: НАЦПРОЕКТ РАСШИРЯЕТСЯ. УТРО РОССИИ

Национальный проект «Безопасные качественные дороги» расширяет границы и сроки. Так, в 2021 к 83 субъектам уже участвующим в проекте присоединилась Санкт-

Петербургская агломерация, а сам **нацпроект** было решено продлить до 2030 года включительно. В сюжете – о том, какие объекты уже приводятся в порядок при федеральной поддержке и как их реконструкция сможет повлиять на жизнь граждан.

<https://www.vesti.ru/video/2268066>

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; 2021.02.12; БИЛЕТЫ В МОСКВУ И ОБРАТНО ПО СУБСИДИЯМ ДОСТУПНЫ ДЛЯ ВСЕХ ЖИТЕЛЕЙ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА

Долгожданное событие для жителей Дальнего Востока: билеты в Москву и обратно по субсидиям доступны для всех, не только для льготных категорий граждан. Из Владивостока это около 10 тысяч рублей в одну сторону, льготникам билет обойдется еще на три тысячи дешевле.

Сегодня около авиакасс в столице Приморья выстроилась очередь. График работы поменяли, так что билеты можно приобрести с 6 утра. Есть и возможность бронирования онлайн.

Субсидии также действуют на полеты в Москву из Петропавловска-Камчатского, Хабаровска, Южно-Сахалинска, Магадана.

В бюджете на перелеты из городов Дальнего Востока, Симферополя и Калининграда было запланировано около 6 миллиардов рублей. В конце января стало известно, что правительство выделяет дополнительно 5 миллиардов субсидий на дальневосточные рейсы.

– Побольше бы, конечно, чтобы для Сахалина такое делали как бы, потому что у нас тут очень дорого все. Поэтому как бы мы очень рады этому, – говорит Лилия Гон.

– Уже два дня, скажем так, охотимся за этими билетами, чтобы не по космическим ценам их приобрести. И очень хорошо отдохнуть в этом году, – делится Людмила Толстых.

<https://www.1tv.ru/news/2021-02-12/401495->

[bilety_v_moskvu_i_obratno_po_subsidiyam_dostupny_dlya_vseh_zhiteley_dalnego_vostoka](https://www.1tv.ru/news/2021-02-12/401495-bilety_v_moskvu_i_obratno_po_subsidiyam_dostupny_dlya_vseh_zhiteley_dalnego_vostoka)

На ту же тему:

<https://www.1tv.ru/news/2021-02-12/401505->

[dlya_zhiteley_dalnego_vostoka_vozobnovilas_prodazha_subsidirovannyh_aviabiletov_v_moskvu_i_obratno](https://www.1tv.ru/news/2021-02-12/401505-dlya_zhiteley_dalnego_vostoka_vozobnovilas_prodazha_subsidirovannyh_aviabiletov_v_moskvu_i_obratno)

<https://www.1tv.ru/news/2021-02-12/401522->

[vozobnovilas_prodazha_subsidirovannyh_aviabiletov_v_moskvu_i_obratno_dlya_zhiteley_dalnego_vostoka](https://www.1tv.ru/news/2021-02-12/401522-vozobnovilas_prodazha_subsidirovannyh_aviabiletov_v_moskvu_i_obratno_dlya_zhiteley_dalnego_vostoka)

<https://www.ntv.ru/novosti/2510641/>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/203926/>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/203953/>

<https://otr-online.ru/news/aeroflot-vozobnovil-prodazhu-subsidirovannykh-biletov-na-dalnem-vostoke-172631.html>

https://otvprim.tv/society/primorskij-kraj_12.02.2021_91946_primortsev-prizyvajut-ne-sozdavat-azhiotazh-iz-za-lygotnykh-aviabiletov.html

<https://gtrkamur.ru/news/2021/02/12/143482>

<https://www.vesti.ru/article/2522874>

<https://www.vesti.ru/video/2268086>

РОССИЯ 24; АННА МАРТЯШКИНА; 2021.02.14; СПАСИТЕЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ: САНАВИАЦИЯ НА ЧУКОТКЕ РАСШИРЯЕТ ОХВАТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Санитарная авиация на Чукотке расширяет охват и подводит итоги работы с прошлой весны. Вертолеты с самым современным медицинским оборудованием помогают спасти жизнь и здоровье жителей на востоке и на западе региона. Позади – сотни вылетов.

<https://www.vesti.ru/video/2268712>

ТАСС; 2021.02.14; В ТАТАРСТАНЕ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА В 2021 ГОДУ НАПРАВЯТ 4,1 МЛРД РУБЛЕЙ

Власти Татарстана в 2021 году планируют отремонтировать 174,8 км дорог по **нацпроекту** «Безопасные и качественные дороги». В общей сложности на его реализацию направят 4,1 млрд рублей, сообщила ТАСС в понедельник пресс-секретарь **Министерства транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана Наиля Клевлева.

«На реализацию национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в 2021 году выделены 4 млрд 130 млн 700 тыс. рублей, в том числе 3 млрд 74 млн 700 тыс. – из республиканского бюджета», – сказала она.

Планируется отремонтировать в том числе 96,7 км дорог регионального значения, 43,3 км дорог Казанской агломерации, 29,2 км дорог Набережночелнинской агломерации, а также 5,6 км дорог Нижнекамской агломерации.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10699071>

ТАСС; 2021.02.12; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 750 МЛН РУБЛЕЙ ДЛЯ ВОЗВЕДЕНИЯ МОСТА

Власти Самарской области получают дополнительное финансирование на сумму около 750 млн рублей для строительства моста через реку Сок по **нацпроекту** «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщили журналистам в **пресс-службе** правительства Самарской области.

«Федеральный центр поддержал ускорение темпов строительства. В случае выделения дополнительных средств мы не подведем», – цитирует **пресс-служба** губернатора области Дмитрия Азарова.

На 9 февраля готовность моста составляет 55%. По прогнозам регионального **министерства транспорта**, к началу марта показатель увеличится до 65%. После завершения работы над новой частью моста старую закроют на реконструкцию. В случае выделения дополнительных средств работы по строительству моста завершатся на год раньше. Изначально предполагалось, что он будет возведен не ранее середины 2022 года.

«Сейчас идет финальный этап надвигки пролетного строения – на следующей неделе оно будет установлено в проектное положение. Параллельно разбираются и ремонтируются консольные части действующего моста, меняются барьерные и пешеходные ограждения», – цитирует **пресс-служба** замдиректора «Самаратранстроя» Алексея Зотова.

Контракт на реконструкцию мостового перехода через реку Сок заключили в декабре 2019 года в рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», инициированного президентом **Владимиром Путиным**.

На первом этапе работ ведется строительство нового моста длиной более 306,7 м и подходов к нему длиной более 2 км. На втором этапе специалисты ремонтируют существующий мост и реконструируют подъездные пути. Работы проходят параллельно. После реконструкции транспортные потоки на выезд и въезд перераспределят между новым и старым мостом, будут организованы четыре полосы для движения.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10690523>

ТАСС; 2021.02.12; МИНСК ПЕРЕНЕС ПОДПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ПОРТАХ РФ

Министерство транспорта и коммуникаций Белоруссии готово к подписанию с Россией соглашения об организации перевалки белорусских нефтепродуктов в российских портах, но из-за процедурных вопросов это будет возможно сделать после 15 февраля. Об этом ТАСС сообщила в пятницу пресс-секретарь **Минтранса** Белоруссии Анна Куриленок.

Ранее сообщалось, что **министр транспорта России Виталий Савельев** и **министр транспорта** и коммуникаций Белоруссии Алексей Авраменко подпишут 15 февраля соглашение об организации перевалки белорусских нефтепродуктов в портах РФ.

«Еще завершаются внутригосударственные процедуры по подготовке к подписанию соглашения об организации сотрудничества в области перевозки и перевалки нефтепродуктов, поэтому предполагаемая встреча будет перенесена», – сказала пресс-секретарь.

Проект соглашения предполагает перевалку белорусскими предприятиями более 9,8 млн тонн грузов в российских портах в Балтийском море в 2021-2023 годах. Речь идет о таких грузах, как мазут, бензин и масло. Действие соглашения рассчитано до конца 2023 года с возможностью автоматического продления. Операторы морских портовых терминалов Ленинградской области и Санкт-Петербурга подтвердили готовность перевалки этих нефтепродуктов и предоставление скидок при условии заключения долгосрочных договоров, исходя из планируемого объема нефтепродуктов.

<https://tass.ru/ekonomika/10689723>

ТАСС; 2021.02.13; МВД ЗАВЕРШАЕТ РАЗРАБОТКУ НОВОГО РЕГЛАМЕНТА СДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА

МВД находится на заключительной стадии разработки нового административного регламента сдачи экзамена на водительские права, вступление которого в силу планируется с 1 апреля текущего года. Об этом сообщили в пресс-центре МВД, отвечая на запрос ТАСС.

«Разработка проекта приказа МВД России «Об утверждении административного регламента МВД РФ по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» находится в заключительной стадии», – говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что новый административный регламент будет подписан в начале этого года.

Площадки не будет

Новые правила вносят изменения в практическую часть экзамена, из которого исключается этап «площадка» для будущих водителей автобусов, легковых и грузовых автомобилей. При этом практический экзамен на право управления мотоциклами, мопедами, квадроциклами и трициклами сохраняется в действующем варианте – на площадках, закрытых от движения иных транспортных средств и пешеходов.

Согласно проекту, при проведении экзамена в машине могут находиться представители автошколы и общественных объединений, а также другие кандидаты в водители.

«Маршруты будут представлять собой перечень дорог и улиц, на которых будет проводиться практический экзамен», – сказали ТАСС в пресс-центре МВД. При этом экзаменационные маршруты с заранее определенной последовательностью поворотов и разворотов из практического экзамена будут исключены. Таким образом, будущих водителей уже не будут натаскивать на определенные виды упражнений на закрытой площадке.

Штрафные баллы

Изменения претерпит также система оценки навыков кандидата в водители в условиях дорожного движения и ошибок с учетом степени их влияния на безопасность. Проект административного регламента предусматривает 19 грубейших ошибок, за совершение одной из которых экзамен сразу же будет прекращен, среди них непристегнутый ремень, пользование мобильным телефоном либо иным техническим устройством, позволяющим вести переговоры.

За менее грубые нарушения правил дорожного движения будут начисляться штрафные баллы. Всего в списке 41 пункт нарушений ПДД. Экзамен будет считаться несданным, если кандидат в водители наберет пять и более штрафных баллов.

Допуск к экзамену

МВД определило шесть оснований для недопуска кандидата в водители к экзамену. В их числе лишение прав, предоставление недостоверной информации или поддельных документов, неоплаченная госпошлина, отсутствие лицензии у автошколы, где учился кандидат в водители. Допускать к экзаменам на права будут с 16 лет. Для получения государственной услуги несовершеннолетние заявители должны будут предоставить письменное согласие одного из законных представителей.

Аннулирование

Результаты экзаменов и водительское удостоверение могут быть аннулированы. «Такое аннулирование может быть осуществлено только по основаниям, предусмотренным правилами проведения экзаменов, а само аннулирование будет осуществляться путем внесения сведений об аннулировании водительского удостоверения в информационные системы Госавтоинспекции, в том числе в автоматизированном режиме», – говорится в проекте административного регламента.

Теория не изменится

Изначально Госавтоинспекция планировала увеличить число вопросов в теоретической части экзамена на получение водительских прав, а также изменить порядок проведения испытания – каждому вопросу планировалось присвоить определенное количество баллов, но, как сообщили ТАСС в пресс-центре МВД, теоретическая часть экзамена меняться не будет.

Сейчас все экзаменационные вопросы теоретической части на получение водительских прав объединены в четыре группы, состоящие из тематических блоков. В каждом тематическом блоке содержится по пять вопросов. Билет формируется из четырех тематических блоков. Перестановка вопросов между тематическими блоками не допускается. В экзаменационном билете содержится 20 вопросов. На каждый вопрос приводится от двух до пяти вариантов ответа, один из которых правильный.

Кандидату в водители для ответа на 20 вопросов предоставляется 20 минут. Если при ответе на вопросы билета он допустил две ошибки в разных тематических блоках, ему предоставляется возможность в течение 10 минут ответить на 10 вопросов из двух дополнительных тематических блоков. Дополнительные тематические блоки выбираются из тех же групп, при ответе на вопросы которых кандидатом в водители были допущены ошибки.

На экзамене запрещается пользоваться какой-либо литературой, техническими средствами или подсказками других людей. Если такие нарушения будут зафиксированы, то экзамен прекращается. И теоретический, и практический экзамены подлежат видеофиксации.

<https://tass.ru/obschestvo/10692259>

ТАСС; 2021.02.12; ВЛАСТИ ТАТАРСТАНА НАМЕРЕНЫ К МАЮ 2022 ГОДА СПРОЕКТИРОВАТЬ ВЫЕЗДНУЮ МАГИСТРАЛЬ ИЗ КАЗАНИ

Власти Татарстана готовы направить более 233 млн рублей на проектирование второго этапа дороги-дублера Горьковского шоссе в Казани. Работы планируется завершить к 27 апреля 2022 года, говорится в материалах на портале госзакупок.

Прием заявок на выполнение госконтракта будет завершён 9 марта 2021 года. Заказчиком выступает Главное управление содержания развития дорожного-транспортного комплекса при Миндортрансе Татарстана. Начальная максимальная цена контракта – 233,1 млн рублей. Источник финансирования – бюджет Республики Татарстан.

Согласно заданию, дорога должна состоять из четырех полос. Строительная длина основной дороги – 8,8 км. Проект дороги должен учесть на протяжении всего

проектируемого участка устройство тротуаров и велодорожек. Вдоль застроенного участка жилыми строениями предусмотреть шумозащитные экраны.

Благодаря запуску новой дороги из Казани помимо Горьковского шоссе появится еще один прямой выезд из Казани на трассу М7 «Волга». Это позволит разгрузить западный выезд из столицы Татарстана.

<https://tass.ru/ekonomika/10691217>

CAR.RU; 2021.02.12; МИНТРАНС ВЗЯЛСЯ ЗА ВОПРОС О СРЕДСТВАХ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Любители электрических самокатов, моноколес и других средств индивидуальной мобильности могут начать напрягаться, ведь власти подготавливают для них новые меры ограничений. Минпромторг рассматривает возможность нанесения RFID-меток, которые будут говорить о параметрах устройства. Специалистам важно, чтобы по одной отметке можно было понять характеристики силовой установки. Получается, что инспектор ГИБДД, при остановке СИМ, сможет выяснить, нужно ли для управления данным устройством получать категорию в в/у. **Минтранс** также планирует запретить лицам, управляющим такими устройствами, развивать скорость свыше 25 км/ч. Контролем движения будут заниматься участковые и сотрудники ГИБДД при помощи новых средств измерения. В среду в Общественной палате проходило обсуждение регулирования движения электрических самокатов, моноколес и прочих средств передвижения. Пока что их владельцы по ПДД приравниваются к пешеходам или велосипедистам. Если же мотор сильнее 250 ватт, то гражданин расценивается как водитель мопеда. В последнем случае нужно иметь категорию М в правах. С 2019 года проходят обсуждения проекта поправок в Правила дорожного движения от **Минтранса**. Данным устройствам ведомство хочет дать общее обозначение – средства индивидуальной мобильности. Согласно проекту, на них можно будет перемещаться по тротуару на скорости не более 20 км/ч и на проезжей части при достижении 14-летнего возраста и наличии экипировки. Еще в прошлом году проект был направлен на перерассмотрение. В **Минтрансе** уже раскрыли некоторые детали пересмотренного проекта. Московские власти предложили выставить рамки скоростного режима для устройств. Пока что речь идет о 25 км/ч, данное требование выставлено даже к передвижению на проезжей части. Средства, позволяющие измерять скорость, уже существуют. И цифровые технологии не стоят на месте. Все данные можно будет сканировать и по биометрии. За нарушение правил грозит штраф в размере 1500 рублей. До того, как ввести вышеуказанные ограничения, нужно сначала сделать классификацию СИМ. Сейчас уже прорабатывается вопрос, касающийся законного обозначения таких устройств, но пока что данную тему нужно обсудить с производителями. Есть возможность делать отметки прямо на конструкции, но при замене двигателя нельзя будет отследить это. Чтобы проверять все данные, необходимо прямо в конструкцию внедрять RFID-метки. Общественная палата, со своей стороны, разрабатывает альтернативную систему поправок в ПДД. Проект, который сейчас обсуждается в **Минтрансе**, не удовлетворяет требования некоторых специалистов. Многие полагают, что СИМ вообще нужно приравнивать к транспортным средствам и поставить строгий запрет на выезд на пешеходные дорожки. Можно объединить их с электрическими велосипедами и выделить для них отдельную полосу на дороге. Блогеры предлагают запретить выезжать на данных устройствах на дорогу подросткам, которые не достигли возраста 16 лет. Напомним, что вопрос, который касается данных устройств, обсуждается уже с 2017 года. На практике возникало много трагических случаев, в которых фигурировали и электросамокаты, и моноколеса. А ответственность ложилась не невиновных людей. Итог. Власти продолжают обсуждать вопрос о регулировании движения средств индивидуальной мобильности. Есть несколько предложений со стороны специалистов, в какую категорию выделить данные устройства и как ограничить для них скорость.

<https://car.ru/news/automobili/107148-mintrans-vzyalsya-za-vopros-o-sredstvah-individualnoy-mobilnosti/>

КОММЕРСАНТЪ; 2021.02.12; УВЕРЕННОСТЬ В ЗАВТРАШНЕМ ТО; ИВАН БУРАНОВ РАЗБИРАЛСЯ, КТО И ПОЧЕМУ ПЕРЕЖИВАЕТ ИЗ-ЗА РЕФОРМЫ ТЕХОСМОТРА

Тень медленно приближающейся реформы техосмотра, как цунами на планете Миллер в «Интерстелларе», заставляет понервничать чиновников и бизнес-сообщество. До вступления в силу нового закона о ТО осталось около двух недель.

Откуда вообще эта паника?

Страховщики переживают, что водителям будет негде пройти техосмотр. Негде, потому что непонятно, сколько операторов ТО реально готовы к новым правилам (ведь новый приказ **Минтранса** №232 установил весьма жесткие требования к производственно-технической базе, которые не каждая компания может выдержать). Да и тарифы на техосмотр, не менявшиеся много лет, низковаты для прибыльности, что приводит к уходу компаний с рынка.

В результате 1 марта может возникнуть ситуация, что люди, не сумевшие вовремя оформить диагностическую карту, не смогут получить полис ОСАГО.

А это означает, что страховые компании понесут убытки. Российский союз страховщиков (РСА) хочет добиться разрешения компаниям в течение полугода выдавать полисы без диагностических карт, пока ситуация не нормализуется. Идея эта пока никак не оформлена – нужно вносить в Госдуму законопроект (говорят, что его уже обсуждали на совещании в ЦБ), но до 1 марта едва ли кто-то успеет это сделать.

Операторы техосмотра переживают главным образом из-за инициативы РСА. Если «отвязать» ОСАГО от техосмотра, даже на шесть месяцев, то рынок может совсем умереть – и так клиентов очень мало, а если ввести мораторий, то их не будет совсем. Пандемия и отсутствие господдержки вынудила часть компаний покинуть с рынка, после инициативы РСА может стать еще хуже.

Профильные ассоциации уже жалуются на страховщиков президенту и в Генпрокуратуру, пугая «крахом всей системы».

На фоне этого риска все остальные страхи операторов отходят на второй план (например, как подтвердить аккредитацию по новым правилам и как будут проходить проверки ГИБДД, у которой с 1 марта существенно расширяются контрольные полномочия).

В Госавтоинспекции тоже переживают. Проведенный ведомством мониторинг показал, что в 15 регионах, включая Ингушетию, Камчатку, Москву и Московскую область, пунктов техосмотра откровенно мало (хотя региональные власти это опровергают). В марте якобы ожидается ажиотажный спрос на услуги, потому что много полисов ОСАГО кончается именно в этот месяц. Говорят, что руководство Госавтоинспекции серьезно опасается очередей и, как следствие, неприятного резонанса в выборный год. При этом полицейское ведомство на ситуацию повлиять не особо и может, поскольку заставить операторов работать в текущих условиях сложно, да и рычагов влияния на бизнес у полиции нет.

Говорят, что на днях главк проводил большое совещание на тему ТО, перед начальством отчитывались начальники региональных управлений. Один из них рассказывал: некоторое время назад 10 новых операторов вроде хотели развернуть сеть пунктов ТО, а потом посмотрели на бардак с тарифами и махнули рукой. ГИБДД, РСА и бизнес просят ФАС ускорить разработку новой тарифной методики (с ней бизнесу станет легче выживать), но пока что антимонопольное ведомство ограничивается обещаниями представить документ общественности. Даже если это произойдет сегодня, то 1 марта он точно не вступит в силу.

На этом фоне неудивительно появление слухов в СМИ о якобы обсуждающихся планах очередного переноса всей реформы. Впрочем, пока эти слухи опровергаются.

«Главным» ведомством в реформе ТО, кстати, считается Минэкономики – именно там готовили якорный законопроект о техосмотре, вступающий в силу с 1 марта. В министерстве, в отличие от остальных коллег по реформе, не видят никаких причин для беспокойств. **Минтранс**, также задействованный в реформе, похоже, тоже занял выжидательную позицию.

А вот водители совершенно не волнуются. Удивительно, насколько спокойно относятся к реформе автомобильные правозащитники и профильные сообщества, никакой паникой там даже не пахнет. А все потому, что никто техосмотр всерьез давно не воспринимает. Все эти межведомственные процессы, совещания – это все где-то там, в другой галактике. Звучат призывы ТО вообще отменить, как атавизм и пережиток прошлой эпохи (депутаты уже пообещали внести такой законопроект). В любом случае техосмотр как-нибудь, да пройдет «сам» – в этом уверены, по моим оценкам, 90% водителей. 10–15 лет назад договаривались с условным «соседом-полковником», потом с 2011 года диагностическую карту покупали у первого попавшегося страхового брокера (иногда с доставкой на дом вместе с ОСАГО). Традиции не один десяток лет, и большинство водителей уверены, что и на этот раз реформа ТО обойдет их стороной. Ну не ехать же на ПТО проверяться, действительно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4691207>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.02.14; БЕЗ РЕГИСТРАЦИИ И СТС: ЗА КАКИЕ НЕИСПРАВНОСТИ БУДУТ ЛИШАТЬ ДОКУМЕНТОВ; ШИНЫ, ТЮНИНГ И ДРУГИЕ ПОВОДЫ ЗАПРЕТИТЬ ЕЗДИТЬ НА АВТОМОБИЛЕ

В МВД разработали законопроект, ужесточающий контроль над техническим состоянием транспортных средств. Какие изменения ждут автомобилистов, для кого жизнь усложняется с 1 июня, а для кого на месяц позже, разбирались «Известия».

Признают угрозой безопасности

Согласно доработанному законопроекту, при выявлении неисправности автомобиля, которая угрожает безопасности, инспектор, помимо штрафа, может еще и приостановить действие диагностической карты. Кроме того, если машину невозможно отремонтировать на месте, сотрудник ГИБДД вправе незамедлительно запретить ее эксплуатацию. Если у автомобиля не функционируют фары, неисправны тормоза или руль, она отправляется на штрафстоянку.

Напомним, право аннулировать диагностические карты появится у ГИБДД уже с 1 марта, со вступлением в силу поправок в закон о техосмотре. Причиной такого решения инспектора ГИБДД может стать оформление карты на автомобиль, который фактически не проходил ТО.

Успеть за 72 часа

На то, чтобы исправить автомобиль, его владельцу отводится 72 часа. За это время ему придется привести машину в надлежащее состояние, пройти ТО, оформить новую диагностическую карту – разумеется, за свой счет. Запрет на эксплуатацию будет снят, как только в системе ЕАИСТО появится новая диагностическая карта.

Если за 72 часа карта не отобразилась в базе, а машину снова остановил инспектор ГИБДД, то свидетельство о регистрации транспортного средства (СТС) будет изъято. Эвакуатор, который придется вызывать, тоже будет работать за счет владельца автомобиля. Как вернуть регистрацию, опишут в отдельном постановлении.

Летние шины зимой – тоже нарушение

С 1 июня МВД планирует ввести новый перечень нарушений, при которых запрещается использовать транспортное средство.

Список неисправностей пока что находится на стадии разработки, однако уже известно, что в него войдет запрет на езду на «шипгах» летом и на летних покрышках зимой. Кроме того, водители обязаны будут ставить колеса только того размера, который предусмотрен заводом-изготовителем.

Надорванный или плохо застегивающийся ремень безопасности также станет поводом к запрету эксплуатации. А от владельцев автомобилей с газобаллонным оборудованием потребуют наличие паспорта на каждый баллон.

Основой для перечня неисправностей послужит техрегламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).

Сейчас движение по дорогам общего пользования запрещено, например, при таких технических неисправностях, как люфт руля более 10 градусов, «грязный» выхлоп и отсутствие предусмотренных конструкцией подголовников.

Кроме того, с 1 февраля любое изменение в конструкцию автомобиля нужно согласовывать с ГИБДД и вносить в электронный реестр. Чтобы получить это согласование, нужно будет пройти тесты в исследовательской лаборатории.

Тюнинг оценят строже

«Суть подхода – эксплуатируемое на дорогах общего пользования ТС должно быть безопасно. Какие-то рамки нужны. Если не нравятся существующие – надо предлагать свои. Не по принципу „что хочу, то верчу“, а технически обоснованные, в разумных пределах, оставляющих свободу творчеству, но не в ущерб общей безопасности», – считает участник рабочей группы по ТР ТС 018/2011 при общественном совете Росаккредитации Григорий Шухман.

Сертификации потребуют даже обычные фаркопы и багажники. Инспектор и сейчас может придаться к тюнингу, но пока не имеет полномочий отправить машину на штрафстоянку. ГОСТ 33670–2015 «Автомобильные транспортные средства единичные. Методы экспертизы и испытаний для проведения оценки соответствия» будет применяться только с 1 июля 2021 года.

Запрет с нюансами

«Проблема в том, что с введением автофиксации нарушений отменили снятие государственных номерных знаков, а отмена регистрации, что влечет полную смену документов и, возможно, новые номера, практически не применяется», – пояснил Григорий Шухман.

По его словам, без этого нет инструмента приостановки эксплуатации, кроме аннулирования регистрации вообще. Противники таких кардинальных решений требуют оставить возможность изъятия документов через суд.

«Считаю, что решение об изъятии документов, принадлежащих автовладельцу, может принять только суд, а инспектор может составить лишь протокол, как сейчас. Или запретить эксплуатацию транспорта без изъятия документов», – предложил вице-президент национального союза автомобилистов Ян Хайцеэр. Он считает, что можно воспользоваться европейским опытом, где процесс сертификации сложен, но процесс легализации тюнинга намного проще.

Опасные бамперы

Ян Хайцеэр обратил внимание, что ни ГИБДД, ни страховщики не предоставляют данных об опасности тюнинга. Впрочем, некоторые изменения в конструкции автомобиля действительно потенциально могут привести к аварийной ситуации.

«Часто на автомобилях устанавливали дополнительные ограждения, которые прозвали в народе „кенгурятниками“. Даже при самом незначительном столкновении с пешеходами такие устройства могли причинить самые большие повреждения, и все старания производителей по улучшению конструкции самого автомобиля сводились на нет», – рассказывает руководитель проекта «Пробок.Нет» Александр Шумский.

Кроме того, отдельные автовладельцы устанавливают лампы большей мощности в фары ближнего света или оборудуют машину верхними прожекторами, что приводит к ослеплению водителей на встречной полосе.

<https://iz.ru/1123270/anastasiia-pisareva/bez-registracii-i-sts-za-kakie-neispravnosti-budut-lishat-dokumentov>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.02.15; МИЛЛИОН ТЕРЗАНИЙ: ТАК ЛИ МНОГО АВАРИЙ В КАРШЕРИНГЕ; ЗАЧЕМ ОПЕРАТОРЫ ПРЕДЛАГАЮТ ВВЕСТИ РЕЙТИНГ ВОДИТЕЛЕЙ

Число пользователей каршеринга в Москве превысило 1 млн человек. За пять лет сервис краткосрочной аренды изменился в лучшую сторону, но все еще остается заложником плохого имиджа, считают эксперты. Кто пользуется каршерингом, как часто машины попадают в аварии и какие нововведения в этой области готовят власти – разбирались «Известия».

«Пять лет назад в Москве заработал каршеринг. Теперь уже сложно представить, как мы без него жили», – написал мэр столицы Сергей Собянин на своей официальной странице во «ВКонтакте». Согласно приведенным им данным, в 2015-м было доступно всего 350 машин и зарегистрировано около 30 тыс. водителей. На сегодняшний момент количество автомобилей выросло до 25 тыс., а количество постоянных пользователей превысило 1 млн.

«Стаж вождения значения не имеет»

У каршеринга слава самого аварийного сервиса: в соцсетях в подробностях обсуждают каждое ДТП. Очередной инцидент произошел на днях в Москве на Флотской улице. Два пешехода переходили дорогу, когда их сбила каршеринговая машина.

Обычно причину аварийности видят в открытом доступе к рулю для неопытных водителей. В частности, чтобы воспользоваться машинами Car4you, LifCar и некоторых других фирм, достаточно достичь возраста 18 лет и просто иметь права, а «стаж вождения значения не имеет», как указано на сайтах сервисов.

Ведущие операторы также не против такого подхода, по крайней мере в регионах, где аварийность в разы меньше. В частности, в августе прошлого года «Делимобиль» в тестовом режиме отменил ограничения по стажу и возрасту в 13 регионах, среди них – Санкт-Петербург, Краснодар и Новосибирск. В столице, где каршеринг наиболее популярен, ограничения продолжают действовать, а минимальный возраст для водителей со стажем менее года – 26 лет.

Между тем исследование экспертного центра «Движение без опасности» развенчивает популярный миф, что пользователи каршеринга – нищая молодежь с фиктивным стажем. Согласно полученным данным, средний возраст водителя – 31 год; большинство из них – семейные люди, имеющие детей; 81,5% имеет высшее образование; у 78,5% доход средний или выше среднего.

Пользователи каршеринга чаще водителей личных автомобилей попадают в серьезные аварии из-за неверно выбранного скоростного режима и несоблюдения дистанции. Частники в свою очередь склонны попадать в ДТП из-за выезда на встречную полосу, нарушения правил расположения автомобиля на проезжей части или же из-за нарушений ПДД, не относящихся к стандартным.

«В остальном профиль нарушений водителей каршеринга и личных автомобилей практически полностью совпадает», – отметили в экспертном центре «Движение без опасности».

Статистика ДТП в сфере каршеринга оказалась не такой страшной, как ее рисуют. В пересчете на размер парка данные вполне сопоставимы с показателями аварийности по личным автомобилям. На 1000 пользователей в 2018 году приходилось 2,02 ДТП, а в 2019 году – 2 ДТП, притом что парк и число поездок в эти годы выросли.

В дептрансе подсчитали, что аварийность в Москве с участием водителей каршеринга в 2020 году снизилась на 18%. Число погибших уменьшилось на 27%, раненых – на 22%. В прошлом году в этих авариях погибли 11 человек и 431 был ранен, в 2019-м – 15 и 555 человек соответственно. При этом, несмотря на пандемию, сервис пользовался спросом: количество поездок снизилось всего на 6%.

Согласно данным источника на рынке каршеринга, который пожелал остаться неназванным, в год «в тотал», то есть на полное списание, уходят не более 100 автомобилей сервисов аренды машин по всей России. Тем не менее источник оговорился, что цифра приблизительная: «Трудно назвать тоталом в одной компании то, что не будет так названо в другой. Если один оператор сразу списывает машину, увозит и работает со страховой, то другой будет восстанавливать машину».

«Самые отбитые столкнулись со штрафами»

«Сейчас системы сбора статистики стали совершеннее, и пользователи не могут ездить так, как раньше. Самые неадекватных отключают от аккаунтов, самые отбитые столкнулись со штрафами. Те, кто попадал в аварии, столкнулись с тем, что и сами каршеринговые компании берут свои довольно жесткие штрафы», – прокомментировал ситуацию вице-президент Национального союза автомобилистов Антон Шапарин.

Сервисы поминутной оплаты автомобилей давно взяли за дисциплину клиентов. К примеру, у «Делимобиля» главные инструменты в этой области – рейтинг водителя, автоматическая онлайн-идентификация и смарт-тестирование при ночных бронированиях, которое оценивает скорость реакции водителя и степень концентрации внимания. В случае непрохождения digital-теста система блокирует клиента на четыре часа.

«Результаты первых трех месяцев показывают существенную положительную динамику от введения алгоритмов безопасности: зафиксировано снижение уровня ДТП на 20% в сравнении с тем же периодом предыдущего года», – рассказали в **пресс-службе** «Делимобиля». Наибольшее падение аварийности произошло в Москве и Санкт-Петербурге – на 28%.

По данным компании, после введения алгоритмов безопасности улучшилась манера вождения водителей со стажем менее года и возрастом до 19 лет. Аварийность по этой группе снизилась на 10%.

В «Яндекс.Драйве» свои инструменты контроля соблюдения ПДД. Специальные датчики в каждой машине считывают показания со спидометра, тормозов, двигателя, коробки передач и других важных агрегатов. Все эти данные практически в режиме реального времени передаются от каждой машины на центральный сервер. Резкий рост скорости или торможение, игру в «шашечки» или резкие повороты алгоритм считает признаком агрессивной езды и сообщает об этом и сотрудникам компании, и пользователю.

Предупреждения приходят независимо от того, привело нарушение к штрафу или нет. По статистике «Яндекс.Драйва», 95% пользователей сервиса, которые получили хотя бы одно предупреждение, стали водить аккуратнее.

Фотографируй или плати

Нарушение ПДД чревато не только штрафами от ГИБДД, но и санкциями от самих каршеринговых компаний, которые иной раз намного сильнее «кусаются». Поэтому постоянные пользователи приобрели полезную привычку фотографировать автомобиль до и после аренды внутри и снаружи.

В **пресс-службе** «Делимобиля» рассказали, что любые нарушения условий договора и ПДД тщательно проверяются департаментами новых повреждений, отделом, анализирующим протоколы ГИБДД, и клиентским сервисом. Однако только фото может однозначно подтвердить факт непричастности клиента к повреждению, отметили в **пресс-службе** компании.

Черный список для всех

Несмотря на серьезное усиление контроля со стороны операторов, водитель, забаненный в одном сервисе, может без проблем зарегистрироваться в другом. Решением этой проблемы станет создание единых черных списков крупнейших операторов каршеринга, считает вице-президент Национального союза автомобилистов Антон Шапарин.

«Тогда пользователи будут более требовательны к своему поведению на дороге, и нареканий со стороны окружающих водителей будет меньше», – поделился своим мнением эксперт.

Как изменится каршеринг

Между тем в Госдуме планируют обсудить меры, которые позволили бы сделать каршеринг еще более безопасным. Член думского комитета по транспорту Александр Васильев пообещал в скором времени провести круглый стол с приглашением всех заинтересованных сторон – операторов каршеринга, экспертов, представителей федеральных и региональных органов исполнительной власти.

Список возможных инициатив – регистрация через госуслуги, черные списки для водителей-нарушителей и единые тарифы для пользователей каршеринга. Напомним, в течение суток стоимость тарифа постоянно меняется в зависимости от загруженности дорог и спроса на машины в конкретном районе. Поэтому единый тариф, по мнению законодателей, сможет сократить число желающих «гнать по полной» в дешевые утренние часы.

По итогам обсуждения всех поступивших предложений рабочая группа планирует получить первые контуры проекта закона о каршеринге.

<https://iz.ru/1122152/anastasiia-pisareva/million-terzanii-tak-li-mnogo-avarii-v-karsheringe>

ТАСС; 2021.02.12; БЕЛОУСОВ ПОРУЧИЛ ВЕДОМСТВАМ ПОДГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ВЫВОЗУ УГЛЯ

Первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов провел заседание президиума правительственной комиссии по транспорту, в рамках которого поручил Минтранс, Минэнерго и Минэкономразвития подготовить предложения, которые обеспечивают выполнение поручений президента РФ в части транспортировки угля по Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожным магистралям, сообщается на сайте правительства.

«Один из ключевых вопросов в повестке заседания касался обеспечения вывоза угольной продукции. Минтранс, Минэнерго, Минэкономразвития совместно с правительством Кемеровской области и ОАО «РЖД» даны поручения по подготовке предложений, обеспечивающих выполнение поручений Президента России в части вывоза угля», – отмечается в сообщении.

Также поручено проработать вопрос о возможности заключения РЖД многосторонних трех-четырёхлетних обязывающих договоров по обеспечению вывоза грузов и предъявлению грузовой базы, в том числе с грузоотправителями и морскими портами.

Ранее президент РФ Владимир Путин на встрече с премьер-министром Михаилом Мишустиным подчеркнул важность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожной магистралей для горняков, отметив, что средства, выделенные на их модернизацию, должны быть обязательно использованы. Глава государства также обратил внимание на планы направлять часть кузбасского угля в Азово-Черноморский бассейн.

<https://tass.ru/ekonomika/10690595>

МОСКВА 24; 2021.02.12; ДЛЯ ПОКУПКИ БИЛЕТОВ В ПРИЛОЖЕНИИ ЦППК БОЛЬШЕ НЕ НУЖНЫ ПЕРСОНАЛЬНЫЕ ДАННЫЕ

В компании (ЦППК) больше не требуется ввод паспортных данных при покупке билетов на пригородные электрички. Об этом сообщили в пресс-службе ЦППК.

«Теперь для оформления билетов на пригородные поезда без предоставления места в мобильном приложении «Расписание и билеты ЦППК» не требуется указывать паспортные данные. Такое нововведение стало возможным благодаря приказу **министерства транспорта России № 433**. Согласно этому документу, при приобретении электронных билетов на поезда без предоставления мест больше не нужно указывать сведения о пассажире – фамилию, имя, отчество, данные документа, удостоверяющего личность», – говорится в сообщении.

Отмечается, что после изменения закона ЦППК обновила приложение и первой среди перевозчиков начала продажу билетов на пригородные поезда по новым правилам. В **пресс-службе** уточнили, что ранее компания составляла обращения в ведомства с предложениями по упрощению оформления билетов, поскольку ввод персональных данных удлинял и усложнял процесс покупки.

«ЦППК активно развивает сервис цифровых услуг для всех категорий пассажиров, чтобы сделать приложение максимально удобным и функциональным, учитывая при этом пожелания пользователей», – сообщает компания.

В предыдущем обновлении приложения «Расписание и билеты ЦППК» была введена функция покупки и возврата билетов на фирменные экспрессы с местами без перехода по внешней ссылке. Кроме того, в приложении доступно оформление разовых билетов на электропоезда для проезда от ряда станций всех направлений МЖД, бонусная программа лояльности «Саквояж бонус» и онлайн-библиотека.

Ранее в столичном колледже железнодорожного и городского транспорта открылась кафедра «Эксплуатация подвижного состава железных дорог» от ЦППК. Ее слушатели смогут обучаться специальностям «машинист локомотива» и «техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог». Представители компании будут участвовать в разработке учебных планов, семинаров и других видов занятий и материалов.

<https://www.m24.ru/news/transport/12022021/152761>

ПРАЙМ; 2021.02.12; ФИНЛЯНДИЯ ПРЕДСТАВИЛА РОССИИ ПРОЕКТ МОДЕРНИЗАЦИИ САЙМЕНСКОГО КАНАЛА ЗА 80 МЛН ЕВРО

Агентство транспортной инфраструктуры Финляндии представило ФГУ «Сайменский канал» проект модернизации Сайменского канала стоимостью 80 миллионов евро, сообщает в пятницу Торговое представительство России в Финляндии.

Проектом предусмотрено увеличение на 11,5 метров в сторону верхнего бьефа длины шлюзовых камер Сайменского канала и повышение уровня воды. Строительные работы планируется осуществлять с апреля 2022 года по октябрь 2024 года. Все строительные работы, в том числе и на арендуемой территории, будут вестись силами финской стороны. Общая стоимость проекта оценивается в 80 миллионов евро.

«Российская Федерация считает осуществление проекта модернизации инфраструктуры Сайменского канала важным условием обеспечения его безопасной эксплуатации и с пониманием относится к пожеланиям финляндских партнеров по дальнейшему развитию логистического потенциала канала и повышению его пропускной способности», – приводится в сообщении цитата заместителя министра транспорта РФ Александра Пошивая.

В текущем году планируется проведение геологических изысканий, разработка проектной документации по обоим частям проекта и подготовительный этап строительства. К началу 2022 года запланировано получение всех разрешений, предусмотренных российским и финляндским законодательством.

РИА НОВОСТИ; 2021.02.12; ПОРТ «ПОСЬЕТ» В ПРИМОРЬЕ ПРОВЕДЕТ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ ВЫБРОСА УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ

Специалисты АО «Торговый порт Посьет» в Приморье проводят проверку по факту выброса угольной пыли при обработке двух вагонов с перемороженным углем на предприятии, сообщил управляющий директор АО Владимир Рогов.

Местное издание Newsbox24 опубликовало видео очевидца, снятое, по его словам, в Посьете. На кадрах видна завеса угольной пыли в бухте. Автор говорит, что поселка Посьет из-за угольной пыли просто не видно. Другой местный житель в пятницу снял видео на льду бухты: акватория покрыта слоем черной пыли. В Дальневосточной транспортной прокуратуре РИА Новости сообщили, что начата проверка соблюдения законодательства об охране окружающей среды и санитарно-эпидемиологическом благополучии населения в деятельности АО «Торговый порт Посьет».

«Одиннадцатого февраля на производственной площадке Торгового порта Посьет при обработке двух вагонов с перемороженным углем датчиками, определяющими наличие пыли в воздухе, был зафиксирован выброс угольной пыли. Диспетчером автоматизированного перегрузочного комплекса было незамедлительно принято решение об остановке всех работ. Внештатная ситуация длилась менее 3 минут. На предприятии проводится проверка по данному факту», – сообщил Рогов. Его комментарий РИА Новости предоставили в департаменте по коммуникациям и работе с инвесторами ПАО «Мечел».

По словам Рогова, экологическая безопасность в порту обеспечивается, в частности, аспирационными системами, системами орошения и пылеподавления. Производственные операции в порту по выгрузке вагонов, перестановке порожних вагонов на ж/д пути накопления, очистке угля от металлических включений, дроблению, подаче угля к месту формирования штабеля перенесены в закрытые помещения.

«Выгрузка полувагонов осуществляется в закрытом здании при помощи вагоноопрокидывателей, оснащенных системами аспирации, что исключает поступление угольной пыли в атмосферу. Пересыпка угля с одной конвейерной ленты на другую производится в крытых пересыпных станциях, оборудованных системами аспирации.... Введена первая очередь стационарной системы орошения угольных складов... Для сбора угольной пыли и просыпей на производственных площадках ежедневно осуществляется механическая и вакуумная уборка», – отметил Рогов.

Он добавил, что сейчас реализуется проект установки 20-метровых пылеветрозащитных экранов по периметру производственной территории. На предприятии также ведется подготовка к монтажу судопогрузочной машины, что позволит перемещать уголь по крытым конвейерным лентам напрямую в трюм судна.

Тема угольной пыли в Приморье приобрела общественный резонанс после того, как в июне 2017 года мальчик из Находки в ходе прямой линии пожаловался **президенту РФ Владимиру Путину** на пыль в городе из-за перевалки угля в порту. Глава государства поручил Генпрокуратуре и Минприроды принять меры, чтобы привести работу порта Находки в соответствие с экологическими нормами.

<https://ria.ru/20210212/primore-1597158267.html>

ТАСС; 2021.02.15; РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛА АВИАСООБЩЕНИЕ С АРМЕНИЕЙ И АЗЕРБАЙДЖАНОМ

Россия с понедельника официально возобновляет регулярное авиасообщение с Арменией и Азербайджаном; соответствующее решение было сообщено правительством РФ 3 февраля. Рейсы между странами были приостановлены в прошлом году на фоне пандемии.

Авиакомпании каждой страны получили возможность совершать по два рейса в неделю по маршруту Москва – Баку и по четыре по маршруту Москва – Ереван. Российская компания «Аэрофлот» на прошлой неделе заявила, что планирует начать выполнять четыре рейса в неделю в Ереван с 15 февраля и два рейса в неделю с Баку с 17 февраля.

Сейчас въезд для туристов в Армению открыт (нужен ПЦР тест, сданный не ранее, чем за 72 часа до прибытия). Ранее ряд российских перевозчиков уже заявил об открытии чартерных рейсов в Ереван из российских регионов: «Уральские авиалинии» открыли полеты из Красноярска, Nordwind – из Калининграда, «Икар» – из Нижнего Новгорода, а «Азимут» – из Краснодара.

Азербайджанская национальная авиакомпания Azal сообщила, что планирует начать выполнение специальных рейсов в Москву с 17 февраля. При этом на данный момент въезд для туристов в Азербайджан закрыт. Въехать в страну могут только дипломаты, иностранцы, чьи родственники имеют гражданство Азербайджана, иностранцы, имеющие разрешение на работу в стране или вид на жительство, а также студенты. Все категории граждан должны будут пройти двухнедельный карантин. При себе необходимо будет иметь ПЦР тест, действительный в течение 48 часов до вылета.

<https://tass.ru/ekonomika/10698395>

ТАСС; 2021.02.14; «БЕЛАВИА» ВЫПОЛНИЛА ПЕРВЫЙ РЕЙС ИЗ МИНСКА В РОСТОВ-НА-ДОНУ ПОСЛЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ

Самолет авиакомпании «Белавиа» совершил посадку в ростовском аэропорту Платов, выполнив первый рейс из Минска после возобновления авиасообщения, следует из данных онлайн-табло аэропорта.

4 февраля национальная белорусская авиакомпания «Белавиа» объявила о возобновлении рейсов из Минска в Санкт-Петербург и Ростов-на-Дону.

«Прибыл в 01:16 мск», – указано на онлайн-табло.

В **пресс-службе** авиаперевозчика ранее сообщали также о возобновлении полетов из Минска в Санкт-Петербург и увеличении количества рейсов в Москву. Правительство России 3 февраля разрешило выполнение этих рейсов.

<https://tass.ru/ekonomika/10695639>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.13; ДЕТЯМ-ИНВАЛИДАМ ИЗ ДФО ОПЛАТЯТ АВИАПЕРЕЛЕТ К МЕСТУ ЛЕЧЕНИЯ

Детям-инвалидам, которые живут в Дальневосточном федеральном округе, будут оплачивать авиабилеты к месту прохождения лечения, сообщается на сайте кабмина.

Отмечается, что такая льгота раньше действовала только в том случае, если до места лечения нельзя добраться на поезде. Отныне Фонд социального страхования (ФСС) будет оплачивать авиабилеты в оба направления независимо от того, если ли железнодорожное сообщение с местом лечения, в том числе санаторно-курортного.

«Детям-инвалидам, проживающим на территории Дальневосточного федерального округа (ДФО), будут оплачивать авиабилеты к месту лечения. Постановление об этом подписал председатель правительства **Михаил Мишустин**», – говорится в сообщении.

Кроме того, ФСС теперь должен предоставлять льготный билет взрослому, который сопровождает ребенка-инвалида.

Подчеркивается, что это решение позволит сэкономить время на проезд по месту реабилитации ребенка, а также повысит доступность качественной медицинской помощи нуждающимся детям.

<https://ria.ru/20210213/invalidy-1597312515.html>

ТАСС; 2021.02.13; В РОСАВИАЦИИ СООБЩИЛИ, ЧТО МОСКОВСКИЕ АЭРОПОРТЫ РАБОТАЮТ ШТАТНО, НЕСМОТРЯ НА СНЕГОПАД

Московские аэропорты Домодедово, Шереметьево и Внуково работают в штатном режиме, несмотря на продолжительный снегопад, говорится в сообщении **пресс-службы Росавиации**.

«По оперативной информации аэропортов Московского авиаузла на 11:45 мск 13 февраля, аэропорты Москвы в текущих погодных условиях с усиленным снегопадом работают в штатном режиме. Аэропортами применяются меры для своевременной расчистки взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и перронов. Запасов реагентов для обработки покрытий имеется в достаточном количестве. Уходов воздушных судов на запасные аэродромы нет», – следует из сообщения.

<https://tass.ru/moskva/10693359>

ТАСС; 2021.02.13; ПРОКУРАТУРА ПРОВОДИТ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ ЗАЯВЛЕНИЯ О ТРАВМИРОВАНИИ КОРГИ НА РЕЙСЕ «АЭРОФЛОТА»

Прокуратура проводит проверку в связи с заявлением главного редактора Telegram-канала Vaza Никиты Могутина о том, что его собака пострадала во время перелета авиакомпанией «Аэрофлот» из Москвы в Стамбул. Об этом ТАСС сообщил источник в правоохранительных органах.

«Прокуратура проводит проверку в связи с заявлением о травмировании собаки на рейсе авиакомпании «Аэрофлот» Москва – Стамбул», – сказал собеседник агентства.

Ранее Могутин в своем личном Telegram-канале написал, что во время перелета из Москвы в Стамбул авиакомпанией «Аэрофлот» пострадала его корги Есения и теперь хромает. Также была сломана переноска, у нее проломлены стенки и вырваны крепежные болты. К посту он приложил фотографии переноски до и после полета.

Летом прошлого года у «Аэрофлота» уже был подобный инцидент, когда пострадали две собаки на рейсах авиакомпании. Это произошло уже после предложений «Аэрофлота» пересмотреть технологии авиаперевозки животных после смерти двух котов и обморожения третьего на рейсе из Нью-Йорка в январе прошлого года. При этом «Аэрофлот» и прокуратура не нашли нарушений в ходе проверки инцидентов с собаками, одной из которых повредили челюсть, а другая из-за удара получила травму глаза и перестала видеть.

<https://tass.ru/proisshestiya/10692971>

ТАСС; 2021.02.12; В ГОСДУМЕ ПЛАНИРУЮТ ОБСУДИТЬ С «АЭРОФЛОТОМ» СМЯГЧЕНИЕ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ

Глава комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды Владимир Бурматов («Единая Россия») в феврале-марте планирует вновь обсудить с руководством компании «Аэрофлот» вопрос смягчения правил перевозки животных в салоне самолета.

«Что касается «Аэрофлота», они нас пока не слышали, опять была очередная драма с животными буквально на днях, опять разбитая переноска при транспортировке в багаже. <...> Буквально в течение февраля-марта мы будем выходить сейчас на новое руководство «Аэрофлота», оно там сменилось, и постараемся добиться того, чтобы и «Аэрофлот» тоже поменял правила перевозки», – отметил Бурматов в пятницу в ходе эфира в Instagram «Дума ТВ».

Как отметил Бурматов, по обращению комитета «три крупнейших российских авиакомпании – это S7, Utair и «Уральские авиалинии» – изменили очень серьезно правила перевозки животных». «Utair и «Уральские авиалинии» увеличили до 10 кг вес животных, которые разрешены к провозке в салоне воздушного судна – до этого у них было 8 кг установлено, как у «Аэрофлота» сегодня. S7 сегодня наиболее эффективно отреагировала на наше обращение – они приняли еще одну норму, которую мы

предлагали, и разрешили крепить переноску на рядом стоящем кресле и увеличили норму по килограммам», – отметил Бурматов.

По его словам, эти три компании находятся на уровне «самых ведущих мировых стандартов в части pets friendly» и лояльного отношения к пассажирам с животными. «Я думаю, что мы уговорим в итоге нашего крупнейшего авиаперевозчика на то, чтобы и они тоже сделали эти условия более лояльными для пассажиров именно с животными. Потому что людей, которые хотят путешествовать с питомцами, становится все больше и больше», – подчеркнул Бурматов.

<https://tass.ru/ekonomika/10689137>

ТАСС; 2021.02.12; МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И АМСТЕРДАМОМ ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

Прямое авиасообщение между Санкт-Петербургом и Амстердамом, прерванное из-за пандемии коронавируса, возобновляется в пятницу. Как сообщили журналистам в **пресс-службе** управляющей петербургским аэропортом Пулково компании «Воздушные ворота Северной столицы», рейсы будут выполняться по два раза в неделю.

«12 февраля аэропорт Пулково обслужит первый возобновленный рейс в Амстердам авиакомпании KLM. Авиакомпания KLM будет выполнять рейсы по пятницам и воскресеньям на воздушных судах Boeing 737-700 до 28 марта 2021 года в рамках зимней навигации: прибытие в Пулково – в 17:35 мск, вылет в Амстердам – в 18:30 мск», – говорится в сообщении.

Согласно онлайн-табло Пулково, первый рейс вылетит в пятницу в 18:30 мск. Ранее долететь из Петербурга в Амстердам можно было только с пересадками.

В **пресс-службе** управляющей аэропортом компании также напомнили, что сейчас в Нидерландах действуют строгие ограничения из-за пандемии, в частности, всем прибывающим нужно иметь отрицательный тест на коронавирус, сделанный методом ПЦР не более чем за 72 часа до вылета, а также сдать дополнительный тест на антитела к коронавирусу, срок действия которого составляет четыре часа.

Прибыть в Нидерланды воздушным транспортом также пока могут только граждане стран Евросоюза или обладатели долгосрочного вида на жительство в этих странах, члены их семей, обладатели долгосрочной визы стран ЕС, пассажиры с дипломатическими паспортами, студенты с подтверждением о зачислении в вуз на территории страны и некоторые другие категории граждан.

<https://tass.ru/ekonomika/10690041>

ТАСС; 2021.02.12; ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА КУРГАНА ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ К КОНЦУ 2021 ГОДА

Инвестор планирует завершить начавшуюся в прошлом году реконструкцию аэропорта Курган до конца 2021 года. Здесь благоустроят прилегающую территорию, отремонтируют помещения здания, изменят интерьеры, оборудуют бизнес-зал и кафетерий, сообщили в **пресс-службе** губернатора по итогу осмотра хода реконструкции авиагавани полномочным представителем **президента России** в УФО Владимиром Якушевым.

Аэропорт Курган – единственный аэропорт региона, один из старейших в России: первый пассажирский самолет приземлился здесь в 1923 году. Осенью 2017 года был завершен первый этап реконструкции аэропорта.

«Из-за пандемии, приостановки полетов и снижения поступлений в 2020 году ход ремонтных работ замедлился. Тем не менее, реконструкция не прекращалась. Инвестор рассчитывает на то, что к концу 2021 года основная часть работ будет завершена. На лето запланировано благоустройство прилегающей территории, возле здания аэровокзала появится удобная парковка и аллея», – говорится в сообщении.

Реконструкция аэропорта началась в 2020 году на средства инвестора – «Аэрофьюэлз Курган». Для обновления объекта выбраны геральдические цвета Курганской области – белый и зеленый. Здесь появятся бизнес-зал и кафетерий, изменятся интерьеры и фасады. Также в стадии разработки и согласования находится проект технического решения по установке телетрапа для удобства пассажиров.

В дальнейшем власти планируют реконструировать и взлетно-посадочную полосу – правительство региона уже готовит соответствующую заявку в **Минтранс РФ**.

Увеличение пассажиропотока и направлений полетов

Параллельно власти планируют расширить направления полетов из аэропорта Курган. Пока регулярные рейсы летают из него лишь в Москву, а с весны также в Сочи и Симферополь. Однако власти обсуждают с авиаперевозчиками организацию рейсов до Санкт-Петербурга, Новосибирска, Нового Уренгоя, Сургута и Ханты-Мансийска, сообщили в **пресс-службе** губернатора.

Также в правительстве отметили, что аэропорт принял решение снизить аэропортовые сборы для выравнивания ситуации, вызванной пандемией. «За счет этого удалось сохранить рейсы в четвертом квартале и даже увеличить пассажиропоток по сравнению с тем же периодом 2019 года. В 2020 году из-за временной остановки полетов снижение пассажиропотока было 20%, тогда как в России средний показатель – порядка 50%», – цитирует **пресс-служба** директора аэропорта Дмитрия Коваленко.

<https://tass.ru/ural-news/10687059>

ТАСС; 2021.02.12; ДЕГТЯРЕВ ПОПРОСИЛ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ ПРОВЕРИТЬ МЕСТНУЮ АВИАКОМПАНИЮ ИЗ-ЗА ЗАКУПОК

Глава Хабаровского края Михаил Дегтярев попросил правоохранительные органы провести проверку региональной авиакомпании «Хабаровские авиалинии» из-за закупок без торгов на 1 млрд рублей. Об этом сообщается на сайте краевого правительства в пятницу.

Власти Хабаровского края начали проверку региональной компании «Хабаровские авиалинии» после поступившего от сотрудников обращения о нестабильной работе предприятия. Те просили проверить работу нового руководства предприятия.

«Мы проверили сообщение о том, что там якобы все разваливается. В том числе посмотрели финансово-хозяйственную деятельность, кто за что отвечал. Оказалось, что основные опасения за будущее авиакомпании испытывают люди, причастные к следующему: за 2019-2020 годы руководство истратило миллиард рублей, из которых 95% – по договорам без конкурентных процедур. Там какие-то автобусы, машины, ремонты крыш, закупка техники, обслуживание программных продуктов. Очевидно – неэффективное расходование средств: за два года миллиард – без торгов. Это указывает на возможность существования коррупциогенных факторов в закупочной деятельности прежнего руководства «Хабаровских авиалиний», – приводятся в сообщении слова Дегтярева. Он потребовал от краевого министерства транспорта и дорожного хозяйства навести финансовый, кадровый и организационный порядок в авиакомпании, а материалы по проведенным в течение двух лет закупкам направить в правоохранительные органы.

Сообщается, что профильное ведомство провело конкурс на замещение должности генерального директора краевой авиакомпании, его победителем стал Алексей Фраймович. Сейчас он работает коммерческим директором предприятия. Врио губернатора края указал руководству регионального Минтранса на необходимость ускорить назначение победителя конкурса, чтобы он мог приступить к работе по развитию «Хабаровских авиалиний».

<https://tass.ru/obschestvo/10682521>

ТАСС; 2021.02.12; ЗАЩИТА ПИЛОТА Sukhoi SuperJet 100 ПРОСИТ СУД ИСКЛЮЧИТЬ ИЗ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗ

Защита Дениса Евдокимова, пилота Sukhoi SuperJet 100, разбившегося при жесткой посадке в аэропорту Шереметьево в мае 2019 года, просит суд исключить из числа доказательств по делу заключения авиационно-технической, летной и пожарно-технической судебных экспертиз. Об этом ТАСС сообщила адвокат пилота Наталья Митусова.

«Стороной защиты сделано заявление об исключении из числа доказательств по делу заключений авиационно-технической, летной и пожарно-технической судебных экспертиз. Причины, по которым мы просили суд исключить ключевые исследования из доказательств по делу, разные, начиная от заинтересованности экспертов, как в случае с заключением авиационно-технической экспертизы, которую проводили специалисты Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации, ранее участвовавшие в сертификации этого типа самолета, заканчивая недостаточной квалификацией специалистов», – сказала адвокат.

По словам адвоката, что касается летной экспертизы, то ее провел человек, не имеющий опыта, навыков и знаний по эксплуатации Sukhoi SuperJet 100. «Дополнительно защита ссылалась на неполноту проведенных исследований, поскольку эксперты не ответили на ключевой вопрос об исправности самолета во время полета и посадки, ограничившись лишь выводом об исправности воздушного судна до полета на основе изучения предполетной документации и документов технического обслуживания», – сказала защитник.

Адвокат пояснила, что неразрешенными остались вопросы воздействия атмосферного электричества на работоспособность систем и оборудования воздушного судна, его исправности в процессе выполнения полета 5 мая 2019 года, соответствия основных опор шасси нормам летной годности, влияния открытия задней двери на распространение пожара извне внутрь пассажирского салона и его интенсивности, а также влияния допущенных пожарными расчетами нарушений на количество жертв авиационного происшествия.

Суд оставил все заявленные ходатайства открытыми, им принято решение допросить всех экспертов, проводивших судебные экспертизы.

Представитель потерпевших согласился с позицией защиты о необходимости тщательного исследования заключений экспертов и необходимости их непосредственного допроса. По словам Митусовой, позиция стороны потерпевших вызвала негативную реакцию со стороны государственного обвинителя, пытавшегося оказать давление на потерпевших, на что адвокатом было обращено внимание суда с занесением в протокол судебного заседания.

<https://tass.ru/proisshestiya/10689035>

РБК; НАТАЛИЯ АНИСИМОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.02.14; ВЭБ ПОТРЕБОВАЛ В СУДЕ БОЛЕЕ 200 МЛН РУБ. ОТ UTAIR

Исковое заявление поступило в Арбитражный суд Москвы, суть претензий не раскрывается. В ноябре прошлого года госкорпорация пыталась продать на аукционе долги Utair за 45% от номинала

Госкорпорация «ВЭБ.РФ» подала в Арбитражный суд Москвы иск к авиакомпании Utair почти на 208 млн руб., следует из картотеки дел. Исковое заявление поступило 12 февраля, подробностей о сути претензий там не приводится.

РБК направил запросы представителям ВЭБа и Utair.

ВЭБ – один из кредиторов Utair. Также в их число входят банк «Россия», который весной и летом 2020 года выкупил долги у частных кредиторов Utair, и Сбербанк. В конце ноября источники РБК сообщили, что банк «Россия» договорился о выкупе долгов авиакомпании

перед банком «Траст» на 15 млрд руб., но заплатит за эти обязательства только 3,5 млрд руб. (25% от номинала).

В 2015 году Utair реструктурировала свои долги в два синдицированных кредита: 12-летний на 23,7 млрд руб. и семилетний на 18,9 млрд руб. По второму кредиту компания уменьшила сумму основного долга до 15,3 млрд руб. По этим кредитам заложено 50% плюс одна акция Utair, доля кредитов «Траста» в синдикатах составляла 35%. Кроме того, компания привлекала отдельный кредит Сбербанка до конца 2022 года.

До сделки с «Трастом» банк «Россия» уже выкупал долги Utair у других кредиторов. После сделок доля «России» в обоих синдикатах составляла 26,4% (10,3 млрд руб.), теперь, как сообщали источники РБК, банк консолидировал 84%. Оставшаяся часть задолженности по синдицированным кредитам – у ВЭБ.РФ (1,38 млрд руб.) и Сбербанка (4,99 млрд руб.).

Банк «Россия» направлял предложения о выкупе обязательств авиакомпании после консолидации прав требований к Utair всех частных кредиторов также в ВЭБ, сообщали в сентябре источники РБК. Представитель ВЭБа заявил, что госкорпорация рассматривает возможность продажи требований к Utair только через публичный аукцион.

В конце ноября ВЭБ выставил на аукцион долги Utair по сертифицированным кредитам по начальной цене 671,4 млн руб. (44,7% от номинала), но покупателей на него не нашлось. В январе 2021-го долг снова был выставлен на продажу на электронной площадке «Сбербанк-АСТ».

<https://www.rbc.ru/business/14/02/2021/6029606d9a79476e1a660cd3>