



Ежедневный мониторинг СМИ

2 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.03.02; СЕТИ ТЯНУТ В НЕБО: В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ИНТЕРНЕТ НА КОРОТКИХ АВИАРЕЙСАХ; ЗА НЕОГРАНИЧЕННЫЙ ДОСТУП К МЕССЕНДЖЕРАМ В ПОЛЕТЕ ПРИДЕТСЯ ЗАПЛАТИТЬ ДО \$5	3
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.02; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОТРЕНИРУЮТСЯ НА УГЛЕ; ПРИНЦИП SHIP-OR-RAY ПРЕДЛАГАЮТ ВВЕСТИ ТОЛЬКО ДЛЯ КУЗБАССА	5
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.02; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ОТКРЫВАЕТ НОВУЮ БАЗУ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»; НА НЕЕ В 2021 ГОДУ ПРИДЕТСЯ ОКОЛО 11% ПАССАЖИРОПОТОКА КОМПАНИИ	6
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.03.02; ГЛАВА «ПОБЕДЫ» ЗАЯВИЛ О ПЛАНАХ УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК В 1,5 РАЗА	8
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.03.02; ЗА КАИР ВО ВСЕМ МИРЕ; РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ СТРЕМЯТСЯ ПОЕХАТЬ ХОТЬ КУДА-НИБУДЬ FORBES РОССИЯ; ТАТЬЯНА ЛОМСКАЯ; 2021.03.01; НЕЛЕТНЫЙ ГОД; ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА УБЫТКИ МИРОВОЙ АВИАЦИИ СОСТАВИЛИ \$118,5 МЛРД. 10	
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.02; ТЕХОСМОТР ВСТАЛ ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ПРИЧИНАМ; НОВАЯ СИСТЕМА МВД ВЫЗВАЛА ВОЛНУ ЖАЛОБ ОПЕРАТОРОВ ТО И ПАРАЛИЗОВАЛА РАБОТУ МОШЕННИКОВ	10
ТАСС; 2021.03.01; ОТСРОЧКА ПО ТО: КАК ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОЗДРАВИЛО АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ С ВЕСНОЙ; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО – О НЕПРОСТОМ ПОЛОЖЕНИИ, В КОТОРОМ ОКАЗАЛАСЬ СИСТЕМА ТЕХОСМОТРА	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.03.02; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ БАЗУ ДОРОГ; МАРШРУТ МИМО ЯМ	15
КОММЕРСАНТЬ; АНГЕЛИНА ДАВЫДОВА; 2021.03.02; НА САХАЛИНЕ ПОЭКСПЕРИМЕНТИРУЮТ С УГЛЕРОДОМ; К ГОСРЕГУЛИРОВАНИЮ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ ЗАЙДУТ С ВОСТОКА	16
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.03.02; АППАРАТ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА НАДЗОРОМ; БЕЛЫЙ ДОМ ПОДНИМАЕТ ЦИФРОВИЗАЦИЮ КНД НА СВОЙ УРОВЕНЬ	18
РИА ДАГЕСТАН; 2021.03.02; ГЕНДИРЕКТОР МАХАЧКАЛИНСКОГО АЭРОПОРТА РАССКАЗАЛ О РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОУЗЛА	19
ТАСС; 2021.03.01; КАБМИН ВЫДЕЛИЛ 100 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В 69 РЕГИОНАХ	20
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.01; ЕКАТЕРИНБУРГ ЗАКУПИТ ЕЩЕ 60 СОВРЕМЕННЫХ АВТОБУСОВ	20
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.01; В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ УСТАНОВЯТ ПОЛСОТНИ СОВРЕМЕННЫХ СВЕТОФОРОВ	21
ТАСС; 2021.03.01; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧИТ ПОЧТИ 700 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ	21
ТАСС; 2021.03.01; НА РЕМОНТ ДОРОГ В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 200 МЛН РУБЛЕЙ	22
SM-NEWS; 2021.03.01; ПРИАНГАРЬЕ ВОЙДЕТ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «МОСТЫ И ПУТЕПРОВОДЫ»	22

REGIONSAMARA.RU; 2021.03.01; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ДОРОГ.....	23
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.01; В СОЧИ ЗА ГОД ОТРЕМОНТИРУЮТ 20 УЛИЦ.....	23
РИА НОВОСТИ; 2021.03.01; ПЛАН БКАД В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ НА 33 ПРОЦЕНТА.....	23
SM-NEWS; 2021.03.01; В ЧЕЛЯБИНСКЕ ПОСТРОЯТ ТРИ НОВЫХ ДОРОГИ.....	25
ПРАЙМ; 2021.03.01; ГТЛК РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ДО 53,6 МЛРД РУБ ГОССУБСИДИЙ В 2021-2025 Г – ПРЕЗЕНТАЦИЯ.....	25
РЖД-ТВ; 2021.02.28; ИТОГИ НЕДЕЛИ 28 ФЕВРАЛЯ – ПОЛНАЯ ВЕРСИЯ ПРОГРАММЫ; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ ВУЗОВ.....	26
РБК; 201.03.01; В РОССИИ ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ ДОРОЖНЫЙ ЗНАК ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ КАМЕР.....	26
ИНТЕРФАКС; 2021.03.01; ОТСРОЧКА ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА НЕ КОСНЕТСЯ ПРИМЕРНО 12% РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛИСТОВ – РСА.....	26
ТАСС; 2021.03.01; ГЛАВА ДЕРБЕНТА ПОПРОСИЛ ВКЛЮЧИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ГОРОДА В ГОСПРОГРАММУ СКФО.....	27
РИА НОВОСТИ; 2021.03.01; В ГД ПРЕДЛОЖИЛИ РАСШИРИТЬ СПЕКТР ПОКРЫТИЯ «АВТОГРАЖДАНКИ» ПОЛИСОМ ОСАГО.....	28
РИА НОВОСТИ; 2021.03.01; ПОД КИРОВОМ ДЕВОЧКУ БЕЗ БИЛЕТА ВЫСАДИЛИ ИЗ АВТОБУСА В МОРОЗ.....	29
ИНТЕРФАКС; 2021.03.01; «ПОБЕДА» С ПРИХОДОМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПЛАНИРУЕТ РОСТ ПЕРЕВОЗОК В 2021 Г НА ТРЕТЬ К ДОКРИЗИСНОМУ 2019 Г.....	29
ПРАЙМ; 2021.03.01; «ПОБЕДА» ГОТОВА ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ BOEING 737 МАХ ПРИ ИХ СЕРТИФИКАЦИИ В РФ.....	31
ПРАЙМ; 2021.03.01; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫЛ ПЕРВЫЙ ОФИС ПРОДАЖ В МАГАДАНЕ.....	31
ТАСС; 2021.03.01; АВИАБИЛЕТЫ «ПОБЕДЫ» НАЧНУТ ПРОДАВАТЬСЯ НА САЙТЕ «АЭРОФЛОТА» В МАЕ.....	32
ТАСС; 2021.03.01; ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОФЛОТА» ЗАЯВИЛ, ЧТО ВОПРОС ПРО «ПОБЕДЫ» СЕЙЧАС НЕ РАССМАТРИВАЕТСЯ.....	32
ТАСС; 2021.03.01; FINNAIR МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ В АПРЕЛЕ.....	33
ТАСС; 2021.03.01; СУД НАЛОЖИЛ АРЕСТ НА ИМУЩЕСТВО ЭКС-ГЕНДИРЕКТОРА «ТРАНСАЭРО» БУРДИНА.....	33
ГТРК БАРНАУЛ, 01.03.2021 06:38; БАРНАУЛЬСКИМ СТРОИТЕЛЯМ ПООБЕЩАЛИ ВЫВЕСТИ ИЗ-ПОД ОГРАНИЧЕНИЙ ЧАСТЬ ЗЕМЛИ ВБЛИЗИ АЭРОПОРТА.....	34
ПРАЙМ; 2021.03.01; РЖД СНИЗИЛИ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В ФЕВРАЛЕ.....	35

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.03.02; СЕТИ ТЯНУТ В НЕБО: В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ИНТЕРНЕТ НА КОРОТКИХ АВИАРЕЙСАХ; ЗА НЕОГРАНИЧЕННЫЙ ДОСТУП К МЕССЕНДЖЕРАМ В ПОЛЕТЕ ПРИДЕТСЯ ЗАПЛАТИТЬ ДО \$5

В России с апреля появится платный интернет на коротких авиарейсах. Такую услугу пассажирам предложит компания «Аэрофлот». Вопрос выхода в Сеть в полете также прорабатывают Utair и «Уральские авиалинии». «Аэрофлот» оборудует системой доступа в интернет 16 среднемагистральных самолетов из семейства Airbus A320, рассказали «Известиям» в **пресс-службе** перевозчика. На это авиакомпания может потратить почти \$8 млн. А пассажиру придется заплатить от \$5 до \$25, сообщил источник «Известий» в группе «Аэрофлот». Предоставление интернета в самолете сегодня является дорогостоящей инвестицией, поэтому многие российские авиакомпании не спешат его внедрять, считают эксперты.

Остаться в Сети

В России с апреля появится платный интернет на коротких авиарейсах. Такую услугу первой в России предложит авиакомпания «Аэрофлот». Компания в этом году оборудует доступом в интернет 16 своих среднемагистральных самолетов из семейства Airbus A320 (сейчас в парке 105 таких машин). Об этом «Известиям» рассказали в **пресс-службе** «Аэрофлота». Там добавили, что у перевозчика нет планов оборудовать доступом в Сеть все имеющиеся сейчас в парке самолеты. Все новые машины семейства Airbus A320neo и A350 перевозчик будет получать уже оборудованными системами доступа, пояснили в компании.

Еще две авиакомпании – Utair и «Уральские авиалинии» – сейчас прорабатывают вопрос запуска интернета на борту, рассказали «Известиям» их представители.

Технологии и возможности предоставления интернета на борту постоянно расширяются, отметил в беседе с «Известиями» президент самолетного сегмента Utair Олег Семенов.

– Мы работаем над приемлемым для себя решением, и, безусловно, такая услуга появится. Концептуально мы не планируем включать ее в стоимость билета, а предоставим пассажирам возможность выбора этой дополнительной услуги, если она им будет нужна, – отметил он.

S7 Airlines не планирует в ближайшем будущем предоставлять пассажирам такую услугу, уточнил ее представитель. Оснащать интернетом самолеты авиакомпаний «Россия» и «Победа» также пока не планируется, заявили в **пресс-службе** «Аэрофлота».

На Airbus A350 применяется другая линейка тарифов: 200 мб интернета в течение всего полета стоит \$25, 120 мб на три часа – \$17, 50 мб, на один час – \$9, а неограниченный доступ к мессенджерам – \$5. Именно такая линейка тарифов будет действовать на коротких рейсах, уточнил собеседник «Известий».

Первый подход

Стоимость оборудования одного узкофюзеляжного самолета Airbus A320 с доступом в интернет (комплект и монтаж) достигает \$500 тыс., сообщил «Известиям» источник, знакомый с расценками. Таким образом, затраты «Аэрофлота» на оборудование 16 самолетов интернетом могут составить почти \$8 млн. Средняя скорость передачи данных должна составить 10 мб/с, уточнили в **пресс-службе** авиакомпании.

Поставщиком оборудования для доступа в интернет на самолетах семейства Airbus A320 и провайдером услуг связи станет российская компания «Стек.ком» – оператор спутниковой

связи и системный интегратор в области космических технологий, говорит источник «Известий» в группе «Аэрофлот».

«Стек.ком» в 2018 году выиграл тендер по оснащению 81 самолета Airbus 320/321 «Аэрофлота» оборудованием для доступа к стриминговой системе развлечений и в интернет по технологии Wi-Fi, а также на оказание услуг связи в течение трех с половиной лет. Начальная цена контракта составляла \$57,5 млн. «Аэрофлот» должен был начать установку оборудования на самолеты еще в ноябре 2017 года, а закончить все работы в декабре 2019 года, писали СМИ. Представитель авиакомпании не уточнил, в связи с чем произошла задержка запуска интернета на коротких авиарейсах «Аэрофлота». «Известия» направили запрос в «Стек.ком».

Только платный

Сегодня бесплатный интернет в самолете на внутренних рейсах предоставляет авиакомпания Japan Airlines, сообщается на ее официальном сайте. Но в России в ближайшей перспективе бесплатного интернета на внутрироссийских рейсах не будет, сказали «Известиям» в Bain & Company – консультанте «Аэрофлота».

– Мы не ожидаем в ближайшей перспективе субсидирования данной услуги со стороны авиакомпаний в России. Оно в том числе происходит за счет доходов от дальнемагистральной и международной частей маршрутной сети перевозчиков, а их восстановление из-за коронавируса будет медленным. Следовательно, возможностей у авиакомпаний обеспечить субсидирование такой услуги в России будет меньше, – отметил старший эксперт авиационной практики Bain & Company Олег Зуев.

По словам эксперта, эта услуга должна будет стать дополнительным источником сервиса и доходов перевозчиков. Большинство авиакомпаний, имеющих четыре или пять звезд от Skytrax (оценщик качества сервиса в мировой авиатранспортной отрасли), предоставляет сервис «интернет на борту», так как это один из факторов повышения лояльности пассажиров. По мнению Олега Зуева, в связи с развитием спутниковых технологий растут и требования пассажиров к скорости интернета: использование старых технологий с высокой стоимостью данных и низкой скоростью интернета может негативно сказаться на бренде авиакомпании и лояльности пассажиров.

Установка оборудования для обеспечения доступа в Сеть в полете – дорогостоящий проект, поэтому другие российские перевозчики не спешат вводить интернет на своих рейсах, считает исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. Масштабные вложения «Аэрофлота» в интернет на коротких рейсах – это часть реализации утвержденной стратегии до 2028 года, согласно которой авиакомпания станет премиальным перевозчиком с уровнем пять звезд от Skytrax (сейчас у него четыре звезды), добавил эксперт.

– Для массовой аудитории услуга доступа в интернет на коротких линиях не критична, поэтому вопрос будет только в ее цене. Будет дешево и с удобной оплатой – воспользуются, нет – обойдутся, – полагает эксперт.

По словам Олега Пантелеева, при прочих равных услугах «интернет на борту» будет влиять на выбор авиакомпании для полета, но ключевым на коротких рейсах не станет.

<https://iz.ru/1131060/maksim-talavrinov/seti-tianut-v-nebo-v-rossii-poiavitsia-internet-na-korotkikh-aviareisakh>

На ту же тему:

- [ТАСС, Москва, 2 марта 2021, «Известия»: на коротких рейсах «Аэрофлота» появится платный интернет](#)
- [Российская газета \(rg.ru\), Москва, 2 марта 2021, На коротких авиарейсах в России появится интернет](#)
- [Lenta.Ru, Москва, 2 марта 2021, В России появится интернет на коротких авиарейсах](#)

- [Кр.ру, Москва, 2 марта 2021, Пассажиры коротких авиарейсов в России получают доступ в интернет](#)

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.02; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОТРЕНИРУЮТСЯ НА УГЛЕ; ПРИНЦИП SHIP-OR-PAY ПРЕДЛАГАЮТ ВВЕСТИ ТОЛЬКО ДЛЯ КУЗБАССА

В правительстве продолжают обсуждать введение приоритетного доступа и системы «вези или плати» на железных дорогах, которая вызвала критику клиентов ОАО РЖД. Так, возникла идея применить новые правила в ограниченных масштабах: только на перевозки угля Кузбасса в восточном направлении на три года. Будет ли принято такое решение, станет понятно после совещания у **президента РФ**, которое может состояться в ближайшие дни.

Первый **вице-премьер Андрей Белоусов** провел 1 марта совещание о долгосрочных договорах на вывоз угля. В частности, обсуждались поправки к уставу железнодорожного транспорта. Они могут стать частью мер, которые вводят ответственность для инвесторов в морские порты, в частности, за загрузку подводящей инфраструктуры, которая строится за счет государства.

Как сообщал “Ъ”, прошедший в первом чтении законопроект, и подготовленные вместе с ним ко второму чтению поправки в устав, касающиеся железных дорог, вызывали негативную реакцию инвесторов (см. “Ъ” от 30 июля 2020 года). В частности, им не нравилось введение принципа приоритетного доступа к инфраструктуре и системы «вези или плати» (ship-or-pay, см. “Ъ” от 19 и 25 февраля). По словам собеседников “Ъ”, 24 февраля состоялось совещание у замруководителя аппарата правительства Алексея Уварова, где было поручено отправить документ на доработку с учетом позиций профильных отраслевых объединений и перенести срок его согласования на 26 февраля. Источники “Ъ” утверждают, что по итогам было решено разделить железнодорожную и портовую части проблемы.

Поправки к уставу, вынесенные на обсуждение у господина **Белоусова**, нужны для того, чтобы на законодательном уровне закрепить возможность заключения договоров на принципах «бери или плати», говорится в справке **Минтранса** (есть у “Ъ”).

Одной из проблем является незаинтересованность грузоотправителей заключать договоры об организации перевозок грузов с ОАО РЖД, так как не обеспечен приоритетный доступ к услугам, – сообщается в документе, – для чего необходимо внести изменения в правила недискриминационного доступа к инфраструктуре».

Проект поправок создает возможность заключения долгосрочных договоров на условиях обязательной предоплаты перевозчику, которая не возвращается при несоблюдении согласованных объемов перевозок, и с необходимостью оплаты перевозки вне зависимости от того, предъявлены ли к ней грузы. Предусматривается приоритетный доступ к инфраструктуре для таких грузов, порядок предоставления которого определяет правительство. Сходные идеи предлагались и прежде (см. “Ъ” от 3 и 19 апреля 2019 года), но до сих пор безрезультатно.

Источник “Ъ”, знакомый с ходом совещания, говорит, что обсуждалась идея распространить нововведения только на уголь Кузбасса. Другой собеседник уточнил, что речь шла о поставках угля из региона в восточном направлении в течение трех лет. В секретариате господина **Белоусова** ход совещания не комментируют.

Один из собеседников “Ъ” говорит, что если эксперимент будет сопровождаться внесением изменений в устав, то его масштаб не важен: отступление от принципа равнодоступности инфраструктуры будет зафиксировано.

Другой отмечает, что при хроническом дефиците пропускной способности Восточного полигона внедрению ship-or-pay через изменения в уставе «сложно найти логическое объяснение, способное выделить плюсы для пользователей перевозки». Сложнее будет

прийти к практической реализации этого подхода, не нарушая сложившейся многофакторной системы взаимоотношений с ОАО РЖД, говорит он, добавляя, что сейчас нет барьеров для заключения контрактов, обладающих признаками ship-or-pay. При этом все собеседники “Ъ” отмечают, что проведение эксперимента не стоит считать финальным решением: все ожидают совещания у президента РФ, которое должно состояться в ближайшие дни.

<https://www.kommersant.ru/doc/4711476>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.02; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ОТКРЫВАЕТ НОВУЮ БАЗУ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»; НА НЕЕ В 2021 ГОДУ ПРИДЕТСЯ ОКОЛО 11% ПАССАЖИРОПОТОКА КОМПАНИИ

11% прогнозируемого пассажиропотока лоукостера в 2021 г. придется именно на клиентов в «Шереметьево». «Суммарно мы хотим перевезти в 2021 г. 13,5 млн человек. Только из «Шереметьево» – 1,5 млн человек», – заявил гендиректор компании Андрей Калмыков на брифинге для журналистов.

В 2020 г., когда компания полностью останавливала полеты на два месяца (апрель – май), пассажиропоток составил 9,1 млн человек, в 2019 г. – 10,3 млн человек. Согласно стратегии группы «Аэрофлот» (авиакомпания «Аэрофлот», «Победа» и «Россия»), к 2028 г. лоукостер должен перевозить почти половину клиентов группы – 55–65 млн человек в год из 130 млн. В прошлом году все авиакомпании «Аэрофлота» перевезли 30,2 млн человек.

О запуске код-шеринга между «Победой» и «Аэрофлотом» «Ведомости» писали в ноябре. Схема предполагает, что лоукостер будет осуществлять часть рейсов в «Шереметьево», которые ранее выполнял «Аэрофлот», с теми же кодами. В московском хабе пассажиры будут пересаживаться на дальнемагистральные рейсы «Аэрофлота». Схема будет работать и в обратном направлении – из-за рубежа в регион с пересадкой и сменой перевозчика в «Шереметьево». Купить билеты на эти рейсы можно будет на сайтах обоих перевозчиков. Ранее «Победа» всегда выполняла московские рейсы только из «Внуково». Также перевозчик интенсивно летает по региональной маршрутной сети в обход Москвы.

Для выполнения новых рейсов «Победа» в этом году получит в сублизинг от «Аэрофлота» 10 лайнеров Boeing 737-800, перекомпонованных по ее стандартам: 189 кресел вместо 158 у «Аэрофлота». «Два самолета уже перекрашены, в апреле мы их получим, с мая начнем летать. Летом из «Шереметьево» будет летать 10 самолетов. В следующем году из парка «Аэрофлота» придет еще 24», – рассказал Калмыков. Всего перевозчик должен получить 50 Boeing от материнской компании.

«Победа» в «Шереметьево»

Из «Шереметьево» «Победа» будет летать по 13 направлениям – 12 российским и 1 зарубежному. В мае начнутся полеты в Пермь и Чебоксары, в июне – в Горно-Алтайск, Екатеринбург, Нальчик, Петрозаводск, Сочи, Уфу и Анталья, в июле – в Барнаул, Владикавказ, Минеральные Воды и Ульяновск, рассказали в компании. При этом «Аэрофлот» продолжит сам выполнять рейсы из «Шереметьево» в Екатеринбург, Сочи и Анталья.

Калмыков сообщил, что на рейсах из «Шереметьево» сохранятся правила провоза ручной клади и багажа, политика ценообразования «Победы»: «Все тарифы будут строиться по таким же принципам, как из «Внуково», – динамическое ценообразование (цены зависят от спроса. – «Ведомости»), и мы сохраняем наши минимальные тарифы 499 и 999 руб.».

Кроме того, «Победа» рассчитывает сохранить в «Шереметьево» то время разворота судна, которого смогла добиться во «Внуково», – 25 минут. За это время компания успевает высадить пассажиров и посадить новых, выгрузить/загрузить багаж, произвести уборку салона, залить воду, заправить самолет топливом. Для сравнения: разворот судов

«Аэрофлота» осуществляется в среднем за 1,5 часа, говорит источник «Ведомостей» в авиаотрасли.

Компания Boeing указывала, что «Победа» наиболее эффективно из авиакомпаний эксплуатирует свои самолеты и таким образом обеспечивает им высокий налет: чем больше самолет летает, тем больше денег зарабатывает, повышая операционную эффективность перевозчика.

«Шереметьево» нам гарантирует то же минимальное время разворота рейса, что и во «Внуково». Мы планируем как минимум сохранить заполняемость кресел, а в идеале – увеличить. Сейчас средняя заполняемость – 93%», – сказал Калмыков. При этом он добавил, что если самолеты лоукостера будут часто направлять на третью взлетно-посадочную полосу (ВПП) «Шереметьево», то «могут возникнуть проблемы». Третья ВПП была введена в эксплуатацию в сентябре 2019 г., это самая удаленная от аэровокзала полоса – чтобы добраться до терминалов, самолету нужно рулить по мостовому переходу над шоссе. Время руления от третьей ВПП до терминала D, откуда будет летать «Победа», составляет примерно 40 минут.

Представитель аэропорта сообщил «Ведомостям», что взлет самолетов «Победы» будет осуществляться со всех трех ВПП. «В соответствии с договорными обязательствами «Шереметьево» обеспечит разворот воздушных судов авиакомпании «Победа» в регламентированное время. Для этого аэропорт запланировал и выделит необходимые производственные ресурсы и квалифицированный персонал, – сообщил «Ведомостям» представитель МАШ. – Для аэропорта «Победа» это не первый лоукост-перевозчик. У нас был плодотворный опыт сотрудничества с одним из пионеров бюджетного сегмента рынка в России – авиакомпанией «Авианова». «Авианова», которая начала работать в 2009 г., закрылась из-за убыточности и долгов уже в конце 2011 г.

Ведущий эксперт Центра инфраструктурных проектов Высшей школы экономики Андрей Крамаренко считает, что риски проекта «Победы» в «Шереметьево» не во времени разворота и руления судна, а в предлагаемом продукте. «Пока что у схемы код-шеринга «Победы» и «Аэрофлота» в «Шереметьево» отсутствует бесшовный продукт. Если речь про трансферные рейсы, самое важное – это обеспечить сопоставимые условия по багажу и ручной кладки и сервису на обоих сегментах перевозки. Сервис «Победы» может быть легким шоком для многих пассажиров «Аэрофлота», время стыковки надо будет увеличивать для сдачи ручной клади с рейса «Аэрофлота» в багаж на рейсе «Победы», так как у компаний разные требования», – говорит эксперт. В результате большая часть пассажиров группы «Аэрофлот» с этих направлений может уйти к конкурентам, например к S7, полагает эксперт. Крамаренко также уточнил, что «Победа» как ультралоукостер самостоятельно смогла бы нарастить пассажиропоток в 2021 г., но запуск совместного с «Аэрофлотом» продукта требует изменения модели лоукостера, что может помешать ему. Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что в России для многих стоимость билета становится главным критерием при выборе авиакомпании. «С учетом тарифной политики «Победы» заполняемость кресел обеспечить можно», – говорит эксперт. «Но мне пока тоже непонятно, как премиальный пассажир «Аэрофлота» полетит «Победой», – добавляет он.

Гендиректор «Аэрофлота» Михаил Полубояринов обещает, что во всем разберется лично. «Для меня лично наше код-шеринговое соглашение остается сложным инструментом. Перед тем как пустить пассажиров по этому направлению, мы – менеджмент и члены правления – планируем сами на себе опробовать, как это работает: как летим, как сдаем вещи в багаж. Возьмем с собой самую дорогую ручную кладь, посмотрим, что с ней будет после полета «Победой». Мы понимаем, что это нетривиально, и попробуем на себе все отработать», – рассказал он журналистам.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/01/859741-loukoster-pobeda>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.03.02; ГЛАВА «ПОБЕДЫ» ЗАЯВИЛ О ПЛАНАХ УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК В 1,5 РАЗА

Авиакомпания «Победа» планирует в 2021 году увеличить пассажиропоток в полтора раза, с 9 млн до 13,5 млн человек, заявил ее гендиректор Андрей Калмыков. Но восстановление всего российского авиарынка ожидается не ранее 2022 года

В 2021 году лоукостер «Победа», входящий в группу «Аэрофлот», планирует перевезти 13,5 млн человек, заявил на брифинге гендиректор компании Андрей Калмыков. Из них только на аэропорт Шереметьево, из которого перевозчик начинает летать 11 мая, придется более 1,5 млн человек, добавил он.

В 2020 году из-за последствий коронавируса российский авиарынок упал на 46%, до 69,24 млн человек, группа «Аэрофлот» (включает авиакомпании «Аэрофлот», «Победа» и «Россия») потеряла еще больше, обслужив лишь 30,2 млн человек (-50,3%). Но «Победа», которая полностью прекращала полеты в апреле – мае 2020 года, по итогам года снизила перевозки лишь на 11,7%, до 9,1 млн человек, переместившись с четвертого на третье место среди российских авиакомпаний. Таким образом, в 2021 году Калмыков планирует увеличить этот показатель в полтора раза.

Владелец крупнейшего аэропортового холдинга «Новпорт» Роман Троценко в конце прошлого года прогнозировал, что в 2021 году снижение российского авиарынка продолжится – объем перевозок упадет до 65 млн пассажиров. Он предупреждал, что 2021 год, как и 2020 год, будет «тяжелым», а для транспортных компаний придется минимум два года вычеркнуть из бизнес-планирования. Гендиректор группы «Аэрофлот» Михаил Полубояринов в интервью РБК говорил, что российский авиарынок восстановится до докризисного уровня только в 2022 году.

«Победа», у которой сейчас 30 самолетов, в 2021 году планирует увеличить парк минимум на треть: она получит десять самолетов Boeing от материнской компании «Аэрофлот», сказал Калмыков. «Они будут полностью переконфигурированы в наш стандарт: 189 кресел вместо 158, там не будет ни кухонь, ни гардеробов. Два самолета уже перекрашены, в апреле мы их получим, с мая начнем уже летать. В летнее расписание войдем с десятью самолетами, которые будут летать из Шереметьево», – добавил он. В следующем году темпы поступления воздушных судов из парка «Аэрофлота» будут более чем удвоены: придут еще 24 самолета.

«За счет того, что у «Победы» гораздо больше кресел (189 против 158) и гораздо больше оборот [по сравнению с «Аэрофлотом»] по понятным причинам, у нее в конечном итоге пассажиропоток примерно в два раза выше», – отметил заместитель гендиректора «Аэрофлота» по стратегии и маркетингу Андрей Панов.

По словам Калмыкова, заполняемость самолетов лоукостера составляет 93%, а в среднем по российскому рынку лишь 72,4%, следует из данных Росавиации. «Мы планируем как минимум сохранить заполняемость кресел, в идеале увеличить. Сейчас средняя заполняемость – 93%. Мы понимаем, что и это маловато для нас и есть куда стремиться», – сказал он, отвечая на вопрос РБК.

РБК направил запрос представителю S7, которая с апреля 2020 года опережает авиакомпанию «Аэрофлот» по количеству перевезенных пассажиров. По итогам всего 2020 года она перевезла 12,35 млн человек.

<https://www.rbc.ru/business/01/03/2021/603ca9019a794756e40e8166>

<https://iz.ru/1130807/2021-03-01/glava-pobedy-anonsiroval-snizhenie-tcen-na-aviability>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2021.03.02; ЗА КАИР ВО ВСЕМ МИРЕ; РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ СТРЕМЯТСЯ ПОЕХАТЬ ХОТЬ КУДА-НИБУДЬ

Ограниченное число доступных направлений и грядущий низкий сезон на Занзибаре заставляют туристов активнее искать возможные альтернативы. Одной из них стал Египет: спрос на поездки в эту страну вопреки сохраняющимся ограничениям вырос в несколько раз относительно докризисного 2019 года. Впервые с 2015 года направление вошло в пятерку наиболее востребованных. Но приблизиться к значениям, достигнутым до катастрофы над Синайским полуостровом, российский турпоток в Египет пока не сможет.

За первый квартал в Египте могут отдохнуть около 100 тыс. российских туристов. Таков предварительный прогноз исполнительного директора Ассоциации туроператоров России (АТОР) Майи Ломидзе. Относительно января – марта 2019 года, когда на туристический спрос еще не влиял COVID-19, популярность направления выросла в три раза, отмечает эксперт. Этот тезис подтверждает представитель OnlineTur.ru Игорь Блинов. По его словам, Египет впервые с 2015 года вошел в топ-5 наиболее востребованных выездных направлений, а спрос на него относительно 2019 года увеличился минимум в два раза.

В Travelata.ru называют Египет четвертым по популярности направлением после Турции, России и ОАЭ.

Спрос на турпоездки в страну, по данным сервиса, вырос в шесть раз. В Tez Tour отмечают четырехкратный рост продаж. По прогнозам компании, в летнем сезоне доля направления может достигнуть 40% от общего объема бронирований. Такой успех Египта у туристов продиктован действующими ограничениями на международное авиасообщение и пересечение границ: из массовых пляжных направлений для россиян сейчас доступны только ОАЭ, Турция, Куба, Мальдивы и Занзибар.

При этом спрос на отдых в ОАЭ ограничен сравнительно высокой стоимостью поездки, а в Турции высокий туристический сезон наступает только в мае.

Самым доступным направлением организованного отдыха в зимнем сезоне был Занзибар. Но сейчас спрос на остров, по словам госпожи Ломидзе, сократился примерно на 20% относительно января: со второй половины марта на Занзибаре начинается сезон дождей и отдых становится менее комфортным. Гендиректор Travelata.ru Станислав Сацук отмечает, что продажи туров на Занзибар начали планомерно снижаться с середины февраля и сейчас недельный объем продаж на 50% ниже, чем в декабре – январе. «В качестве альтернативы туристы как раз выбирают Египет», – поясняет он.

Несмотря на это, сворачивать полетные программы на Занзибар туроператоры пока не планируют: на фоне сохраняющегося интереса путешественников они продлены до середины мая, поясняет госпожа Ломидзе. Игорь Блинов предполагает, что падение популярности направления будет стимулировать туроператоров снижать цены.

Позитивная динамика продаж туров в Египет не станет панацеей для турбизнеса. Майя Ломидзе поясняет, что пока нет речи о возвращении к объемам 2013-2015 годов, когда страну ежегодно посещали 2,3 млн россиян. Основная причина – ограниченное авиасообщение. После того как в 2015 году в результате теракта над Синайским полуостровом потерпел крушение российский пассажирский самолет, воздушное сообщение между странами было ограничено. Позднее мораторий был снят лишь для регулярных рейсов в Каир из Москвы, в этом году добавились полеты из регионов. Рейсы на популярные курорты – в Шарм-эш-Шейх и Хургаду по-прежнему не выполняются. В феврале египетские власти заявили, что рассчитывают на возобновление прямого авиасообщения с ними в марте. Но в **Росавиации** эту информацию не подтвердили.

Собеседник «Ъ» на туррынке называет текущую позицию российской стороны категоричной.

Для возобновления авиасообщения, по его словам, в аэропортах курортных зон должны появиться стерильные зоны для регистрации россиян, а египетские власти – официально признать теракт. Пока туроператоры формируют в Египет туры только на основе рейсов в Каир. Самостоятельные путешественники активно пользуются стыковочными перелетами в Шарм-эш-Шейх и Хургаду через турецкие города.

<https://www.kommersant.ru/doc/4711456>

FORBES РОССИЯ; ТАТЬЯНА ЛОМСКАЯ; 2021.03.01; НЕЛЕТНЫЙ ГОД; ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА УБЫТКИ МИРОВОЙ АВИАЦИИ СОСТАВИЛИ \$118,5 МЛРД.

Авиакомпании быстро развезли COVID-19 по миру и первыми же от него и пострадали. Ведь для борьбы с новой инфекцией правительства начали ограничивать, а то и вовсе закрывать авиационное сообщение.

Россия в начале февраля 2020 года сократила авиасообщения с Китаем, затем с самыми зараженными странами и в итоге к концу марта остановила зарубежные рейсы полностью. По мере спада заболеваемости первой волны власти снимали ограничения, однако о полноценном восстановлении международного авиасообщения нет и речи до тех пор, пока значительная часть населения «летающих» стран не приобретет иммунитет. По оценке Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), чистый убыток мировой авиационной отрасли по итогам 2020 года составил \$118,5 млрд, еще почти \$40 млрд она потеряет в 2021-м. Вновь зарабатывать гражданская авиация начнет лишь в IV квартале этого года за счет снижения издержек и роста спроса после открытия границ.

По мнению главы IATA Александра де Жуньяка, в учебники 2020-й войдет как худший финансовый год в индустрии: ее доходы сократились с \$838 млрд в 2019 году до \$328 млрд, и если бы не поддержка со стороны правительств, массовых банкротств избежать бы не удалось. Совокупно, по оценке IATA, с начала пандемии гражданская авиация получила \$173 млрд финансовой помощи. Чтобы поддержать российских авиаперевозчиков, правительство России выделило им 23,4 млрд рублей, треть этих денег получил «Аэрофлот» и его «дочки». Однако свои издержки из-за COVID-19 авиакомпании оценили втрое выше, чем чиновники правительства: осенью Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта («Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии» и «ЮТэйр») попросила у премьера **Михаила Мишустина** еще 50 млрд рублей.

Р 24,3 млрд выделило российским авиакомпаниям правительство в мае 2020 года на возмещение убытков, связанных с пандемией коронавируса. 33,7% этих денег получил «Аэрофлот» и его «дочки».

\$173 млрд такую сумму, по оценке Международной ассоциации воздушного транспорта на начало декабря, правительства выделили совокупно на поддержку авиаотрасли с начала пандемии коронавируса.

\$ 118,5 млрд составил чистый убыток глобальной авиационной отрасли в 2020 году, по оценке Международной ассоциации воздушного транспорта. В 2021 году, согласно ее прогнозу, индустрия лишится еще \$38,7 млрд.

\$ 18 млрд составил долг крупнейшего авиаперевозчика Латинской Америки Latam Airlines в мае, когда он подал в один из судов Нью-Йорка иск о банкротстве после приостановки полетов по региону из-за пандемии.

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.02; ТЕХОСМОТР ВСТАЛ ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ПРИЧИНАМ; НОВАЯ СИСТЕМА МВД ВЫЗВАЛА ВОЛНУ ЖАЛОБ ОПЕРАТОРОВ ТО И ПАРАЛИЗОВАЛА РАБОТУ МОШЕННИКОВ

1 марта в РФ стартовала реформа рынка техосмотра, призванная исключить практику покупки автовладельцами документа о прохождении ТО. В первый же день работы по новым правилам участники рынка столкнулись с серьезными проблемами.

Диагностические карты получили лишь около 1% клиентов от традиционного дневного трафика на пунктах ТО. Это произошло из-за сбоев при подключении операторов к информационной системе МВД и практически полного отсутствия спроса на услугу со стороны граждан после объявленного правительством моратория на техосмотр. Но есть и положительный момент: работа контор, занимающихся незаконной онлайн-продажей диагностических карт, также оказалась фактически парализованной.

С 1 марта, напомним, процедура техосмотра сопровождается обязательным фотографированием машин, прибывающих на пункты ТО, а операторы заверяют диагностические карты электронной подписью. Это сделано для исключения практики покупки документа о прохождении ТО без предоставления машины на проверку. Ядро запущенной реформы техосмотра – новая информационная система ЕАИСТО МВД. В ней аккумулируется вся информация об автомобилях и операторах. В 2020 году полиция вложила в ее модернизацию 80 млн руб. 28 февраля доступ к старой версии ЕАИСТО закрылся, в ночь на 1 марта операторы перешли на новую.

Компании, как выяснил “Ъ”, сразу же столкнулись с проблемами: кто-то весь день просто не мог войти в систему, кто-то не мог сформировать электронную диагностическую карту или передать фотографии.

Знакомый с ситуацией источник “Ъ” говорит, что перебои начались днем, когда к системе подключился столичный регион (утром на Дальнем Востоке все работало). Сотрудник одного из операторов в Солнечногорске рассказал “Ъ”, что за день смог оформить документы на одну машину, потратив полтора часа. Другому участнику рынка удалось оформить две карты. «Программа не работала практически у всех операторов: на формирование одной карты уходило по несколько часов, хотя раньше требовалось максимум пять-десять минут», – рассказал “Ъ” глава гильдии операторов ТО при Московской торгово-промышленной палате Игорь Волчек.

Оформление полисов ОСАГО идет «в штатном режиме», заверили вчера в Российском союзе автостраховщиков (РСА), отметив, что фиксируют «некоторые задержки с получением данных от ЕАИСТО (до одной минуты), но они не являются критическими».

Отметим, на пунктах техосмотра вчера почти не было клиентов: постановлением правительства диагностические карты, срок которых закончился с 1 февраля по 30 сентября 2021 года, продлены на полгода (но не менее чем до 1 октября).

Около 12% всех транспортных средств техосмотр все равно должны проходить, считает заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов: это авто, срок техосмотра для которых кончился до 1 февраля 2021 года, а также машины-четырёхлетки, которые обязаны пройти свою первую проверку. По оценкам главы Союза операторов техосмотра Максима Бордюгова, вчера за день по стране было оформлено около 800 диагностических карт, тогда как обычно в сутки ТО проходило 80 тыс. машин. Источник “Ъ” в МВД уверяет, что было оформлено 2 тыс. карт.

Парализована оказалась и работа фирм, предлагающих купить карту онлайн без проверки машины. “Ъ” обзвонил несколько десятков компаний: техосмотр предлагается купить за 650–1500 руб. Большинство сотрудников говорят, что заявку обработать смогут только в течение нескольких дней, поскольку ЕАИСТО «висит». В одной компании корреспонденту “Ъ” пообещали продать карту 2 марта, в другой фирме попросили перезвонить через неделю. Нигде не просят прислать фотографию авто, хотя это является обязательным условием работы системы с 1 марта. На сайте нескольких контор говорится о приостановке приема заявок в связи с «техническими работами».

“Ъ” направил запрос в ООО «Программный продукт», которое занималось модернизацией ЕАИСТО по контракту с МВД, но ответа вчера не получил. Инспекторы на местах по внутренней сети к ЕАИСТО подключаются, проблемы у компаний могут быть из-за нестабильной связи, предполагает знакомый с ситуацией источник “Ъ”. Многие операторы, выяснилось вчера, вводили некорректный адрес сайта ЕАИСТО.

Новая система не справилась с нагрузкой, когда к ней начали массово подключаться операторы по всей стране, считает Игорь Волчек.

«Попытки начали предпринимать мошенники–торговцы картами,– говорит он.– Все это в совокупности и «уронило» систему». Проблем можно было избежать, если бы операторам дали протестировать систему в течение хотя бы месяца до запуска, считает он. ГИБДД, по данным “Ъ”, предоставила компаниям доступ к ЕАИСТО 23 февраля.

Любая новая система требует отладки, это естественный процесс, говорит Сергей Ефремов. «В течение нескольких дней, уверен, все будет работать как надо,– считает он.– Требования для подключения к ЕАИСТО гораздо строже, каналы более защищенные. Сомневаюсь, что хоть кто-то теперь сможет сформировать диагностическую карту без заезда на пункт ТО».

<https://www.kommersant.ru/doc/4711504>

ТАСС; 2021.03.01; ОТСРОЧКА ПО ТО: КАК ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОЗДРАВИЛО АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ С ВЕСНОЙ; ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО – О НЕПРОСТОМ ПОЛОЖЕНИИ, В КОТОРОМ ОКАЗАЛАСЬ СИСТЕМА ТЕХОСМОТРА

Нынешний март должен был стать важнейшим для миллионов российских автомобилистов: с 1-го числа вступили в силу поправки, принципиально ужесточающие правила проведения техосмотра. Они и вступили, но... не для всех. Для владельцев собственных автомобилей действие диагностических карт, необходимых для покупки полиса ОСАГО, с 1 марта продлено на семь месяцев. То есть, в переводе «на русский», до осени техосмотр можно не проходить. А некоторым – и до весны будущего года. Соответствующее постановление правительства подписал **премьер-министр Михаил Мишустин**. Он так обосновал необходимость отсрочки вступления в силу новых правил ТО: могут возникнуть «разного рода накладки» и очереди, а это недопустимо в условиях распространения COVID.

Но к 1 октября, пообещал премьер, система точно должна заработать «без сбоев», для граждан «не должно быть никаких неудобств».

Понятное дело, автомобильное сообщество восприняло эту новость с ликованием. А операторы системы техосмотра предупреждают о катастрофических последствиях – если на пунктах ТО семь месяцев не будет клиентов, отрасль не выживет и осенью техосмотр пройти будет просто негде.

Так почему же пришлось уже во второй раз переносить сроки начала реформы, к чему власти и бизнес вроде бы готовились уже несколько лет?

ТО взамен ТО

Современная система проведения регулярного техосмотра всех автомобилей зародилась в СССР в 70-х годах прошлого века, когда в стране стартовала массовая автомобилизация. Заработали «Автоваз», ЗАЗ, наращивал производство завод «Москвич». Ежегодно автопарк личных авто вырос на 500-600 тыс. штук. А вот система регулярного техобслуживания для легковых машин частных владельцев в стране отсутствовала. В принципе, у «Жигулей» и «Москвичей» не было даже регламентированных процедур и графика прохождения ТО. И что очень важно, для большинства автовладельцев нормальный сервис машины на редких станциях технического обслуживания автомобилей (СТОА) был просто недоступен. Помните советский фильм «Инспектор ГАИ»? Директор СТОА там – царь и бог, перед которым открыты все двери, и ему ничего не стоит понизить в должности честного сотрудника милиции. Да что там – иметь в друзьях мастера на автосервисе для обычного гражданина было превеликим счастьем. Но не всем везло, поэтому советские водители, как правило, «обслуживали» свои автомобили собственными силами – в гараже или где придется.

В 1974 году государство обязало всех владельцев личных автомобилей проходить техосмотр на специальных станциях. Ведь, по мнению больших начальников,

государственный техосмотр был единственным способом проконтролировать техническое состояние машины. Правда, как он по факту проходил – это отдельная история... И хотя за прошедшие десятилетия визит на станцию техобслуживания стал обычной рутинной, а большинство автомобилистов регулярно обслуживает свои машины по регламенту, техосмотр в «советском» виде просуществовал до 2011 года.

Многочисленные опросы, которые проводились уже в начале нашего века, показали, что 70-80% автомобилистов заветный талончик ТО просто покупали. Чтобы не стоять в очередях и избежать бессмысленных и бесконечных придинок (сам знаю, проходил). Чтобы прекратить эту практику, при президенте Дмитрии Медведеве провели большую реформу – процедуру передали частным станциям ТО под контролем Российского союза автостраховщиков и упростили требования. Очереди исчезли, но большинство автомобилистов, согласно опросам, все так же предпочитают диагностическую карту просто купить. Почему – как мне кажется, чиновники даже не задумываются. А зря. Для автовладельцев, которые и так следят за состоянием своих авто, проходят все положенные регламентные работы, осмотр является лишь дополнительным налогом и напрасной тратой времени. А те, кто ездит на убитых развалюхах, нормальный осмотр пройти все равно не могут.

Вместо анализа несколько лет назад в правительстве надумали провести очередную «карательную» реформу ТО, дабы навсегда исключить даже гипотетическую возможность покупки диагностической карты без предоставления автомобиля на проверку. Проекты разрабатывались почему-то в Минэкономразвития, а Государственная дума неожиданно быстро приняла поправки к закону о ТО, КоАП и в УК, которые должны были вступить в силу еще в мае прошлого года. Но случился режим самоизоляции (кроме того, по слухам, не были готовы многочисленные подзаконные акты), поэтому реформу перенесли на март 2021 года. С тех пор в МВД и **Минтрансе** разработали несколько необходимых документов. Для борьбы с покупными диагностическими картами на пунктах ТО процесс должен будет фиксироваться камерами (в начале и конце осмотра) с обязательным точным геопозиционированием. Электронные диагностические карты (иных и не будет) действительны лишь при наличии усиленной квалифицированной подписи сотрудника сервиса. В случае нарушений ГИБДД сможет аннулировать документ. Нарушителей – как «продавцов», так и «покупателей» карт – ждут кары, вплоть до уголовного наказания. Есть другие нововведения и требования, тоже весьма жесткие. Впрочем, сама процедура техосмотра не претерпела особых изменений.

Не готовы, все

Хотя руководители всех уровней уверяли, что к реформе все готово, примерно с начала февраля в СМИ стали появляться публикации о том, как реально будет проходить новая процедура техосмотра. И практически по каждой возникали те или иные вопросы, на которые ответов не было. Полностью ли готова к работе по-новому информационная система ЕАИС ТО? Смогут ли системы геопозиционирования точно указать координаты машины, чтобы уложиться в жесткие требования? И самое главное: готовы ли к работе по новым правилам пункты и станции ТО? Увы, информация, которая просочилась в печать, порадовать не могла. В середине февраля, по данным Российского союза автостраховщиков (РСА), только около 40% операторов (из числящихся 5,5 тыс.) ответили, что они готовы работать по новым правилам. По половине постов ТО информации вообще не было; кто-то, возможно, вовсе не пережил полугодовой вынужденный простой 2020 года.

Все «выжившие» единогласно заявили, что не смогут работать по существующим расценкам. Тут история такая: региональные власти устанавливают предельные тарифы по методике Федеральной службы по тарифам 2012 года. Эта служба была ликвидирована еще в 2015 году, а формула для тарифов признана устаревшей. Цены давно не соответствуют сегодняшним реалиям – например, в республиках Северного Кавказа ТО

стоит 300 рублей, в Подмосковье – 800, в Хабаровске – 1000. В среднем тариф составляет 500 рублей, что не позволяет окупить работу сотрудников, закупку оборудования и аренду помещения, особенно в крупных городах. Летом прошлого года в ФАС пообещали разработать актуализованную методику, но пока этого не сделали. И сроков не называют. Выходит, что за такие деньги даже «оставшиеся в живых» пункты ТО работать не очень-то готовы? Руководители РСА выступили с предложением «временно разрешить» оформлять полисы ОСАГО без диагностических карт из-за потенциальной нехватки пунктов ТО «для удовлетворения спроса». Но в правительстве России, похоже, решили поступить куда более радикально.

Дело в том, что за оставшееся время до вступления в силу закона, многочисленных постановлений, ведомственных приказов реформу отменить или перенести нельзя – для этого надо соблюсти определенный ритуал. Для начала провести такое решение через Государственную думу и Совет Федерации. А это сделать не просто и, обычно, небыстро. Поэтому, как и в прошлом году, решили просто, через распоряжение правительства (№275), продлить действие уже существующих диагностических карт в среднем на полгода или семь месяцев. То есть если ваша карта заканчивается 2 марта 2021 года, то она считается действующей до 2 октября. А если ее срок подходит 29 сентября – то она будет «работать» вплоть до 29 марта 2022 года.

Отмечу, что на тех автовладельцев, кому предстоит пройти техосмотр впервые, эта отсрочка не распространяется. К примеру, если машине в марте только исполняется четыре года, значит, на нее вообще не было действующей диагностической карты. Именно владельцы таких авто первыми испытают на себе реформу техосмотра в действии. Предполагается, что с 1 марта получить диагностическую карту без визита на пункт техосмотра не получится. Также по-новому будет проводиться техосмотр автобусов, такси, некоторых видов коммерческой техники.

Куда идем?

Заявление премьера и опубликованное через три дня распоряжение правительства стали шоком для операторов техосмотра. И даже, говорят, для некоторых чиновников, готовивших нововведения в этой области. Руководители многих станций и постов техосмотра уверены, что последствия такого решения могут быть катастрофическими. Ведь отрасль, где работали несколько десятков тысяч специалистов, с большим трудом пережила последствия полугодового карантина. Те, кто выжил, готовились к работе по новым правилам, закупали новое оборудование и программное обеспечение, нанимали и готовили экспертов, оформляли электронные подписи. Никто пока не посчитал вложенные деньги, но в любом случае счет шел на десятки миллиардов рублей. Получится ли окупить эти вложения, если в течение ближайшего года вместо запланированного потока легковых машин, а это примерно 20-25 млн, на пункты приедут 1-2 млн в лучшем случае? Плюс миллион грузовиков и автобусов тоже особой погоды не сделают. Стоит ожидать, что значительная часть операторов может обанкротиться и уйти с рынка. А кто и где будет тогда проводить техосмотр по новым правилам с 1 октября?

Кроме того, по-прежнему нерешенным остается вопрос тарифов за проведение ТО. Если ФАС к осени не представит новые расчеты – по старым расценкам кто-то согласится работать? Резкое же повышение цен вызовет взрыв недовольства рядовых автомобилистов. Словом, как ни крути, с реформой ТО что-то надо делать. То ли снова откладывать ее введение на новый срок, то ли снова переписывать. На этот раз – кардинально.

Сейчас, когда все автопроизводители устанавливают для своей продукции регламенты техобслуживания, а большинство автовладельцев эти регламенты соблюдают, было бы логично выдавать свидетельство о прохождении техосмотра по результатам планового техобслуживания. Поехал на регулярное обслуживание и заодно получил диагностическую карту. Это, кстати, стало бы дополнительным стимулом для перехода

автовладельцев от разных «гаражных сервисов» к современным СТО, которые имеют соответствующую лицензию (то есть выполняют необходимые стандарты).

Руководитель рабочей группы «Защита прав автомобилистов» при ОНФ Петр Шкуматов и вовсе предлагает революционную идею – сделать добровольным техосмотр легковых автомобилей, которые принадлежат частным лицам и используются в личных целях. А в качестве меры поощрения для тех, кто все-таки отправится на ТО, сделать скидку при покупке полиса ОСАГО.

По-моему, очень хорошая идея. Особенно если вспомнить, что в любом случае по закону за техническое состояние автомобиля отвечает водитель и только водитель. Перед выездом он обязан «проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства» (Правила дорожного движения, ст. 2.3.1). Поэтому во многих странах обязательный техосмотр для личных автомобилей отменен, но в страховом полисе четко прописана такая ответственность водителя (с возможными финансовыми выводами в случае ДТП).

Впрочем, решение должны в ближайшее время принять депутаты и чиновники. У них на это несколько месяцев. Главное, чтобы не пришлось снова переносить (под очередным благовидным предлогом) реформу на новый срок. Это, думаю, добьет ее окончательно.

Р. S. С 1 апреля у нас должны измениться (кардинально!) правила проведения экзаменов на получение водительского удостоверения. Подготовка к этой реформе идет уже больше года. Но на начало марта не готовы основные регламентирующие документы, многие параметры реформы просто неизвестны. Ждем распоряжения правительства?

<https://tass.ru/opinions/10805293>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.03.02; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ БАЗУ ДОРОГ; МАРШРУТ МИМО ЯМ

В правительственной комиссии по законопроектной деятельности планируется рассмотреть важный законопроект. Он позволит автомобилистам получить всю информацию о дорогах, по которым им предстоит проехать. В каком они состоянии, где ремонтируются и когда это закончится, либо когда начнется ремонт. Речь идет о создании системы, в которой будет собрана информация обо всех без исключения дорогах страны. Таким образом, любой водитель, отправляясь в дальнюю поездку, будет иметь полное представление о том, что может ожидать его на неведомом прежде пути и к чему надо быть готовым.

Гарантией достоверности информации должны стать штрафы, которые предполагается установить для тех владельцев дорог, которые вовремя не предоставят нужные сведения и не обновляют их. Граждане и сами смогут поделиться с системой своими впечатлениями от поездки по дороге, передать свои жалобы и предложения по улучшению дорожной инфраструктуры. Система будет открытой.

Называть все это будет системой контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов (СКДФ), которая должна заменить собой единый государственный реестр автомобильных дорог.

Владельцы должны будут передавать в систему информацию о наименовании своих дорог, их протяженности. А также сведения о транспортной инфраструктуре, о местах концентрации ДТП. А еще о планировании дорожных работ, формировании программ расходования дорожных фондов, об учете и контроле фактического выполнения работ, и оценки их технического состояния.

В первую очередь эта система должна усилить контроль за расходованием средств дорожных фондов. Именно для этого она и задумывалась.

В 2021-2024 годах на ремонт и строительство региональных дорог федеральное правительство выделит 172 миллиарда рублей, их получают 76 субъектов. На заседании

правительства 25 февраля принято решение направить дополнительно 100 миллиардов рублей на развитие дорог в 69 регионов. Конечно, требуется контроль за такими деньгами. Однако предполагается, что этот ресурс будет полезен не только **минтрансу**, **Ространснадзору** и прокуратуре, но и обычным автомобилистам. У них появится обратная связь с владельцами дорог. Они смогут отправлять им свои жалобы на состояние дороги, сообщать о проблемных участках пути. В свою очередь владельцы дорог будут обязаны на такие сигналы реагировать. Есть обращение – должен быть ответ. С точными сроками реализации предложений или устранения проблем. Либо мотивированный отказ. Председатель правления Ассоциации юристов России Владимир Груздев считает что идея создания электронной системы, позволяющей контролировать актуальное состояние дорог, заслуживает поддержки, но при этом, безусловно, требует тщательной проработки. «По данным Росстата, общая протяженность автомобильных дорог в России составляет более 1,5 миллиона километров. Из них с твердым покрытием – 1 миллион 89 тысяч километров. Среди дорог регионального или межмуниципального значения 55,8 процента не отвечают нормативным требованиям.

В перечне дорог местного значения не отвечают нормативным требованиям 48 процентов дорог. При этом в 2007 году доля местных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, составляла 35,5 процента и с тех пор постепенно росла. Любые проекты, направленные на повышение качества дорожной сети, следует приветствовать», – говорит Владимир Груздев.

В свою очередь, директор Института экономики транспорта и транспортной политики Михаил Блинкин считает, что речь идет лишь о технической поправке в законодательство. Она направлена в первую очередь на то, чтобы усилить контроль за расходованием тех самых бюджетных сотен миллиардов рублей, которые выделяются на ремонт, реконструкцию и строительство дорог, в том числе и в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Жаловаться на некачественные дороги можно и сейчас. Есть проект Общероссийского народного фронта «Убитые дороги». Можно жаловаться на официальном портале **национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. И там, и там информация обрабатывается, пересылается владельцам дорог. И даже контролируется исполнение.

– Счастья от этих жалоб не прибавляется, – говорит Михаил Блинкин. – Жалуются на дороги, а они не ремонтируются. Всем это видно, но никто ничего сделать не может. Денег нет.

Один из руководителей региональной Госавтоинспекции рассказал корреспонденту «РГ», что за плохое качество дорог их владельцам выдают предписания. За их неисполнение выносятся штрафы. Но владельцы дорог объясняют, что это перераспределение денег из одного кармана в другой. Выделены, к примеру, бюджетные деньги на ремонт трех дорог. Одну отремонтировали, а за две оставшиеся заплатили штраф. Вот деньги и кончились. Если бы владельцы дорог по неисполненным предписаниям отвечали своими деньгами, а не бюджетными, толк бы был. И даже если под угрозой штрафа владельцы дорог укажут в СКДФ, что не выполнили обязательства по ремонту той или иной дороги, им будет грозить – оплата штрафа из тех денег, которые они получили из бюджета.

<https://rg.ru/2021/03/01/v-rossii-predlozhili-sozdat-edinuiu-bazu-dorog.html>

КОММЕРСАНТЪ; АНГЕЛИНА ДАВЫДОВА; 2021.03.02; НА САХАЛИНЕ ПОЭКСПЕРИМЕНТИРУЮТ С УГЛЕРОДОМ; К ГОСРЕГУЛИРОВАНИЮ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ ЗАЙДУТ С ВОСТОКА

Минэкономики подготовило законопроект о проведении в Сахалинской области эксперимента по госрегулированию выбросов парниковых газов (ПГ) и обращению

углеродных единиц. Этот регион станет тестовой площадкой для механизма торговли эмиссиями на выбросы ПГ с перспективой его возможного тиражирования на другие регионы. Эксперты надеются, что единицы сокращения выбросов, появившиеся в ходе эксперимента, могут быть использованы компаниями для компенсации своего углеродного следа, а также будут признаны ЕС, что крайне важно ввиду планов введения трансграничного углеродного регулирования.

Законопроект предполагает проведение в 2021–2025 годах эксперимента по внедрению углеродного регулирования в виде системы торговли разрешениями на выбросы ПГ в Сахалинской области. Этот документ дополняет общее регулирование, которое еще только будет введено законом «Об ограничении выбросов парниковых газов», в феврале его проект внесен правительством в Госдуму. Основной законопроект вводит обязательную отчетность по выбросам для крупных эмитентов и создает возможности для реализации корпоративных климатических проектов с перспективой создания добровольного рынка торговли углеродными единицами, полученными при реализации климатических проектов.

Сахалинский законопроект предполагает установление целевого показателя по сокращению выбросов и увеличению поглощения ПГ для региона (цель – достижение углеродной нейтральности к концу декабря 2025 года), создание инфраструктуры поддержки климатических проектов и обращения углеродных единиц.

Как пояснил “Ъ” зампред правительства Сахалинской области Вячеслав Аленьков, предполагаются также реализация программ газификации и перехода на газомоторное топливо, поддержка развития ВИЭ и программ производства водорода, организация пригородного сообщения на Сахалине с использованием поездов на водородных элементах. По его словам, администрация региона проводила консультации с крупным бизнесом, который заинтересован в приобретении углеродных единиц для снижения своего углеродного следа. Например, были осуществлены поставки СПГ, произведенного на Сахалине, с нулевым углеродным следом за счет посадки партнерами проекта лесов в развивающихся странах.

В Минэкономике РФ отмечают, что экспериментальное внедрение мер регулирования выбросов в отдельных регионах до его запуска на национальном уровне – распространенная практика.

В 2020 году в мире на региональном уровне действовали 3 углеродных налога, 17 систем торговли выбросами ПГ и 9 региональных систем климатических проектов. В феврале 2021 года, после завершения десятилетнего эксперимента по созданию систем торговли выбросами ПГ в семи провинциях, национальная система была запущена в Китае.

Сахалинский эксперимент позволит разработать и апробировать инструменты для достижения целей Парижского климатического соглашения: механизм торговли углеродными единицами схож с тем, что существует в Евросоюзе, он должен подтолкнуть компании к «озеленению» бизнеса и экологической модернизации производств, сказал “Ъ” первый зампред ВЭБ.РФ Алексей Мирошниченко. По его словам, здесь потребуются инвестиции, которые разумно привлечь в рамках создаваемой ВЭБ.РФ системы зеленого финансирования.

Советник президента РФ по климату Руслан Эдельгериев в интервью “Ъ” (см. “Ъ” от 15 февраля) говорил, что сахалинский эксперимент также может прояснить намерения Евросоюза, планирующего вводить трансграничное углеродное регулирование, которое приведет к росту затрат российских экспортеров. По его словам, если в ЕС признают пилотные проекты, тогда, возможно, РФ приступит к тиражированию эксперимента, а в последующем сахалинскую систему можно будет связать и с иностранными аналогами.

<https://www.kommersant.ru/doc/4711442>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.03.02; АППАРАТ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА НАДЗОРОМ; БЕЛЫЙ ДОМ ПОДНИМАЕТ ЦИФРОВИЗАЦИЮ КНД НА СВОЙ УРОВЕНЬ

В Белом доме создана рабочая группа по управлению данными в сфере контрольно-надзорной деятельности (КНД) под руководством **вице-премьера** Дмитрия Григоренко. В правительстве рассчитывают, что унификация данных о КНД и автоматизация ее мониторинга повысит эффективность управленческих решений в сфере – де-факто речь идет о донастройке КНД по принципу «доказательного регулирования». Пока же его реализации препятствует разрозненность данных, поступающих от более 40 контролирующих органов.

Вчера глава правительства **Михаил Мишустин** подписал распоряжение о создании межведомственной рабочей группы по формированию системы управления данными в сфере контрольно-надзорной деятельности. Возглавит ее **вице-премьер**, руководитель аппарата правительства Дмитрий Григоренко – сам он неоднократно указывал на необходимость консолидации данных о КНД для эффективной настройки регулирования в сфере (см. “Ъ” от 14 января).

Предполагается, что группа разработает единые подходы к формированию таких данных, что обеспечит автоматизацию мониторинга КНД.

В число участников на первом этапе, кроме профильного департамента правительства и ответственного за реформу Минэкономики, войдут также Минцифры и несколько контролеров: Ростехнадзор, МЧС, Росздравнадзор и Росаккредитация. Затем опыт будет масштабирован на остальные надзорные органы.

В составе участников также числится Генпрокуратура (ведет реестр проверок бизнеса). Ранее Дмитрий Григоренко уже рассказывал о планах использовать ее цифровой ресурс для понимания «причинно-следственных связей» проверок при их назначении. Источником аналитики для настройки контрольно-надзорной деятельности тогда в правительстве называли и систему досудебного обжалования решений контролеров.

Сейчас в РФ более 40 федеральных контрольных ведомств, разрозненность данных о КНД существенно увеличивает сроки обработки информации и выстраивание целостной картины КНД.

Де-факто определение правил игры на уровне аппарата правительства должно избавить КНД от недостатков ведомственного подхода и межведомственной конкуренции за сохранение полномочий.

В правительстве ожидают, что в результате это повысит качество и скорость принятия управленческих решений.

Руководитель направления «Цифровое развитие» Центра стратегических разработок Александр Малахов согласен: с 2016 года фокус цифровизации КНД был сосредоточен внутри ведомств, новое же распоряжение предполагает централизацию. «Это скорее управленческий инструмент, который, во-первых, обеспечит информационное взаимодействие между участниками, а также предоставит данные о происходящем в КНД правительству», – поясняет эксперт.

Отметим, что будущим потребителем собранной аналитики может стать и реестр обязательных требований, предъявляемых к бизнесу в рамках госконтроля. Такой реестр запущен вчера для пяти ведомств (Роструд, Роспотребнадзор, Росаккредитация, МЧС и Минстрой). Как поясняют в Минцифры, он систематизирует обязательные требования на основе анализа нормативно-правовых актов, проверяет их на дублирование с помощью технологий машинного обучения и информирует заинтересованных лиц об обязательных требованиях. В перспективе эта система с учетом данных о контрольно-надзорной деятельности, в том числе наиболее частых нарушениях, может автоматизировать ключевой принцип реформы – риск-ориентированный подход.

<https://www.kommersant.ru/doc/4711511>

РИА ДАГЕСТАН; 2021.03.02; ГЕНДИРЕКТОР МАХАЧКАЛИНСКОГО АЭРОПОРТА РАССКАЗАЛ О РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОУЗЛА

Генеральный директор махачкалинского аэропорта им. Амет-Хана Султана рассказал корреспонденту информагентства о реконструкции предприятия.

– На каком этапе сейчас процесс реконструкции аэропорта?

– В настоящее время Республика Дагестан является динамично развивающимся субъектом России, особое внимание в котором уделяется развитию транспортной инфраструктуры. Высокая авиационная подвижность населения, туристический потенциал региона и уникальное геостратегическое расположение республики способствуют развитию авиационного сообщения, что благоприятно влияет на растущие социально-экономические показатели. Значительную поддержку развитию аэропортовой деятельности в регионе оказывают частные инвестиции, за счет которых успешно реализуется строительство нового международного терминала махачкалинского аэропорта и сопутствующей инфраструктуры. Проводимые мероприятия ведут к дальнейшему расширению маршрутной сети и увеличению пассажиропотока.

На сегодняшний день, АО «Аэропорт Махачкала» совместно с ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» ведет работу по разработке задания на проектирование второго этапа реконструкции аэродрома «Махачкала» (Уйташ), предусматривающего строительство новой взлетно-посадочной полосы и других элементов аэродромной инфраструктуры с прочностными показателями, позволяющими осуществлять прием практически всех типов воздушных судов. В этой связи мы привлекаем Минобороны России в процесс разработки совместного технического задания, предусматривающего элементы военной аэродромной инфраструктуры.

Финансирование проектно-изыскательских работ второго этапа реконструкции аэродрома «Махачкала» (Уйташ) планируется за счет средств Акционерного общества «Международный аэропорт «Махачкала».

– Что планируется представить в Совете Федерации?

– В Совет Федерации мы планируем представить информацию об имеющихся ограничениях в работе аэродрома «Махачкала» (Уйташ), о сложностях в вопросах совместного базирования подразделений государственной авиации на гражданском аэродроме «Махачкала» (Уйташ). Также планируется представить информацию, касающуюся необходимости включения второго этапа реконструкции аэродрома «Махачкала» (Уйташ) в **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года»**, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 г. №2101-р.

– Как обновление аэропорта повлияет на развитие экономики региона?

– Реализация второго этапа реконструкции аэропорта «Махачкала» не только позволит усилить эксплуатационные возможности государственной авиации, но и значительно поднять рынок авиационных перевозок, как грузовых, так и пассажирских. Это в свою очередь повлечет увеличение туристического потока в регион, а также международного и внутреннего грузооборота, тем самым развивая экономику Дагестана и России в целом. Так, в настоящее время к увеличению объемов пассажирских авиаперевозок проявляют интерес практически все перевозчики, выполняющие рейсы в аэропорт «Махачкала», но в связи с имеющимися прочностными показателями вынуждены ограничивать географию полетов и частоту выполнения уже имеющихся рейсов.

– Как восстанавливается работа воздушного порта после снятия части ограничений из-за пандемии COVID-19?

– Несмотря на сложную эпидемиологическую ситуацию в период распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19 и последовавшее за этим полное прекращение

выполнения международных рейсов и частичное сокращение количества внутренних рейсов, аэропорт «Махачкала» продолжал осуществлять свою деятельность, предприняв все необходимые профилактические меры по предупреждению распространения коронавируса в соответствии с требованиями Роспотребнадзора.

В период пандемии аэропорт продолжал успешно принимать международные рейсы по возвращению на родину российских граждан, оставшихся за границей, и рейсы с благотворительной помощью для медицинских учреждений Дагестана от сенатора Сулеймана Керимова и Правительства Москвы. И хотя пассажиропоток аэропорта за 9 месяцев текущего года из-за пандемии сократился на 19% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, составив 992 тысячи пассажиров, в последние три месяца наблюдается положительная динамика роста пассажиропотока. За сентябрь аэропорт обслужил более 165 тысяч пассажиров, что на 25% больше показателей за сентябрь 2019 года.

В связи с успешной реализацией мероприятий, направленных на предотвращение распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19, и положительной позицией Оперативного штаба по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории Российской Федерации с середины февраля возобновлены регулярные рейсы в Стамбул (Турция). Также прорабатывается вопрос возобновления ранее выполнявшихся рейсов в Дубай (ОАЭ) и Актау (Казахстан).

https://riadagestan.ru/news/economy/gendirektor_makhachkalinskogo_aeroporta_rasskazal_o_re_konstruksii_aerouzla/

ТАСС; 2021.03.01; КАБМИН ВЫДЕЛИЛ 100 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В 69 РЕГИОНАХ

Правительство России выделило 100 млрд рублей на развитие дорожной сети в 69 регионах страны. Об этом **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** заявил в понедельник на оперативном совещании со своими заместителями.

«На прошедшем заседании правительства мы выделили 100 млрд рублей на эти цели, <...> средства в течение двух лет получат 69 регионов, в том числе большую часть – 70,5 млрд рублей – в этом году», – сказал он. Как уточнили в **пресс-службе** правительства РФ, 27 млрд рублей пойдет на ремонт дорог в 58 регионах, а оставшаяся часть средств будет направлена на строительство и реконструкцию конкретных объектов, среди них – северный обход Лобни в Московской области, мост через реку Шексну в Череповце, южный подъезд к Краснодару, восточный выезд из Уфы.

Мишустин добавил, что по поручению **президента РФ Владимира Путина** продолжится модернизация автодорожной инфраструктуры Республики Крым. «Уже созданы такие ключевые объекты, как трасса «Таврида» и Крымский мост, – напомнил он. – Также мы дополнительно направили региону 10,5 млрд рублей. Это позволит привести в порядок свыше 330 км дорог».

<https://tass.ru/ekonomika/10804363>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.01; ЕКАТЕРИНБУРГ ЗАКУПИТ ЕЩЕ 60 СОВРЕМЕННЫХ АВТОБУСОВ

Администрация Екатеринбурга приобретет 60 новых автобусов в рамках реализации национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2021 году. Как отметили в департаменте информационной политики Свердловской области, транспорт приступит к работе в четвертом квартале текущего года.

Новая техника будет отвечать всем необходимым требованиям организации качественных пассажирских перевозок. Она будет оборудована автоматической системой обнаружения и тушения пожара, видеонаблюдением, тахографом, Wi-Fi, программой

контроля за состоянием водителя, оборудованием для перевозки маломобильных групп населения. Современные автобусы планируется выпустить на городские маршруты № 24, 28 и 30.

<https://национальныепроекты.рф/news/ekaterinburg-zakupit-eshche-60-sovremennykh-avtobuoso>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.01; В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ УСТАНОВЯТ ПОЛСОТНИ СОВРЕМЕННЫХ СВЕТОФОРОВ

Пятьдесят светофоров, отвечающих требованиям нового госстандарта безопасности, установят в Кабардино-Балкарии близ социальных учреждений в 2021 году. Средства на эти цели выделены по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили журналистам в понедельник в **пресс-службе министерства транспорта** и дорожного хозяйства региона.

«По **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** нерегулируемые пешеходные переходы вблизи социально значимых объектов планируется оборудовать 2 тыс. пог. м перильных ограждений и 50 светофорами типа Т.7, отвечающими требованиям нового госстандарта, в 2021 году во всех муниципальных районах региона. Это светофоры с системой импульсной индикации, они позволяют с большого расстояния идентифицировать пешеходный переход или перекресток и заблаговременно обеспечить безопасный режим движения», – говорится в сообщении.

Отмечается, что данные системы эффективны и днем, и в темное время суток. Применение подобных светофоров на региональных дорогах с высокой интенсивностью движения транспорта позволяет минимизировать риски ДТП. «**Минтранс Кабардино-Балкарии** продолжает реализацию мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на территории республики, в текущем году запланированы обустройство региональных трасс линиями наружного электроосвещения, замена металлических барьерных и пешеходных ограждений и установка светофоров», – уточнили в ведомстве.

В 2020 году на территории республики оборудовано 139 пешеходных переходов, совмещающих искусственную дорожную неровность и новые светофоры с импульсной индикацией.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-kabardino-balkarii-ustanovyat-polsotni-sovremennykh-svetoforov>

ТАСС; 2021.03.01; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧИТ ПОЧТИ 700 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Кировская область получит дополнительно 680 млн рублей из федерального бюджета на реализацию **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщает **пресс-служба** правительства области.

«Для Кировской области предусмотрено 680 млн рублей. Эти средства будут направлены на ремонт дорог в Кировской городской агломерации и региональной сети. Средства до субъекта будут доведены после заключения соглашения с федеральным центром. В результате в 2021 году на реализацию **БКАД** в регионе будет направлено почти 3,5 млрд рублей», – сказано в сообщении.

Пресс-служба отмечает, что в прошлом году Кировская область получила аналогичную сумму из резервного фонда РФ. За счет выделенных средств в регионе были отремонтированы более 50 км дорог. В общей сложности в 2020 году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в нормативное состояние привели порядка 195 км автодорог.

Пресс-служба со ссылкой на председателя правительства Кировской области Александра Чурина сообщает, что по итогам дорожного сезона 2021 года доля автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, увеличится до 37,2%, а доля дорог Кировского городского агломерации, соответствующей нормативным требованиям, – до 72%.

«Приведение дорог в нормативное состояние позволит повысить в Кировской области безопасность движения, увеличить пропускную способность автодорог, а также укрепить связи между регионами и муниципальными образованиями, что даст возможность эффективнее развивать социально-экономические и рыночные отношения», – цитирует **пресс-служба** слова Чурина.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10808899>

ТАСС; 2021.03.01; НА РЕМОНТ ДОРОГ В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 200 МЛН РУБЛЕЙ

Новгородская область получит 202,5 млн рублей в 2021 году на ремонт дорог в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Эти средства область получит сверх того, что было запланировано на этот год, сообщили в понедельник ТАСС в **пресс-службе** правительства региона.

«Согласно подписанному сегодня распоряжению **Председателя Правительства РФ**, в 2021 году Новгородская область получит 202,5 млн рублей на ремонты дорог в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, – говорится в сообщении.

В этом году в регионе планируется отремонтировать около 318 км дорог в рамках национального **проекта «Безопасные и качественные дороги»**. На эти цели будет направлено 3,2 млрд рублей. Также продолжится ремонт дорог регионального и межмуниципального значения, на которых работы были начаты еще в прошлом году.

Дорожные работы начнутся с наступлением благоприятных погодных условий. Большая часть запланированных работ, а именно 300 км дорог, являются региональными. На их ремонт будет направлено 2,9 млрд рублей. Остальные 18 км дорог будут отремонтированы непосредственно в самом областном центре.

В рамках **нацпроекта** на территории Новгородской области в прошлом году отремонтировано более 540 км дорожной сети.

SM-NEWS; 2021.03.01; ПРИАНГАРЬЕ ВОЙДЕТ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «МОСТЫ И ПУТЕПРОВОДЫ»

С 2022 года в области начнут реализовывать проект **Министерства транспорта России «Мосты и путепроводы»**. В рамках проекта регион начнет получать субсидии из федерального бюджета на постройку и ремонт заявленных объектов. Как сообщил глава Иркутской области Игорь Кобзев, власти уже готовят заявки, и на начало марта есть 65 мостов и 10 путепроводов, которым нужна финансовая поддержка Федерации.

Один из объектов – мост через реку Кута в Усть-Куте. На реконструкцию этого моста необходимо почти 400 миллионов рублей. Проект реконструкции готов и прошел экспертизу. Приангарье направило в ФЛА заявку на финансирование работ в 2021-2022 годах.

Напомним, что в конце февраля жители северных районов Иркутской области пожаловались губернатору на нехватку мостов и на аварийное состояние тех, что уже существуют.

К примеру, в селе Тутура нужен мост через реку Лена. Старый мост был поврежден паводками, сейчас он открыт, но не справляется с нагрузкой. Аналогичные проблемы в

Киренском и Усть-Кутском районах. В Киренском районе один из мостов – в деревне Макарово – уже несколько раз разрушался.

<https://irkutsk.sm.news/priangare-vojdet-v-federalnyj-proekt-mosty-i-puteprovody-34841/>

REGIONSAMARA.RU; 2021.03.01; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ДОРОГ

Решение о выделении средств принято на заседании Правительства РФ, сообщает **пресс-служба** правительства региона.

Самарская область дополнительно получит более 4,5 млрд рублей на развитие дорожной сети.

Ранее договоренность о выделении средств была достигнута на встрече главы региона Дмитрия Азарова с **министром транспорта России Виталием Савельевым**.

Большая часть средств, 3 миллиарда 750 миллионов рублей, будет направлена на строительство капиталоемких объектов в городских агломерациях. Среди них – строительство второго этапа мостового перехода через реку Самара, реконструкция дороги «Гольятти – Ягодное». Также эти средства позволят раньше срока, уже в этом году, завершить строительство нового моста через реку Сок. Еще почти 842 миллиона рублей выделено на ремонт региональных, межмуниципальных и городских дорог.

«Выделенные парламентской Комиссией вместе с Правительством дополнительные средства на 2021 год помогут Самарской области обеспечить выполнение всех планов строительства важных дорожных объектов», – сказал депутат Госдумы от Самарской области, первый заместитель бюджетного комитета Леонид Симановский.

<https://regionsamara.ru/news/самарская-область-получит-более-45-млрд/>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.01; В СОЧИ ЗА ГОД ОТРЕМОНТИРУЮТ 20 УЛИЦ

На курорте продолжается ремонт улиц в рамках национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. По информации администрации Краснодарского края, в настоящий момент завершены работы на восьми участках. Это улицы Чекменева, Краевско-Греческая, Прямая (Хостинский район), Ровная, Юбилейная, Краснооктябрьская (Лазаревский район), переулки Донецкий и Нагуляна (Адлерский район). Здесь рабочие бригады закончили выравнивание и укладку дорожного полотна, наносится сигнальная разметка.

Как ранее сообщал «Коммерсантъ-Кубань», на ремонт дорог в Сочи в 2021 и 2022 годах выделено 80 млн рублей. Всего в рамках реализации **нацпроекта** в 2021 году в Сочи планировалось отремонтировать 69 автотрасс протяженностью 61,7 км. В Центральном районе города планируется отремонтировать девять улиц. Еще 16 отремонтируют в Хостинском районе, 15 в Лазаревском и 29 в Адлере.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-sochi-za-god-otremontiruyut-20-ulits>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.01; ПЛАН БКАД В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ НА 33 ПРОЦЕНТА

План по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Хабаровском крае перевыполнен на 33%, отремонтировано около 200 километров дорог, сообщили РИА Новости в региональном **министерстве транспорта и дорожного хозяйства**.

«По итогам реализации национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на территории Хабаровского края план на 2020 год

перевыполнен на 33%. При плане в 150 километров приведено в нормативное состояние 199,48 километра автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения», – сообщает министерство.

Плюс ко всему, по проекту отремонтировано 52,5 тысячи погонных метров тротуаров, установлено более 2 тысяч дорожных знаков и около 9,7 тысячи погонных метров пешеходного ограждения; более 80 светофоров и 147 камер фотовидеофиксации нарушений ПДД на самых аварийно опасных участках.

По данным краевого **минтранса**, по **проекту БКАД** завершена масштабная реконструкция улицы Краснореченской в Хабаровске. На ремонт объекта с 2018 года было направлено более 600 миллионов рублей из федерального, краевого и городского бюджетов. Приведены в соответствие с современными требованиями все перекрестки и светофорные объекты, установлены приборы фото– и видео-фиксации, смонтированы барьерные ограждения, исключаящие выезд на встречную полосу. Автодорога стала шестиполосной, с пропускной способностью до 25 тысяч автомобилей в сутки. Здесь предусмотрены четыре полосы для движения.

Кроме того, по **нацпроекту** завершен капитальный ремонт улицы Шелеста в Хабаровске. Она стала четырехполосной. Это позволило сделать пропускную способность вдвое больше. По информации городской администрации, общая стоимость работ составила 208 миллионов рублей. Реконструкцию 1,6 километра пути рабочие проводили в течение восьми месяцев. Вдоль дороги установили 115 опор со светодиодными фонарями. Для пешеходов строители оборудовали 2,5 километра тротуаров и ливневую канализацию, которая раньше отсутствовала.

На финальный этап вышло строительство автодороги «Обход Хабаровска». Ее появление разгрузит дороги города на 18%. Строительство планируется завершить осенью, ее готовность составляет 68,9%, сообщает профильное министерство. При строительстве трассы применяются современные технологии, многие из них уникальны для Дальнего Востока. Магистраль – связующее звено для федеральных трасс «Амур», «Усури» и «Восток». Она создается по концессионному соглашению между правительством края и ООО «Региональная концессионная компания» (ООО «РКК» входит в состав субхолдинга Группы «ВИС»). Это первый транспортный проект государственно-частного партнерства на Дальнем Востоке и первая региональная концессия, получившая софинансирование из федбюджета. Общая стоимость капитальных затрат составляет более 46 миллиардов рублей, при этом 35% этой суммы – собственные и заемные средства Группы «ВИС». Автодорога станет первой в регионе, движение по которой будет разрешено со скоростью до 120 километров в час. Общая протяженность инфраструктуры, включая пять дорожных развязок, составит 51 километр.

Завершена реконструкция автомобильной дороги Хабаровск – Лидога – Ванино с подъездом к Комсомольску-на-Амуре. В этом году участок с 113-го по 118-й километр планируется передать в федеральную собственность, отметили в ведомстве. В общей сложности на работы было направлено 490 миллионов рублей. На данный момент все обязательства, возложенные на правительство края, выполнены, заверили в минтрансе. Трасса протяженностью более 670 километров, имеющая две полосы движения, важное звено евроазиатского транспортного коридора «Москва – Чита – Хабаровск». Она обеспечивает автомобильное сообщение дальневосточных и сибирских городов с портами Ванино и Советская Гавань. Дороге присвоено наименование «А-376».

Начались ремонтные работы на автомобильной дороге между рабочим поселком Чегдомын и поселком Новый Ургал. Ремонт первого участка автодороги Ванино – Советская Гавань также начнется уже в этом году. Сорокакилометровый путь связывает два райцентра – 29,8 километра приходится на Советско-Гаванский район, 10,4 километра – на Ванинский район. В планах регионального минтранса, помимо модернизации существующей дороги, – строительство объезда для транзита грузовых автомобилей.

<https://ria.ru/20210301/plan-1599418448.html>

SM-NEWS; 2021.03.01; В ЧЕЛЯБИНСКЕ ПОСТРОЯТ ТРИ НОВЫХ ДОРОГИ

На эти цели будут выделены средства в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В текущем месяце возможно заключение контрактов по строительству всех этих дорог.

Кроме того, в столице Южного Урала в 2021 году отремонтируют улицы Черкасскую, Салтыкова, Каслинскую, Куйбышева, Университетскую Набережную и Комсомольский проспект. Вдоль последнего также появятся велодорожки.

В целом в Челябинской области отремонтируют около 240 километров автомобильных дорог.

Также будет улучшена система освещения в поселке Новосинеглазово и на трассе по направлению к аэропорту имени Курчатова.

Стоит отметить, что в феврале этого года Комитет дорожного хозяйства при Администрации города Челябинска заявил о том, что в ряде случаев готов отказаться от установки тросовых разделителей на улицах областного центра, заменив их зелеными насаждениями или бетонными барьерами. Однако, не везде можно реализовать данные решения, поскольку по оси дорог часто проведены различные коммуникации.

Напомним, что тросовые ограждения вызывают наибольшее возмущение со стороны граждан – прежде всего, из-за появления снежных завалов посреди крупнейших магистралей в зимнее время. Еще в 2020 году на установку этих разделителей было потрачено 537 миллионов рублей. Ранее их планировали монтировать на всех дорогах, которые шире четырех полос.

<https://chelyabinsk.sm.news/v-chelyabinske-postroyat-tri-novyx-dorogi-59591/>

ПРАЙМ; 2021.03.01; ГТЛК РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ДО 53,6 МЛРД РУБ ГОССУБСИДИЙ В 2021-2025 Г – ПРЕЗЕНТАЦИЯ

«Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) рассчитывает получить до 53,6 миллиарда рублей государственных субсидий в 2021-2025 годах, следует из презентации для инвесторов компании.

«2021-2025 (годы – ред.): потенциальные докапитализации в рамках прорабатываемых госпрограмм на сумму до 53,6 миллиарда рублей», – говорится в презентации. Там отмечается, что в настоящее время госпрограммы «находятся в стадии проработки и согласования».

Так, в 2021-2023 годах ГТЛК рассчитывает получить до 21 миллиарда рублей на поставку водного транспорта в рамках реализации федерального проекта по развитию Северного морского пути. Субсидии в размере до 2,2 миллиарда рублей могут быть выделены компании в 2022-2025 годах для поставки новых пассажирских лайнеров L-410 NG, а также – до 15,5 миллиарда рублей в 2023-2025 годах для поставки пассажирских самолетов Ил-114-300 объединенной дальневосточной авиакомпания. Компания также может получить до 14,9 миллиарда рублей в 2024-2025 годах на поставку «пассажирского транспорта в рамках программы развития лизинга, аренды водного транспорта отечественного производства».

«Увеличение капитала ГТЛК возможно по госпрограммам следующих ФОИВ (федеральные органы исполнительной власти – ред.) – министерство транспорта РФ, министерство промышленности и торговли РФ, министерство связи, цифрового развития и массовых коммуникаций», – отмечается в презентации компании.

ГТЛК находится в собственности РФ под управлением **Минтранса**. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

РЖД-ТВ; 2021.02.28; ИТОГИ НЕДЕЛИ 28 ФЕВРАЛЯ – ПОЛНАЯ ВЕРСИЯ ПРОГРАММЫ; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ ВУЗОВ.

<http://rzdvtv.ru/2021/02/28/itogi-nedeli-28-fevralja-polnaja-versija-programmy/>

РБК; 201.03.01; В РОССИИ ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ ДОРОЖНЫЙ ЗНАК ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ КАМЕР

В России с 1 марта появился новый дорожный знак «Фотовидеофиксация», заменивший действующий указатель с камерой на белом или желтом фоне. Об этом говорится в постановлении правительства.

Новый знак 6.22 «Фотовидеофиксация» ввели, чтобы информировать водителей о контроле за соблюдением правил дорожного движения (ПДД) и избавиться от избытка знаков на дорогах.

Регионы должны будут перейти на новый знак до 1 сентября – тогда же утратит силу старый знак. За городом новый знак будут устанавливать за 150-300 м до зоны контроля, в населенном пункте – только на въезде в него.

В **Минтрансе России** подтвердили Autonews.ru, что с 1 марта на дорогах регламентировали установку нового знака. Однако новый вид знака пока не определен.

Ранее **Минтранс, Росавтодор**, научный центр безопасности движения МВД и институт МАДИ поспорили о внешнем виде нового знака «Фотовидеофиксация». Так, в **Минтрансе и Росавтодоре** сочли, что новый указатель должен выглядеть так же, как действующая табличка, поскольку смена внешнего вида указателя потребует существенных затрат на изготовление, демонтаж старых и установку новых знаков.

В НЦ БДД МВД и МАДИ выступили за синий квадрат с изображением камеры внутри, чтобы сделать знак более видимым для автомобилистов.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/603c93039a79474ba77cc7dd>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.01; ОТСРОЧКА ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА НЕ КОСНЕТСЯ ПРИМЕРНО 12% РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛИСТОВ – РСА

Отсрочка проведения техосмотра на автотранспорте, представленная правительственным постановлением автовладельцам на 6 месяцев – до 1 октября 2021 года, не коснется примерно 12% российских автомобилистов. Такую экспертную оценку представил «Интерфаксу» заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков (РСА) Сергей Ефремов по результатам анализа документа.

О необходимости отсрочки заявил премьер **Михаил Мишустин** на заседании правительства на прошлой неделе. Предоставленная автомобилистам правительством отсрочка в прохождении ТО по новым правилам позволит избежать очередей на пунктах ТО, создаст условия мягкого перехода к техосмотру в новом формате. Ранее предполагалось, что новый порядок прохождения ТО автотранспортом в полном объеме, а также переход на электронные диагностические карты для автомобилей в РФ вступит в силу по новому закону о техосмотре с 1 марта этого года.

Постановление правительства (от 27 февраля N275) предусматривает изменения в действующие правила проведения техосмотра на автотранспорте. «Они касаются

автомобилистов, но ничего не меняют для операторов техосмотра, которые с 1 марта уже начинают работать по новому закону о ТО», – уточнил Ефремов агентству.

Он обратил внимание на то, что отсрочкой смогут воспользоваться «как физические, так и юридические лица». Она распространяется на транспортные средства, для которых срок прохождения техосмотра подошел «в период с 1 февраля этого года и до 1 октября 2020 года».

«Это не означает, что автомобилистам следует сдвинуть прохождение ТО на весь срок, им важно за предоставленное время пройти ТО по новым правилам. Если что-то не сложится, у водителя есть возможность повторить попытку», – пояснил Ефремов «Интерфаксу». Он подчеркнул, что «для автотранспорта, где срок проведения ТО подошел до 1 февраля этого года, отсрочка не действует».

Не смогут воспользоваться отсрочкой физлица – владельцы легковых 4-летних автомобилей, которым по закону предстоит пройти ТО впервые. Также не предоставлена отсрочка в прохождении ТО общественному автотранспорту, если подошел срок проверки. В первые 5 лет эксплуатации с момента выпуска такие транспортные средства проходят ТО ежегодно, затем – раз в полгода.

По новому закону о техосмотре контроль за проведением проверок технического состояния возложен на ГИБДД, РСА по-прежнему отвечает за аккредитацию операторов ТО на основании представленных ими документов. Но теперь законом на РСА возлагаются проверки аккредитованных операторов ТО на местах по всей стране на соответствие заявленным в ходе аккредитации данным, на них РСА и операторам отводится один год. При установлении нарушений законодательства РСА имеет право отозвать аккредитацию у оператора ТО.

Ефремов назвал решение правительства об отсрочке прохождения техосмотра для автомобилистов «разумной и своевременной мерой», поскольку новый порядок проведения ТО и работы операторов предполагает введение ряда технологических новшеств. Так, диагностическая карта автомобиля формируется прямо во время прохождения ТО в электронном виде в системе ГИБДД – единой информационной системе по техосмотру (ЕАИС ТО). Кроме того, новый порядок предполагает электронное взаимодействие и обмен данными этой базы с данными РСА.

«Пока только 50% аккредитованных в РСА операторов ТО смогли подключиться к ЕАИС ТО. Кроме того, как показал опрос РСА, о готовности работать по новым правилам сообщила только половина операторов ТО из реестра аккредитованных операторов», – сообщил Ефремов «Интерфаксу».

Заместитель исполнительного директора РСА напомнил, что для самих операторов ТО новые требования закона, в том числе по обязательной фотофиксации прохождения проверки автомобилем, требования по пропускной способности пунктов ТО, квалификации работающих в них экспертов, требования к оборудованию и инженерному оснащению пунктов проверки вступили в силу в понедельник. Все диагностические карты, выданные с 1 марта 2020 года, имеют электронную форму.

ТАСС; 2021.03.01; ГЛАВА ДЕРБЕНТА ПОПРОСИЛ ВКЛЮЧИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ГОРОДА В ГОСПРОГРАММУ СКФО

Глава Дербента Рустамбек Пирмагомедов попросил включить финансирование плана комплексного развития города в госпрограмму РФ «Развитие Северо-Кавказского федерального округа» в ходе расширенного заседания Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, которое прошло в понедельник в рамках Дней Республики Дагестан в Совете Федерации.

Кроме того, в ходе заседания комитета Совета Федерации Пирмагомедов попросил включить в **госпрограмму РФ «Развитие транспортной системы»** строительство автомобильной дороги в обход Дербента.

«Дербент расположен на крупнейшей автомагистрали Северного Кавказа – Р-217 «Кавказ». В настоящее время **Росавтодор** завершает подготовку проектной документации на строительство участка автомобильной дороги. Для города и республики большое значение имеют сроки реализации проекта. В этой связи просим при формировании проекта федерального бюджета на 2022-2024 годы в рамках госпрограммы РФ «Развитие транспортной системы» предусмотреть финансовые средства на строительство автомобильной дороги федерального значения в обход города Дербента с учетом ввода в эксплуатацию объекта не позднее 2024 года», – сказал глава города.

<https://tass.ru/ekonomika/10807767>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.01; В ГД ПРЕДЛОЖИЛИ РАСШИРИТЬ СПЕКТР ПОКРЫТИЯ «АВТОГРАЖДАНКИ» ПОЛИСОМ ОСАГО

Вице-спикер Госдумы от ЛДПР Игорь Лебедев и замглавы фракции, глава комитета ГД по труду и соцполитике Ярослав Нилов (ЛДПР) обратились к руководству Банка России и Российского союза автостраховщиков с предложением расширить спектр покрытия «автогражданки» полисом ОСАГО, предоставив автовладельцам возможность обратиться в свою страховую компанию, а страховщику – своими силами взыскать денежные средства с виновника в судебном или досудебном порядке, сообщила **пресс-служба** Нилова.

«Убеждены, что данное решение будет, безусловно, позитивно воспринято автомобильным сообществом, значительно повысит уровень доверия к продукту ОСАГО, а также обеспечит дополнительную защищенность наших водителей. Также это решение не увеличит убыточность страховых компаний в связи с тем, что выплаченные страхователям компенсации в порядке регресса будут полностью возмещены страховой компании причинителем вреда. Депутаты фракции ЛДПР готовят соответствующие поправки в действующее законодательство, поэтому будем признательны за любые рекомендации, способные качественно ускорить принятие законопроекта», – говорится в обращении.

Парламентарии поясняют, что в последние годы в автомобильном сообществе наблюдается тенденция роста количества водителей, не желающих приобретать полис ОСАГО. Среди причин депутаты выделяют стоимость полиса, сложность его приобретения, но основное, по их мнению, это ощущение явно недостаточной защищенности от тех или иных непредвиденных ситуаций, последствия которых полис в его нынешнем формате никак не регулирует.

«Автомобилисты справедливо ожидают, что полис ОСАГО должен работать в обе стороны, обеспечивая защиту имущества и здоровья гражданина не только со стороны тех, кто имеет аналогичную страховку, но и во всех тех случаях, когда страхователь не виноват, а виновная сторона, причинившая вред, надежно определена. После изучения многочисленных обращений избирателей, поступающих в наш адрес уже много лет подряд, становится очевидным, что назрел вопрос введения дополнительных гарантирующих норм для обладателя полиса ОСАГО в тех случаях, когда вины страхователя не усматривается, а вред имуществу или здоровью причинен», – пишут депутаты.

Они также сообщают, что одним из показательных примеров массовых обращений граждан в текущем зимнем сезоне являются жалобы на причинение вреда автомобилям граждан из-за недостатков в работе городских служб (коммунальных, дорожно-строительных), которые допускают появление многочисленных ям на дорожном

покрытии, а также повреждают транспортные средства либо прямо во время выполнения работ, либо косвенно из-за бездействия (неубранный снег, упавший мусор, сорвавшиеся сосульки, упавшие гнилые деревья). По словам парламентариев, многие автовладельцы, узнав, что им предстоит год судиться с управляющей компанией, просто отказываются от реализации своих законных прав на возмещение вреда, оплачивая ущерб из своего кармана.

«По мнению граждан, автовладелец в таких случаях после установления виновника должен иметь возможность обратиться в свою страховую компанию, в которой был приобретен полис ОСАГО, за возмещением нанесенного транспортному средству ущерба, а страховщик своими силами и ресурсами, которых у него объективно гораздо больше, чем у простого гражданина, взыскал бы эти денежные средства и сопутствующие расходы с виновника в судебном или досудебном порядке. Прошедшие реформы ОСАГО привели к тому, что возмещение убытков для страхователя стало быстрым, удобным, понятным и справедливым. Мы предлагаем использовать уже отлаженный и исправный механизм возмещения вреда для более широкого спектра инцидентов», – предлагают депутаты.

<https://ria.ru/20210301/osago-1599414871.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.01; ПОД КИРОВОМ ДЕВОЧКУ БЕЗ БИЛЕТА ВЫСАДИЛИ ИЗ АВТОБУСА В МОРОЗ

Кондуктор высадила из автобуса в Кировской области школьницу, который не хватило 1 рубля на проезд, прокуратура проводит проверку, сообщили РИА Новости в пресс-службе ведомства.

Ранее в социальных сетях была опубликована информация о том, что вечером 25 февраля 12-летнюю девочку, возвращавшуюся с занятий по акробатике домой, высадили из автобуса. Выяснилось, что у девочки не хватало одного рубля на проезд. Кондуктор заставила школьницу выйти из автобуса, несмотря на то, что было уже позднее время, а температура опустилась до минус 20 градусов. К тому же, как пишет отец девочки, у нее из-за холода разрядился телефон.

«Органами прокуратуры Кировской области организована проверка информации СМИ о нарушении прав 12-летнего ребенка, которую высадили из автобуса по маршруту следования из поселка Садаки в город Киров... В рамках проверочных мероприятий оценке подлежат действия работников автотранспортного предприятия на предмет соблюдения требования законодательства об организации пассажирских перевозок, а также законодательства об охране жизни и здоровья несовершеннолетних», – говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что прокуратура Кировской области внесла представление руководителю автотранспортного предприятия по факту нарушения прав подростка, которого высадили из автобуса на автодороге Киров – Кирово-Чепецк из-за того, что подросток не смог оплатить проезд банковской картой.

<https://ria.ru/20210301/bezbiletitsa-1599408175.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.01; «ПОБЕДА» С ПРИХОДОМ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПЛАНИРУЕТ РОСТ ПЕРЕВОЗОК В 2021 Г НА ТРЕТЬ К ДОКРИЗИСНОМУ 2019 Г

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) планирует увеличить перевозки в 2021 году почти на 50% в сравнении с прошлым годом и примерно на треть к докризисному 2019 году.

Более 11% пассажиропотока, как ожидается, будет обслужено в аэропорту «Шереметьево», откуда компания с мая начнет летать на Boeing 737-800, полученных от «Аэрофлота».

«Суммарно мы хотим перевезти (в 2021 году – ИФ) 13,5 млн человек. Это план на весь год по всей «Победе». Только из «Шереметьево» – более 1,5 млн человек», – сообщил гендиректор «Победы» Андрей Калмыков на пресс-конференции в пятницу. В 2020 году, ознаменованном началом пандемии COVID-19, «Победа» перевезла около 9,1 млн человек, в 2019 году – 10,3 млн. Перевозки выполнялись на 30 Boeing 737-800, большинство – из базового аэропорта компании в Москве «Внуково», около трети – из регионов.

Более 1,5 млн пассажиров в этом году будет перевезено не только прямыми рейсами из «Шереметьево» и обратно – самолеты смогут также летать по схеме «треугольника», уточнил Калмыков. «Чтобы обеспечить налет, ночью эти самолеты будут летать на востоке страны. У нас не хабовая модель, поэтому нам необязательно каждый раз возвращаться в «Шереметьево», – пояснил он.

Как сообщалось, полеты из «Шереметьево», где базируется головная компания группы – «Аэрофлот», «Победа» начнет с 11 мая. В летнем расписании «Победа» будет летать по 13 направлениям из «Шереметьево», включая одно международное – турецкую Анталию. Рейсы будут выполняться по код-шеринговому соглашению с «Аэрофлотом», которое предполагает совместную эксплуатацию рейсов на одном маршруте. На рейсах будут использоваться Boeing 737-800, которые «Победе» передаст «Аэрофлот». Стратегия группы предполагает передачу лоукостеру 50 таких самолетов до 2024 года.

«В этом году десять самолетов получаем из ПАО «Аэрофлот», они будут полностью переконфигурированы в наш стандарт: 189 кресел вместо 158 (у «Аэрофлота» – ИФ). Там не будет ни кухонь, ни гардеробов, – сообщил Калмыков. – В летнее расписание войдем с десятью самолетами, которые будут летать из «Шереметьево». В следующем году темпы поступления воздушных судов из парка «Аэрофлота» будут более чем удвоены – придут еще 24».

Для базы в «Шереметьево» лоукостер планирует набрать более 300 бортпроводников и 140 командиров и пилотов. Часть пилотов «может перейти из группы «Аэрофлот», хотя там нет профицита», отметил Калмыков. Бортпроводников компания будет обучать с нуля в своем учебном центре.

Стандарты обслуживания рейсов авиакомпании в «Шереметьево», по словам Калмыкова, будут такими же как во «Внуково». «Шереметьево» нам гарантирует то же минимальное время разворота рейса, что и во «Внуково» – 25 минут. Все технологические стандарты полностью сохраняются. Поэтому мы планируем обеспечить точно такой же высокий налет», – сказал он. Заполняемость кресел «Победы», которая сейчас составляет в среднем 93%, планируется «как минимум сохранить, в идеале – увеличить», добавил топ-менеджер.

Стандарты обслуживания пассажиров, включая правила провоза ручной клади, и тарифная политика для рейсов из «Шереметьево», по словам Калмыкова, также не изменятся. «Все тарифы из «Шереметьево» будут строиться точно по такому же принципу, что из «Внуково»: у нас динамическое ценообразование, все будет зависеть от баланса спроса и предложения. Но и в одном, и в другом аэропорту мы сохраняем минимальные тарифы – 499-999 руб.», – сказал СЕО «Победы».

При этом в сравнении с ценами билетов «Аэрофлота» на тех маршрутах, которые отойдут «Победе», тарифы лоукостера будут «существенно ниже», добавил Калмыков. «Это главная цель, которая ставилась в стратегии – снижение цены на 30% по сравнению с 2019 годом. Я уверен, что она уже выполнена: с тех пор цены упали на 30% и даже больше. Но мы снизим еще. У нас есть еще небольшие запасы по эффективности», – сказал он.

Отвечая на вопрос о прогнозе финансового результата «Победы» по итогам 2021 года, Калмыков сказал: «Минус не планируем».

Синергия для группы от совместного базирования «Аэрофлота» и «Победы» в «Шереметьево» заключается «в большей эффективности использования парка и других

ресурсов, что в конечном итоге приведет к улучшению наших результатов», заявил журналистам замгендиректора «Аэрофлота» по стратегии и маркетингу Андрей Панов. «За счет того, что у «Победы» гораздо больше кресел и гораздо больше оборот (чем у «Аэрофлота» – ИФ) по понятным причинам, у нее в конечном итоге пассажиропоток примерно в два раза выше», – сказал он.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210301/tseny-1599421213.html>

ПРАЙМ; 2021.03.01; «ПОБЕДА» ГОТОВА ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ BOEING 737 MAX ПРИ ИХ СЕРТИФИКАЦИИ В РФ

Лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») готов эксплуатировать Boeing 737 MAX при их сертификации в России и других условиях, сообщил журналистам гендиректор авиакомпании Андрей Калмыков.

«Действующий контракт на «максы» никто не отменял. Если их сертифицируют в РФ, если они будут признаны безопасными в России, при выполнении ряда других условий, будем получать, если нет – не будем получать», – сказал Калмыков.

Росавиация ранее сообщила, что сертификация обновленного Boeing 737 MAX для полетов в РФ затягивается из-за пандемии, но процесс ведется в плановом порядке. Точные сроки ведомство пока назвать не может. Пока единственный в России эксплуатант самолетов данного типа – S7. Кроме того, ряд российских авиакомпаний (включая «Победу» и «ЮТэйр») является заказчиками 737 MAX.

Полеты 737 MAX были приостановлены в 2019 году в США и многих других странах после того, как разбились два таких авиалайнера. Boeing модифицировал самолет и в ноябре 2020 года американский регулятор разрешил возобновить полеты. Следом свое добро на возвращение лайнера в небо дали ЕС, Канада, Великобритания, ОАЭ.

ПРАЙМ; 2021.03.01; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫЛ ПЕРВЫЙ ОФИС ПРОДАЖ В МАГАДАНЕ

Первый офис продаж «Аэрофлота» в понедельник в тестовом режиме открылся в Магадане, сообщает правительство Магаданской области.

«Решение об открытии офиса принято на основании договоренностей между губернатором Магаданской области Сергеем Носовым и ПАО «Аэрофлот». По поручению главы территории авиакомпании оказано необходимое содействие в подборе помещения, ремонте и решении иных организационных вопросов», – говорится в сообщении.

Задачу повысить транспортную доступность Дальнего Востока поставил **президент РФ Владимир Путин**. Льготные авиабилеты в Москву и Санкт-Петербург по 21 авиамаршруту теперь смогут купить все жители Дальнего Востока. Соответствующее постановление о распространении программы субсидируемых авиаперевозок для дальневосточников подписал **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** 31 января 2021 года. Губернатор Магаданской области Сергей Носов поручил профильным ведомствам организовать совместно с компанией «Аэрофлот» удобную для колымчан продажу билетов, оборудовав при необходимости дополнительные точки продаж.

«В Магадане более десяти лет не было офиса собственных продаж группы «Аэрофлот». После завершения оборудования офиса в соответствии со стандартами авиакомпании мы планируем официальное открытие и переход на ежедневный режим работы», – цитирует правительство директора дальневосточного филиала ПАО «Аэрофлот» Ирину Лапицкую.

На ту же тему:

<https://otr-online.ru/news/aeroflot-otkryl-ofis-prodazh-v-magadane-173505.html>

ТАСС; 2021.03.01; АВИАБИЛЕТЫ «ПОБЕДЫ» НАЧНУТ ПРОДАВАТЬСЯ НА САЙТЕ «АЭРОФЛОТА» В МАЕ

Авиабилеты «Победы» по направлениям, которые планируется выполнять из Шереметьево, начнут продаваться на сайте «Аэрофлота» в мае, после того как компании заключат код-шеринговое соглашение (соглашение о совместной коммерческой эксплуатации авиарейса двумя и более авиакомпаниями – прим. ТАСС), сообщил журналистам заместитель гендиректора «Аэрофлота» по стратегии и маркетингу Андрей Панов.

«Билеты на сайте «Аэрофлота» на эти рейсы [которые лоукостер будет выполнять из Шереметьево], прямые и транзитные, начнут продаваться в мае после подписания договора о код-шеринге», – сказал Панов.

По словам гендиректора «Аэрофлота» Михаила Полубояринова, вся договорная база будет готова к моменту запуска рейсов лоукостера из Шереметьево.

«Для меня лично наше код-шеринговое соглашение остается сложным инструментом. Перед тем, как пустить пассажиров по этому направлению, мы – менеджмент и члены правления – планируем сами на себе опробовать, как это работает: как летим, как сдаем вещи в багаж. Возьмем с собой самую дорогую ручную кладь, посмотрим, что с ней будет после полета «Победой». Мы понимаем, что это нетривиально, и попробуем на себе все отработать», – рассказал Полубояринов.

«Мы сохраняем стандарты провоза ручной клади. При стыковочном рейсе клиенты, пересекаясь с «Аэрофлота» на «Победу», должны будут сдать ручную кладь (проходящую по стандарту Аэрофлота, но не помещающуюся в калибратор «Победы») в багажный отсек. Если тариф «Аэрофлота» будут включать провоз такой ручной клади, то в «Победу» конечно ничего доплачивать не нужно будет. Это не увеличит время обслуживания клиентов», – пояснил гендиректор лоукостера Андрей Калмыков.

«Пассажиры смогут пользоваться услугами группы «Аэрофлот» из Шереметьево, но по ценам ниже, чем раньше. Для группы синергия заключается в большей эффективности использования парка и других ресурсов, что в конечном итоге приведет к улучшению наших результатов, – отметил Панов. – Мы стыкуем все направления. Нет никакой разницы, какая авиакомпания группы летит – в этом суть групповой стратегии. [Помимо код-шерингового соглашения с «Победой» и передачи ей самолетов Boeing], мы еще передаем самолеты Superjet авиакомпании «Россия», которые летают из Шереметьево «Аэрофлота», и все рейсы стыкуются между собой. У нас почти нет ограничений, единственное – если временной интервал между двумя рейсами слишком короткий [менее 20 минут], то пассажир просто не успеет пересесть с одного самолета на другой».

«Победа» начнет выполнять полеты из Шереметьево с 11 мая. «Победа» уже открыла продажу билетов на своем сайте на рейсы в 12 российских городов (Пермь, Чебоксары, Горно-Алтайск, Екатеринбург, Нальчик, Петрозаводск, Сочи, Уфу, Барнаул, Владикавказ, Минеральные Воды, Ульяновск) и в Анталию. Ранее «Победа» выполняла рейсы только из Внуково. Полеты из Шереметьево, который является базовым аэропортом «Аэрофлота», должны помочь «оптимизированию всей маршрутной сети группы».

По словам Калмыкова, «Победа» не рассматривает полный уход из Внуково. Парк самолетов, которым сейчас оперирует «Победа» продолжит базироваться во Внуково, для полетов из Шереметьево будут использоваться самолеты Boeing 737, переданные из парка «Аэрофлота».

<https://tass.ru/ekonomika/10805323>

ТАСС; 2021.03.01; ГЕНДИРЕКТОР «АЭРОФЛОТА» ЗАЯВИЛ, ЧТО ВОПРОС ПРО «ПОБЕДЫ» СЕЙЧАС НЕ РАССМАТРИВАЕТСЯ

Вопрос ПРО лоукостера «Победа» на данный момент не рассматривается, сообщил журналистам генеральный директор «Аэрофлота» Михаил Полубояринов.

«Пока такого сценария [IPO «Победы»] у нас нет. Подготовка к IPO занимает больше года, процедуры подготовки длительные, да и нужно на рынок смотреть. Но в целом такая тема никогда не закрывалась», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

В 2019 году тогда гендиректор «Аэрофлота» **Виталий Савельев** (сейчас занимает пост **министра транспорта РФ**) заявил, что «Аэрофлот» планирует провести IPO 25% капитала «Победы».

<https://tass.ru/ekonomika/10805177>

ТАСС; 2021.03.01; FINNAIR МОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ В АПРЕЛЕ

Финская авиакомпания Finnair может возобновить полеты между Хельсинки и Москвой в апреле. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в **пресс-службе** перевозчика.

«По нашим текущим оценкам, полеты в Москву начнутся в апреле», – сказали там. Ранее перевозчик сообщал о том, что рейсы могут возобновиться в начале марта.

В декабре рейсы между Москвой и Хельсинки возобновила российская авиакомпания «Аэрофлот», в конце января Finnair начала выполнять рейсы между Хельсинки и Санкт-Петербургом.

С 19 марта по 13 мая 2020 года Финляндия закрывала границы, чтобы помешать распространению коронавируса. С 19 сентября страна разрешила въезд без необходимости самоизоляции из государств, число случаев заражения в которых не превышает 25 на 100 тыс. жителей в последние две недели. Граница Финляндии и России остается закрытой для туристов по крайней мере до 18 марта.

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

Железнодорожное сообщение между Финляндией и Россией временно приостановлено, однако между странами возобновлено авиасообщение. Кроме того, сохраняется возможность пересечь сухопутную границу на автомобиле. С 19 февраля Финляндия закрыла на ночь для пассажирского движения, кроме абсолютно необходимых поездок, три **пункта пропуска** на границе с РФ – Ваалимаа, Нуйямаа и Ниирала.

<https://tass.ru/ekonomika/10804535>

ТАСС; 2021.03.01; СУД НАЛОЖИЛ АРЕСТ НА ИМУЩЕСТВО ЭКС-ГЕНДИРЕКТОРА «ТРАНСАЭРО» БУРДИНА

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области наложил арест на имущество бывшего генерального директора признанной банкротом авиакомпании «Трансаэро» Александра Бурдина в пределах долгов на 245 млрд рублей, по которым его привлекли к субсидиарной ответственности, следует из определения суда.

«Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области определил: наложить арест на денежные средства и другое имущество Бурдина А. К. в пределах суммы 245 000 000 000 рублей», – говорится в документе.

В определении отмечается, что под арест попал жилой дом в Люберецком районе Московской области с земельным участком, а также счета в Райффайзенбанке и Газпромбанке. Суд также запретил Управлению Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Московской области совершать любые регистрационные действия с участком и домом.

Решение принято по требованию конкурсного управляющего «Трансаэро» Алексея Белокопыта, который осенью прошлого года добился в суде, чтобы Бурдина привлекли к субсидиарной ответственности по долгам авиакомпании. Сам Бурдин является фигурантом уголовного дела о растрате средств «Трансаэро» и заочно арестован судом в Москве на два месяца с момента экстрадиции в Россию, так как он, по данным следствия, находится за границей.

Управляющий мотивировал необходимость ареста имущества тем, что, поскольку Бурдин скрывается от следствия, «существует высокая вероятность того, что в дальнейшем Бурдин А. К. продолжит действовать недобросовестно, и по этой причине после определения размера субсидиарной ответственности без принятия испрашиваемых обеспечительных мер взыскание сумм возмещения вреда будет существенно затруднено или невозможно». Также управляющий указал, что Бурдин в 2018 и 2020 году уже продал часть принадлежащего ему имущества, в том числе две квартиры в Москве и автомобиль Jaguar.

В 2015 году «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей. В октябре того же года **Росавиация** аннулировала сертификат эксплуатанта авиакомпании. В 2017 году «Трансаэро» признали банкротом. В декабре прошлого года бывший главный бухгалтер «Трансаэро» Андрей Ковалев получил 7 лет колонии по делу о пособничестве в растрате и сокрытии денежных средств, за счет которых должно производиться взыскание налогов, сборов и страховых взносов. По версии обвинения, с декабря 2015 года по сентябрь 2017 года он способствовал Бурдину в хищении имущества предприятия на сумму свыше 560 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/10802993>

ГТРК БАРНАУЛ, 01.03.2021 06:38; БАРНАУЛЬСКИМ СТРОИТЕЛЯМ ПООБЕЩАЛИ ВЫВЕСТИ ИЗ-ПОД ОГРАНИЧЕНИЙ ЧАСТЬ ЗЕМЛИ ВБЛИЗИ АЭРОПОРТА

Переговоры об этом начнутся в марте, сообщил председатель правления Союза строителей Алтайского края Александр Мишустин.

По его словам, к решению проблемы подключились региональные власти. В ближайшее время заместитель председателя правительства края Александр Климин проведет совещание с участием разработчиков схемы охранных зон аэропорта Барнаула, которая перекрыла перспективные для застройки участки.

Мы эту проблему, мягко говоря, проспали, теперь надо отгрести назад. В ближайшее время, скорее всего в марте, у Климина Александра Анатольевича соберется расширенное совещание с участием разработчиков и тех, кто эту схему утверждал. Будут присутствовать все заинтересованные структуры, будем разговаривать. Схему согласовали, не обсудив с застройщиками. Она практически закрывает перспективы жилищного строительства для Барнаула.

Александр Мишустин, председатель правления Союза строителей Алтайского края
Напомним, в конце прошлого года **Росавиация** выделила окрестности барнаульского аэропорта в охранную зону и разделила ее на семь подзон. Многие участки попали под ограничения, на некоторых из них запрещено строить высотные здания. В результате, у Барнаула возникнут проблемы с развитием жилищного строительства.

<https://vesti22.tv/news/barnaulskim-stroitelnyam-pobeshchali-vyvesti-iz-pod-ogranicheniy-chast-zemli-vblizi-aeroporta/>

ПРАЙМ; 2021.03.01; РЖД СНИЗИЛИ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В ФЕВРАЛЕ

Перевозки пассажиров в поездах дальнего следования на **сети РЖД** в феврале снизились на 26,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 5,2 миллиона человек, сообщила компания.

Снижение перевозок пассажиров в дальнем следовании в январе составило 34,6%. Перевозки пассажиров в дальнем следовании в январе-феврале сократились на 31,1% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до 11,1 миллиона пассажиров. Пассажирооборот в этом сегменте в феврале составил 3,5 миллиарда пассажиро-километров (снижение на 32,4%), в январе-феврале – 7,9 миллиарда пассажиро-километров (снижение на 36%).

РЖД подготовили три сценария по пассажирским перевозкам в дальнем следовании на 2021 год с прогнозами снижения от 3,5% до 30% к уровню 2019 года в зависимости от эпидемиологической ситуации, рассказывал журналистам замгендиректора компании Дмитрий Пегов.

В частности, оптимистичный сценарий предусматривает, что ситуация с коронавирусом нормализуется с начала 2021 года и будут возобновлены международные пассажирские перевозки. Тогда снижение перевозок к уровню 2019 года будет составлять 3,5%. Базовый сценарий предполагает снижение в районе 6,9%, пессимистичный – в районе 20-30%. При этом Пегов не исключал, что в первом квартале 2021 года может быть снижение на 30-40%.

Перевозки пассажиров в пригородном сообщении на **сети РЖД** в феврале 2021 года снизились на 18,7% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составили 65,5 миллиона пассажиров, сообщила **компания**.

По оперативным данным, в январе текущего года такие перевозки сократились на 28,3%, до 57,6 миллиона пассажиров. Всего за январь-февраль в пригородном сообщении перевезено 125,4 миллиона пассажиров (снижение на 22,1%).

Пассажирооборот в феврале в пригородном сообщении сократился на 19,9%, до 1,9 миллиарда пассажиро-километров, в январе-феврале – на 24,3% – до 3,7 миллиарда пассажиро-километров.

Перевозки в пригородном сообщении составляют основную часть всех пассажирских перевозок на **сети РЖД**. Всего (пригородное сообщение и дальнее следование) на инфраструктуре **РЖД** в феврале было перевезено 70,7 миллиона пассажиров (снижение на 19,4%), в январе-феврале – 136,5 миллиона пассажиров (снижение на 22,9%).

Пассажирооборот в феврале сократился на 28,5% и составил 5,4 миллиарда пассажиро-километров, в январе-феврале – на 32,7% – до 11,6 миллиарда пассажиро-километров.

<https://1prime.ru/transport/20210301/833133932.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/10803709>