



Ежедневный мониторинг СМИ

1 ИЮНЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| РОССИЯ 24; 2021.05.31; В АЭРОПОРТУ ЧЕЛЯБИНСКА ОТКРЫЛСЯ ОБНОВЛЕННЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»..... | 5 |
| ВЕСТИ ЮЖНЫЙ УРАЛ; ДАРЬЯ ЕМЕЛЬДИНОВА; 2021.05.31; АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА РАСШИРЯЕТ ГЕОГРАФИЮ ПОЛЕТОВ ... | 5 |
| ИНТЕРФАКС; 2021.05.31; АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА ЗАВЕРШИЛ МОДЕРНИЗАЦИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА ЗА 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ..... | 6 |
| ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2021.05.31; АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА ПРОШЕЛ ПРОВЕРКУ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ | 8 |
| УРАЛПРЕСС; 2021.05.31; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ОЦЕНИЛ ВОЗМОЖНОСТИ ОБНОВЛЕННОГО ЧЕЛЯБИНСКОГО АЭРОПОРТА | 9 |
| ПЕРВЫЙ ОБЛАСТНОЙ; ЕВГЕНИЯ ШЕРШНЕВА; 2021.05.31; «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИТ ЧИСЛО РЕЙСОВ ИЗ ЧЕЛЯБИНСКА В МОСКВУ | 10 |
| РБК; 2021.05.31; РОСАВИАЦИЯ ОБЪЯСНИЛА РАСПОРЯЖЕНИЕ МИШУСТИНА О ЗАКРЫТИИ 44 АЭРОДРОМОВ..... | 11 |
| КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.06.01; ФРАНЦУЗ НЕ ДОШЕЛ ДО РУССКИХ СТОЛИЦ; AIR FRANCE СОКРАТИЛА ЧИСЛО РЕЙСОВ В МОСКВУ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ | 12 |
| РОССИЯ 24; 2021.06.01; АВИАСООБЩЕНИЕ РОССИИ С ЗАРУБЕЖНЫМИ СТРАНАМИ ВОССТАНАВЛИВАЕТСЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24» | 14 |
| ПЕРВЫЙ; 2021.06.01; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ГОСУДАРСТВАМИ, ГДЕ УЛУЧШИЛАСЬ ЭПИДЕМИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА..... | 14 |
| РОССИЯ 1; 2021.05.31; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ СТАЛИ УГРОЗОЙ ДЛЯ ПЕШЕХОДОВ. ВЕСТИ..... | 14 |
| РОССИЯ 1; 2021.05.31; АВИАКОМПАНИИ ПЕРЕСМОТРЯТ СТАНДАРТЫ ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ В САЛОНЕ. УТРО РОССИИ.. | 14 |

| | |
|--|----|
| РОССИЯ 1; 2021.05.31; ЗАПРАВКА АВТОМОБИЛЯ ГАЗОМ: ВЫГОДА ИЛИ РАЗОРЕНИЕ? УТРО РОССИИ | 15 |
| ТАСС; 2021.05.31; В МЕЖДУНАРОДНОМ АЭРОПОРТУ ЧЕЛЯБИНСК ОТКРЫЛИ ПУНКТ ПОГРАНИЧНОГО ПРОПУСКА | 15 |
| ТАСС; 2021.05.31; ТРУТНЕВ ВЫРАЗИЛ ОБЕСПОКОЕННОСТЬ ТЕМПАМИ РЕКОНСТРУКЦИИ ПОГРАНПЕРЕХОДОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ | 16 |
| ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.06.01; БЕС СКИДОК: ФАС СОЧЛА ПРЕФЕРЕНЦИИ ЛОУКОСТЕРАМ В АЭРОПОРТАХ ЗАКОННЫМИ; НИЗКОБЮДЖЕТНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ОБСЛУЖИВАЮТСЯ В АЛТАЙСКОЙ АВИАГАВАНИ В ЧЕТЫРЕ РАЗА ДЕШЕВЛЕ КОНКУРЕНТОВ | 16 |
| ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.06.01; «ПОБЕДЕ» ПОЯВЯТСЯ ПАССАЖИРЫ БИЗНЕС-КЛАССА; ЭКСПЕРТЫ СПОРЯТ, БУДЕТ ЛИ УСПЕШНЫМ ЗАПУСК СТЫКОВОЧНЫХ РЕЙСОВ ЛОУКОСТЕРА С «АЭРОФЛОТОМ» | 20 |
| ВЕДОМОСТИ; ДЕНИС ИЛЮШЕНКОВ, АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.06.01; «AURUS СТАНЕТ САМЫМ РУССКИМ АВТОМОБИЛЕМ»; МИНИСТР ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ ДЕНИС МАНТУРОВ О ПРОЕКТЕ AURUS, БУДУЩЕМ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ И ПОДДЕРЖКЕ ЗЕЛЕННОЙ ЭНЕРГЕТИКИ | 22 |
| КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2021.06.01; У «ЯМАЛ СПГ» ВСЕ ПУСКОНАЛАДИЛОСЬ; НОВАТЭК ВЫВЕЛ ЧЕТВЕРТУЮ ЛИНИЮ ПРОЕКТА НА ПОЛНУЮ МОЩНОСТЬ | 28 |
| ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2021.05.31; КОМИТЕТ СОВФЕДА РЕКОМЕНДОВАЛ РАТИФИЦИРОВАТЬ ПРОТОКОЛ ОБ УСИЛЕНИИ БОРЬБЫ С АВИАДЕБОШИРАМИ | 30 |
| ТАСС; 2021.06.01; РОССИЯ С 10 ИЮНЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ С ВОСЕМЬЮ СТРАНАМИ | 31 |
| ТАСС; 2021.06.01; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ С 2 ИЮНЯ | 32 |
| ТАСС; 2021.06.01; РОССИЯ ПРОДЛЕВАЕТ ПРИОСТАНОВКУ АВИАСООБЩЕНИЯ С ТУРЦИЕЙ И ТАНЗАНИЕЙ ДО 21 ИЮНЯ | 32 |
| РГ; 2021.05.31; РОССИЯ ВОЗОБНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ С РЯДОМ СТРАН И УВЕЛИЧИТ ЧИСЛО РЕЙСОВ | 33 |
| ТАСС; 2021.05.31; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫЛ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ХАБ В КРАСНОЯРСКЕ | 33 |

| | |
|---|----|
| ТАСС; 2021.05.31; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ ХАБА В КРАСНОЯРСКЕ В КИТАЙ ЛЕТОМ 2022 ГОДА..... | 34 |
| КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕЩИКОВА, ОКСАНА ПАВЛОВА; 2021.05.31; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАХАБ «АЭРОФЛОТА» ОТКРЫЛСЯ В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА; ЭТИМ ЛЕТОМ КОМПАНИЯ ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕВЕЗТИ ИЗ КРАСНОЯРСКА БОЛЕЕ 100 ТЫСЯЧ ПАССАЖИРОВ..... | 34 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ГУЛЬНАЗ ДАНИЛОВА; 2021.05.31; ИЗ УФЫ – В МИНСК; МЕЖДУ БАШКИРИЕЙ И БЕЛАРУСЬЮ ОТКРЫЛОСЬ АВИАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ | 35 |
| ТАСС; 2021.05.31; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ В МАЕ ОБСЛУЖИЛ РЕКОРДНОЕ ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ | 36 |
| ТАСС; 2021.05.31; ПРОВОЗ ДЕТСКИХ САМОКАТОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ НА РЕЙСАХ UTAIR С 1 ИЮНЯ СТАНЕТ БЕСПЛАТНЫМ..... | 37 |
| ТАСС; 2021.05.31; РОСТЕХ ПЛАНИРУЕТ РАЗРАБОТАТЬ САМОЛЕТНУЮ ВЕРСИЮ ВЕРТОЛЕТНОГО ДВИГАТЕЛЯ ВК-1600В37 | |
| ТАСС; 2021.05.31; ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ИЗ РФ ПРИБЫЛА В ЕГИПЕТ ДЛЯ ИНСПЕКЦИИ АЭРОПОРТОВ ХУРГАДЫ И ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХА | 38 |
| РИА НОВОСТИ; 2021.05.31; QATAR AIRWAYS ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РЕЙСОВ В РОССИЮ | 38 |
| ТАСС; 2021.05.31; МЕДВЕДЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ПОДУМАТЬ О ВВЕДЕНИИ БЕСПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ..... | 39 |
| ТАСС; 2021.05.31; МЕДВЕДЕВ НАЗВАЛ ДИСКРИМИНАЦИЕЙ СИТУАЦИЮ С НАЦЕНКОЙ НА ЗАКАЗ ТАКСИ С ДЕТСКИМ КРЕСЛОМ..... | 40 |
| НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ БАРСУКОВ; 2021.05.31; ВЛАДИМИР АФОНСКИЙ: ДЕФИЦИТ ВРАЧЕЙ И ФЕЛЬДШЕРОВ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ МЕДОСМОТРОВ ВОДИТЕЛЕЙ СОСТАВЛЯЕТ 300 ТЫС. ЧЕЛОВЕК..... | 41 |
| ТАСС; 2021.05.31; В МВД ОПРОВЕРГЛИ СООБЩЕНИЯ СМИ ОБ ОСНАЩЕНИИ АЛКОЗАМКАМИ АВТОМОБИЛЕЙ НЕТРЕЗВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ..... | 43 |
| ОСН; 2021.05.31; В АВТОМОБИЛЬНОМ СОЮЗЕ РАССКАЗАЛИ О МОШЕННИКАХ НА ПЛАТНЫХ АВТОДОРОГАХ..... | 43 |

| | |
|---|----|
| ВЕДОМОСТИ; ДЕНИС ИЛЬЮШЕНКОВ; 2021.06.01; КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА ПОПОЛНИЛАСЬ ВОДОРОДНЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ; ЭТО ШАНС НЕ ПОТЕРЯТЬ НОВЫЙ РЫНОК, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ | 44 |
| ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЕРЕМИНА; 2021.06.01; НАЙДУТСЯ ВСЕ: ГИБДД ВООРУЖИЛАСЬ ТЕХНОЛОГИЯМИ ПРОТИВ ЛИХАЧЕЙ; КОПТЕРЫ, МОБИЛЬНЫЕ ПРИЛОЖЕНИЯ И НОУТБУКИ ПОМОГАЮТ ПРЕДОТВРАТИТЬ ТРАГЕДИИ И НАЙТИ ВИНОВНЫХ | 46 |
| ИНТЕРФАКС; 2021.05.31; ИНТЕРВЬЮ: «НАША КОНЦЕПЦИЯ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ФЛОТА – ОКОЛО 70 СУДОВ К 2030Г» – ДИРЕКТОР ВОЛЖСКОГО ПАРОХОДСТВА | 50 |

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЯ 24; 2021.05.31; В АЭРОПОРТУ ЧЕЛЯБИНСКА ОТКРЫЛСЯ ОБНОВЛЕННЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В аэропорту Челябинска заработал обновленный международный терминал. Его пропускная способность заметно увеличена, что позволит запускать новые рейсы. Также этот терминал стал одним из лучших в стране по уровню обслуживания. Возможности челябинского аэропорта оценили губернатор Алексей Текслер и замминистра транспорта **Игорь Чалик**.

<https://www.vesti.ru/video/2303585>

ВЕСТИ ЮЖНЫЙ УРАЛ; ДАРЬЯ ЕМЕЛЬДИНОВА; 2021.05.31; АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА РАСШИРЯЕТ ГЕОГРАФИЮ ПОЛЕТОВ

В Челябинском аэропорту после ремонта начал работать международный терминал. Он уже принимает первые самолёты из-за границы. Внутри обновили всё: информационное табло, стойки регистрации и паспортного контроля – их увеличили почти в два раза. А скоро станет и больше стран. Куда можно будет улететь из южноуральской столицы, рассказывает корреспондент ГТРК «Южный Урал» Дарья Шведова.

Обновлённый международный терминал уже принимает первых посетителей. И вот что здесь изменилось. Обновилось оформление, появились новые вывески, стоек паспортного контроля стало двадцать. Губернатор показывает международный терминал **замминистру транспорта** страны.

– В апреле весь объём работ был выполнен. Мы прошли все аттестации.

Директор компании «Новапорт» (она занимается развитием воздушной гавани) Сергей Рудаков, активно жестикулируя руками, рассказывает **замминистру Игорю Чалику** о плюсах «челябинского Курчатова». Подача краткая, особенная.

– Полоса достойная, периметр достойный, безопасность достойная.

К слову о достойной полосе. Ещё в феврале аэродром получил третью категорию Международной ассоциации гражданской авиации. Проще говоря, может принимать самолёты в любую погоду.

«Мы установили самое современное оборудование. Аэропорт Челябинска – сейчас один из самых современных аэропортов в

Российской Федерации», – подчеркивает заместитель министра транспорта РФ Игорь Чалик.

Небывалый простор в зоне регистрации отмечают не только чиновники и пассажиры, но и сотрудники.

«Новый масштаб получается, так как раньше был более компактный международный сектор. Надеемся, что пассажиры будут довольны, что не будет очереди. В старом вокзале было три стойки регистрации, теперь – шесть», – говорит диспетчер автоматизированных систем Ирина Колесникова.

Раньше отсюда улетали самолеты как в российские города, так и за границу. Сейчас такого «винегрета» нет.

«Даже и не верится, сегодня мы можем не один самолёт принимать и отправлять как раньше международный, а два или даже три. Почти весь СНГ летает и заявился, все туристические направления», – отмечает губернатор Челябинской области Алексей Текслер.

Но этот список со временем будет расширен. Ведь ещё не все страны, по понятным причинам, открыли свои границы для туристов. Алексей Текслер поделился ближайшими планами – обновить аэродром Магнитогорска.

<https://www.chelvtv.ru/aeroport-chelyabinska/>

ИНТЕРФАКС; 2021.05.31; АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА ЗАВЕРШИЛ МОДЕРНИЗАЦИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА ЗА 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Международный аэропорт «Челябинск» им. И.В.Курчатова (АО «Челябинское авиапредприятие», находится под управлением «Новапорта») завершил модернизацию международного терминала, сообщил губернатор Челябинской области Алексей Текслер журналистам в понедельник.

Согласно материалам к мероприятию, посвящённому завершению модернизации, инвестиции ООО «Новапорт Холдинг» в общестроительные работы и оборудование составили 1,1 млрд рублей собственных и земных средств.

Кроме того, затраты на техперевооружение **пункта пропуска** через границу в аэропорту составили 424 млн рублей. Финансирование осуществлялось за счёт средств федерального бюджета в рамках федерального проекта «Логистика международной торговли» нацпроекта «Международная кооперации экспорт».

«Что касается международных рейсов, они начаты. Сегодня мы, по сути, говорим об открытии международного терминала», – сказал губернатор.

«Мы установили самое современное оборудование здесь. И аэропорт Челябинска – сейчас действительно один из самых современных в РФ», – сказал заместитель министра транспорта РФ Игорь Чалик, участвовавший в осмотре терминала после реконструкции.

После реконструкции площадь терминала МВЛ увеличилась до 15,2 тыс. кв. метров с 4,6 тыс. кв. метров, пропускная способность – до 400 пассажиров в час с 200 пассажиров в час, число кабин паспортного контроля до 20 с 12.

Как сообщалось, в аэропорту Челябинска в течение последних лет велась поэтапная модернизация, которая предусматривала обновление как аэропортового комплекса за счет средств его собственника – холдинга «Новпорт», так и аэродромной инфраструктуры за счет бюджетных средств в рамках государственной программы **«Развитие транспортной системы РФ»**.

Также сообщалось, что в феврале этого года была завершена модернизация аэродромного комплекса аэропорта. Так, была расширена взлетно-посадочная полоса, реконструированы искусственные покрытия сети рулежных дорожек, оборудована площадка для обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью, увеличена площадь перрона до 257 тыс. кв. метров, что позволяет разместить на стоянке 28 воздушных судов. Также в аэропорту усовершенствованы объекты радиотехнического обеспечения полетов, заменено светосигнальное оборудование, установлена система огней высокой интенсивности и 22 мачты освещения.

По данным **Росавиации**, в результате проведённых работ аэропорт Челябинска получил третью категорию ИКАО (международной организации гражданской авиации) и стал единственным всепогодным международным аэропортом на Урале. В частности, аэропорт может принимать воздушные суда любого типа, включая дальнемагистральные, в том числе в сложных погодных условиях.

Со ссылкой на **руководителя Росавиации Александра Нерадько** сообщалось, что затраты на реконструкцию аэропорта Челябинска оценивались в сумму 10,6 млрд рублей, из них средства федерального бюджета – 5,3 млрд рублей, остальное – частные инвестиции.

В ноябре 2019 года «Новпорт» открыл в аэропорту Челябинска терминал для внутренних рейсов пропускной способностью 2,5 млн пассажиров в год. Объем инвестиций составил 3,6 млрд рублей.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/79047>

На ту же тему:

<https://fedpress.ru/news/74/society/2751152>

<https://www.chel.kp.ru/online/news/4311323/>

<https://www.chel.kp.ru/online/news/4311580/>

https://chel.aif.ru/society/terminal mezhdunarodnyh avialinij aeroporta rasshirili_v_chelyabinske

<https://m.1obl.ru/news/o-lyudyakh/zamministra-transporta-rossii-otsenil-novyy-mezhdunarodnyy-terminal-aeroporta-chelyabinska/>

<https://gubernia74.ru/articles/news/1103948/>

<https://cheltoday.ru/articles/sobytiya/chelyabintsy-smogut-uletet-iz-svoego-aeroporta-na-kurorty-egipta-kipra-i-turtsii/>

<https://uralpolit.ru/news/chel/31-05-2021/237481>

https://www.securitymedia.ru/news_one_13065.html

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2021.05.31; АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА ПРОШЕЛ ПРОВЕРКУ ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ

Заместитель министра транспорта Российской Федерации оценил реконструкцию международного терминала челябинского аэропорта. Свое экспертное мнение **Игорь Чалик** высказала во время визита с губернатором на объект.

«Выполненная модернизация, кроме собственно увеличения площади международного терминала, позволила оснастить и таможенный, и пограничный пункты пропуска самым современным оборудованием, теперь эти площади необходимо наполнить пассажирами», – отметил заместитель министра транспорта России Игорь Чалик.

Решить эту задачу, по словам замминистра, Челябинской области поможет правительство РФ и сам **Минтранс**. При этом основной акцент должен быть сделан на балансе интересов, считает московский гость. Напомним, масштабная реконструкция в челябинском аэропорту длилась в течение двух лет. При этом площадь международного сектора увеличилась до 15, 2 тыс. квадратных метров, а пропускная способность терминала выросла с 220 до 400 пассажиров в час.

«Сегодня мы можем принимать и отправлять по международным направлениям не один самолет, как раньше, а два или три. У нас вдвое увеличилось количество кабинок паспортного контроля. Это очень важно для пассажиров», – отметил губернатор Челябинской области Алексей Текслер.

Выполнять международные рейсы в аэропорту имени Игоря Курчатова начали на прошлой неделе, 29 мая. Сейчас улететь из Челябинска можно в страны СНГ и Египет. В работе по согласованию рейсы на Кипр и в Объединенные Арабские Эмираты.

«Раньше из Челябинска летали только чартеры, поэтому приходилось выбираться в Екатеринбург или вообще из Москвы за рубеж лететь. В новом терминале еще не был, но планирую им пользоваться, когда откроют авиасообщение в нужные мне направления», – прокомментировал «ФедералПресс» челябинец Максим Фридман.

Отметим, что челябинский аэродром теперь может принимать самолеты при любой погоде: он получил IIIА категорию ИКАО. А пропускная способность нового терминала внутренних воздушных линий позволяет обслуживать 2 млн пассажиров в год. В итоге обновление инфраструктуры всего аэропорта позволяет говорить о ежегодном пассажиропотоке в 3 млн человек и расширении географии авиaperевозок. Этот момент глава Южного Урала и замглавы Минтранса РФ также обсудили на рабочей встрече вместе с вопросами субсидирования авиарейсов в этом году и планы на 2022 год.

<https://fedpress.ru/news/74/society/2751152>

УРАЛПРЕСС; 2021.05.31; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ОЦЕНИЛ ВОЗМОЖНОСТИ ОБНОВЛЕННОГО ЧЕЛЯБИНСКОГО АЭРОПОРТА

Заместитель министра транспорта Российской Федерации Игорь Чалик сегодня, 31 мая, оценил результат реконструкции международного терминала и новый терминал внутренних авиалиний челябинского аэропорта имени Курчатова. Столичного гостя сопровождал губернатор Челябинской области Алексей Текслер.

Игорь Чалик отметил, что «выполненная модернизация, кроме собственно увеличения площади международного терминала, позволила оснастить и таможенный, и пограничный пункты пропуска самым современным оборудованием». Теперь, по его словам, эти площади необходимо наполнить пассажирами.

«Данная задача стоит на первом месте, и она будет решаться совместно правительством, минтрансом и администрацией аэропорта. Здесь, безусловно, нужен баланс интересов, для того чтобы пассажирам было комфортно летать через челябинский аэропорт», – подчеркнул Игорь Чалик.

Как напомнили в пресс-службе областного правительства, масштабная реконструкция воздушной гавани южноуральской столицы проходила в течение двух лет.

За это время был введен в эксплуатацию новый терминал внутренних воздушных линий аэропорта «Челябинск» с четырьмя телетрапами пропускной способностью более двух миллионов пассажиров в год, привокзальной площадью на 560 машино-мест и с новой инженерной инфраструктурой.

Кроме того, здесь построили новый перрон с местами стоянок воздушных судов (30 новых мест стоянки, в том числе 11 – под широкофюзеляжные воздушные суда) и провели реконструкцию части взлетно-посадочной полосы.

Челябинский аэродром получил IIIА категорию ИКАО, что позволяет принимать современные воздушные суда при любой погоде.

Также завершились работы по расширению терминала международных воздушных линий.

Пропускная способность терминала в результате выросла почти вдвое (с 220 до 400 пассажиров в час); было почти в два раза увеличено число кабин паспортного контроля (с 11 до 20); значительно увеличилась площадь международного сектора (до 15,2 тысячи квадратных метров).

Кроме того, было осуществлено техническое перевооружение воздушного пункта пропуска через государственную границу РФ.

В пресс-службе правительства Челябинской области отметили, что обновление инфраструктуры увеличит пропускную способность аэропорта до трех миллионов пассажиров в год, что позволит расширить сеть прямых авиамаршрутов.

<https://uralpress.ru/news/obshchestvo/zamministra-transporta-rf-ocenil-vozmozhnosti-obnovlennogo-chelyabinskogo-aeroporta>

ПЕРВЫЙ ОБЛАСТНОЙ; ЕВГЕНИЯ ШЕРШНЕВА; 2021.05.31; «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИТ ЧИСЛО РЕЙСОВ ИЗ ЧЕЛЯБИНСКА В МОСКВУ

В июне 2021 года компания «Аэрофлот» увеличит количество рейсов из Челябинска в Москву на самолетах Airbus. Об этом губернатор Челябинской области Алексей Текслер сообщил 31 мая во время рабочей встречи с заместителем министра транспорта России Игорем Чаликом.

«Мы обсуждали и стоимость перелета, и загрузку, в том числе до Москвы. „Аэрофлот“ после нашей совместной работы принял решения. Сейчас возвращаются большие борты. С июня существенно увеличивается „Аэрофлотом“ количество рейсов, которое будет совершаться на Airbus. Здесь мы тоже видим, что нас слышат, и за это тоже отдельное спасибо Минтрансу. Это напрямую влияет на стоимость перелетов, что очень важно для наших жителей», – заявил Алексей Текслер.

С 29 мая в челябинском аэропорту начались вылеты по международным направлениям. Авиакомпания Royal Flight запустила чартерные рейсы из южноуральской столицы в Каир. Перевозить пассажиров на самолетах Boeing-757 будут один раз в неделю, по субботам. Ранее лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») открыл продажу билетов на прямые рейсы в

Ларнаку (Кипр) из Челябинска. Полетная программа начнется 18 июня, рейсы запланированы до конца сентября.

<https://www.1obl.ru/news/o-lyudyakh/aeroflot-uvlichit-chislo-reysov-iz-chelyabinska-v-moskvu/>

На ту же тему:

<https://74.ru/text/transport/2021/05/31/69943379/>

<https://up74.ru/articles/news/131029/>

<https://obzor174.ru/aeroflot-uvlichit-kolichestvo-chelyabinskih-reysov-v-moskvu>

<https://obzor174.ru/vopros-zagruzki-chelyabinskogo-aeroporta-na-mezhdunarodnye-napravleniya-budut-reshat-na-federalnom>

<https://m.ura.news/news/1052487485>

РБК; 2021.05.31; РОСАВИАЦИЯ ОБЪЯСНИЛА РАСПОРЯЖЕНИЕ МИШУСТИНА О ЗАКРЫТИИ 44 АЭРОДРОМОВ

Распоряжение премьер-министра России **Михаила Мишустина** закрыть для обслуживания воздушных судов 44 аэродрома не повлечет за собой закрытия аэропортов. Об этом РБК сообщили в **Росавиации**.

В **пресс-службе** добавили, что документ предусматривает перевод данных аэродромов из категории «аэродром гражданской авиации» в категорию «посадочная площадка», что не повлечет за собой уменьшение числа рейсов и снижение пассажиропотока.

«Распоряжение издано в целях уменьшения финансовой нагрузки на операторов аэропортов. Перевод инициируется операторами аэродромов в целях оптимизации финансовой деятельности и не предполагает снижение интенсивности полетов воздушных судов и объемов перевозок», – заверили в **Росавиации**.

Ранее, 26 мая, **Мишустин** подписал распоряжение закрыть для обслуживания воздушных судов гражданской авиации 44 аэродрома. В перечень вошли аэродромы Богучаны, Енисейск, Каменка, Комсомольск-на-Амуре (Дземги), Тура-МВЛ, Онега, Ярцево и другие. Основная часть из них расположена в Заполярном районе Ненецкого автономного округа, Архангельской области, Красноярском крае и Иркутской области.

По данным **Росавиации**, сейчас 43 аэропортов, указанных в перечне, уже эксплуатируются в качестве посадочных площадок. Использование одного аэродрома – Комсомольск-на-Амуре (Дземги) – для коммерческих полетов гражданской авиации не предполагается.

Аэродромы Енисейск, Тура (МВЛ) и Ярцево в данный момент не используются для выполнения перевозок самолетами – там приземляются только вертолеты Ми-8.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/60b4b73a9a794733a7e7a7bb>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/05/31/v-rosaviacii-obiasnili-zakrytie-desiatkov-aerodromov.html>

<https://smotrim.ru/article/2568900>

КОММЕРСАНТЪ; АЙГУЛЬ АБДУЛЛИНА; 2021.06.01; ФРАНЦУЗ НЕ ДОШЕЛ ДО РУССКИХ СТОЛИЦ; AIR FRANCE СОКРАТИЛА ЧИСЛО РЕЙСОВ В МОСКВУ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Проблемы авиаперевозчиков с облетом Белоруссии, казавшиеся решенными, полностью не исчезли. Air France отменила треть рейсов из Парижа в Москву и часть рейсов в Санкт-Петербург, запланированных на июнь, без объяснения причин: компания сообщила, что не смогла согласовать с Россией изменение маршрута на 31 мая. С похожими сложностями ранее столкнулась и Austrian Airlines. Впрочем, часть перевозчиков благополучно получила разрешения. Эксперты спорят, в чем истинная причина отмены рейсов: в новом витке противостояния России и ЕС вокруг белорусских авиасанкций или в желании перевозчика отменить убыточные рейсы под благовидным предлогом.

Французская авиакомпания Air France отменила 21 из 60 рейсов из Парижа в Москву, запланированных на июнь. Также, судя по сайту перевозчика, в следующем месяце не будут осуществлены пять из 18 рейсов из Парижа в Санкт-Петербург, которые, по данным Flightradar, традиционно обходят Белоруссию. При этом 31 мая самолет перевозчика успешно приземлился в Пулково, хотя оба рейса в Шереметьево были отменены.

Представители перевозчика объяснили, что не смогли согласовать с российскими регуляторами изменения в маршруте.

29 мая **Росавиация** объяснила проблемы с согласованием рейсов европейских авиакомпаний в обход Беларуси большим количеством заявок. Регулятор предупредил авиакомпании о возможном замедлении утверждения необходимых документов. Как ранее сообщал “Ъ”, изменения в регулярные рейсы должны согласовываться с **Росавиацией** и ОрВД как минимум за три рабочих дня, но на практике, рассказывали “Ъ” участники рынка, все правки вносятся «в рабочем порядке» и довольно быстро.

После заявления **Росавиации** инцидент казался исчерпанным. Уже 30 мая Air France, Austrian Airlines, польская LOT и другие перевозчики с субботы начали получать допуски на полеты в Россию в обход Белоруссии. При этом, например, LOT еще 25 мая изменила свой маршрут рейса LO677 Варшава–

Москва и с этого дня летает через Литву и Латвию. По расписанию выполняется и рейс LH1452 немецкой Lufthansa, которая с 24 мая летает из Франкфурта в Москву через польское, литовское и латвийское воздушные пространства.

В **Росавиации**, рассказывает источник “Ъ” в отрасли, прецедент с Air France объясняют тем, что французская сторона некорректно подает документы на перерегистрацию.

«Это, по мнению агентства, исключительно процедурные моменты, связанные с заявителем», – говорит он. В **Росавиации** комментировать ситуацию отказались.

Версия с бюрократическими сложностями и большой загрузкой **Росавиации** с учетом кризисного международного трафика не выдерживает критики, полагает другой собеседник “Ъ” в отрасли. «Большее недоумение вызывали только объяснения, что аэропорты загружены и не успевают принять все рейсы из-за правок в расписании, – говорит он. – Есть ощущение, что продолжается игра с противостоянием двух сторон – России и Евросоюза – в споре вокруг белорусских авиационных санкций. ЕС продолжает настаивать на разбирательстве из-за скандала с Ryanair, пока Россия пытается минимизировать политические и экономические последствия».

Air France еще ни разу не конкретизировала обстоятельства отказа, замечает один из собеседников “Ъ”: «Пусть авиакомпания объяснит, какие точки входа пыталась одобрить, как менялось время прибытия, в какие сроки обычно получала согласования, – ничто из этого пока публично не проговаривалось, тогда как рейсы отменили уже на месяц вперед». На момент публикации комментарии от Air France “Ъ” не поступили.

Наиболее вероятная причина отмены рейсов из Парижа в Москву – их низкая коммерческая загрузка, полагает гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий.

«Признавать, что билеты распродаются хуже, чем у конкурентов, – это репутационные издержки, осложняющие и без того непростое финансовое положение перевозчика», – говорит эксперт. Он напоминает, что ирландская Ryanair обратилась в суд ЕС из-за выделения той дискриминирующей, по мнению истца, конкурентов госсубсидии в €3,4 млрд. В случае победы Ryanair Air France-KLM придется возвращать средства, полагает господин Ланецкий, и поэтому сейчас «перевозчик может стремиться погасить любые негативные инфоповоды».

<https://www.kommersant.ru/doc/4837598>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/11516953>

<https://ria.ru/20210531/reys-1734926776.html>

РОССИЯ 24; 2021.06.01; АВИАСООБЩЕНИЕ РОССИИ С ЗАРУБЕЖНЫМИ СТРАНАМИ ВОССТАНАВЛИВАЕТСЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Россия со 2 июня возобновляет регулярное авиасообщение с Великобританией, а с 10 июня – с рядом других стран.

<https://www.vesti.ru/video/2303699>

ПЕРВЫЙ; 2021.06.01; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ГОСУДАРСТВАМИ, ГДЕ УЛУЧШИЛАСЬ ЭПИДЕМИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА

Уже завтра первые регулярные рейсы в Лондон. Начиная с 10 июня, лайнеры будут по расписанию летать в Австрию, Венгрию, Ливан, Люксембург, а также на Маврикий, в Марокко и Хорватию. С того же дня увеличится количество рейсов в Грецию, Азербайджан, Армению, Катар, Узбекистан, Таджикистан, Египет и Сербию. Из Москвы снова будут возить в Мюнхен. В Албанию полетят чартеры. В столицу Белоруссии самолеты будут отправляться 10 раз в неделю. А до Полоцка и Гомеля опять запустят поезда. При этом ограничения, которые касаются Турции и Танзании, продлеваются до 21 июня. Восстановить авиасообщение не позволяет плохая статистика по коронавирусу в этих странах.

https://www.1tv.ru/news/2021-06-01/407452-rossiya_vozobnovlyayet_aviasoobschenie_s_gosudarstvami_gde_uluchshilas_epidemicheskaya_obstanovka

РОССИЯ 1; 2021.05.31; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ СТАЛИ УГРОЗОЙ ДЛЯ ПЕШЕХОДОВ. ВЕСТИ

Электросамокаты возникают на городских улицах мгновенно, мчатся на большой скорости, и обычная пешая прогулка порой становится опасной. Сегодня электросамокаты стали одним из самых опасных видов транспорта – с каждым днем фиксируют все больше происшествий, связанных с этим средством передвижения.

<https://www.vesti.ru/video/2303726>

РОССИЯ 1; 2021.05.31; АВИАКОМПАНИИ ПЕРЕСМОТРЯТ СТАНДАРТЫ ПРОВОЗА ЖИВОТНЫХ В САЛОНЕ. УТРО РОССИИ

Улететь в отпуск с домашним питомцем скоро смогут многие россияне. Российские авиакомпании планируют увеличить предельный вес животного, допускаемого к полету в салоне.

<https://www.vesti.ru/video/2303318>

РОССИЯ 1; 2021.05.31; ЗАПРАВКА АВТОМОБИЛЯ ГАЗОМ: ВЫГОДА ИЛИ РАЗОРЕНИЕ? УТРО РОССИИ

По данным аналитиков, за последние три месяца российские автовладельцы стали в два раза реже переходить с бензина на газобаллонное оборудование. Среди причин – высокая цена на пропан-бутан: с начала года в некоторых регионах она поднялась на 15 процентов. Почему газ дорожает так быстро? И по-прежнему ли ездить на нем выгодно?

<https://www.vesti.ru/video/2303334>

ТАСС; 2021.05.31; В МЕЖДУНАРОДНОМ АЭРОПОРТУ ЧЕЛЯБИНСК ОТКРЫЛИ ПУНКТ ПОГРАНИЧНОГО ПРОПУСКА

Постоянный грузо-пассажирский **пункт пропуска** через государственную границу Российской Федерации открыли в международном аэропорту Челябинск им. И. В. Курчатова, следует из приказа, опубликованного на официальном интернет-портале правовой информации **Министерством транспорта РФ**.

«Открыть воздушный грузо-пассажирский постоянный многосторонний **пункт пропуска** через государственную границу Российской Федерации в международном аэропорту Челябинск (Баландино) (Челябинская область)», – говорится в документе.

Ранее сообщалось, что подрядчики завершили проект модернизации терминала международных авиалиний аэропорта Челябинск. Она шла с июля 2019 года, инвестиции в общестроительные работы и оборудование составили 1,1 млрд рублей, в техническое перевооружение **пункта пропуска** – 424 млн рублей. Международный сектор расширили за счет высвободившихся площадей сектора внутренних авиалиний, который переехал в новое здание (площадь увеличена с 4,6 тыс. кв. м до 15,2 тыс. кв. м, годовой объем пассажиров увеличен с 300 тыс. до 597 тыс. человек). Реконструкция велась по государственной программе «Развитие транспортной системы» и **комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**.

В ноябре 2019 года был запущен новый терминал челябинского аэропорта, который строили с лета 2018 года.

Международный аэропорт Челябинск им. И. В. Курчатова – один из наиболее интенсивно развивающихся аэропортов федерального значения, крупнейший на Южном Урале транзитный узел на маршрутах, соединяющих Европу и Азию.

<https://tass.ru/ural-news/11522309>

ТАСС; 2021.05.31; ТРУТНЕВ ВЫРАЗИЛ ОБЕСПОКОЕННОСТЬ ТЕМПАМИ РЕКОНСТРУКЦИИ ПОГРАНПЕРЕХОДОВ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Вице-премьер – полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев выразил обеспокоенность темпами реконструкции **пунктов пропуска** через границу РФ.

«К сожалению, есть два направления работы, которые вызывают у меня отрицательные эмоции. Это строительство аэропортов и посадочных площадок, а также строительство и реконструкция погранпереходов. По погранпереходам <...> поеду смотреть (во вторник полпред планирует осмотреть погранпереходы в Приморье – прим. ТАСС), что там происходит, потому что предыдущую поездку вспоминаю со сложными эмоциями», – сказал Трутнев журналистам в понедельник после прошедшего во Владивостоке межведомственного совещания Минвостокразвития РФ и Генпрокуратуры России.

Заместитель генерального прокурора РФ Дмитрий Демешин добавил, что о сроках завершения работ по устройству малых аэродромных территорий и других инфраструктурных проектов в Приамурье и Сахалинской области будет заявлено в течение ближайших полутора лет.

<https://tass.ru/ekonomika/11515881>

На ту же тему:

https://hab.aif.ru/money/yuriy_trutnev_rasskazal_o_probleme_rekonstrukcii_aeroportov_v_dfo

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.06.01; БЕС СКИДОК: ФАС СОЧЛА ПРЕФЕРЕНЦИИ ЛОУКОСТЕРАМ В АЭРОПОРТАХ ЗАКОННЫМИ; НИЗКОБЮДЖЕТНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ ОБСЛУЖИВАЮТСЯ В АЛТАЙСКОЙ АВИАГАВАНИ В ЧЕТЫРЕ РАЗА ДЕШЕВЛЕ КОНКУРЕНТОВ

ФАС не увидела нарушения антимонопольного законодательства в том, что аэропорт Горно-Алтайска предоставил преференции авиакомпаниям-лоукостерам. Алтайская авиагавань первой в России прописала в положении о скидках особые условия для лоукостеров в целях стимулирования других авиаперевозчиков к снижению стоимости авиабилетов. При этом российское законодательство не содержит четкого определения термина «лоукостер». S7 Airlines усмотрела в этом нарушение и пожаловалась в местный ФАС, сообщили «Известиям» в компании. Стремление администрации аэропорта повлиять на цены может нести в себе признаки злоупотребления

доминирующим положением, ведь аэропорт Горно-Алтайска является безальтернативным для перевозчиков в данном регионе, считают юристы.

Усмотреть нарушение

Авиакомпания S7 Airlines пожаловалась в управление ФАС по Республике Алтай на аэропорт Горно-Алтайска (принадлежит АФК «Системе» и структуре Сбербанка «СБК Баланс» в пропорциях 60 на 40%). Поводом стали преференции на наземное обслуживание, которые аэропорт предоставляет лоукостерам.

Алтайская авиагавань отказала S7 Airlines в предоставлении скидок на обслуживание воздушных судов и призвала авиакомпанию «снизить цены до уровня лоукостера», чтобы она имела возможность претендовать на получение скидок, сказал «Известиям» представитель S7. Хотя в тот момент, когда компания просила скидок, в маркетинговой политике аэропорта не было зафиксировано условие «лоукостер». S7 после этого обратилась в местное управление ФАС, которое не увидело нарушения в действиях аэропорта. В конце апреля преференции для лоукостеров были формально закреплены в положении о скидках авиагавани.

– УФАС по Республике Алтай не усмотрел нарушений в действиях аэропорта. ФАС России также отказал S7 Airlines в возбуждении дела по жалобам на маркетинговую политику аэропорта прежней редакции, – заявил представитель S7 Group.

Анализ предоставления скидок аэропортом Горно-Алтайска проводило Алтайское республиканское УФАС России, сказали «Известиям» в **пресс-службе** ФАС, уточнив, что нарушений законодательства действительно не было выявлено. Там добавили, что в случае несогласия с решением антимонопольного органа заявители могут обжаловать его в апелляционной комиссии ФАС или обратиться в суд.

Кроме S7 в Горно-Алтайск летают авиакомпании «Победа», «Аэрофлот», «Уральские авиалинии» и Nordwind. На запрос «Известий» они не ответили. Не дал **комментариев** и алтайский аэропорт.

Непрозрачное предложение

Аэропорт Горно-Алтайска первым в России прописал в положении о скидках особые условия для лоукостеров. Авиагавань преследует цель простимулировать всех перевозчиков к снижению тарифов, говорится в ее маркетинговой программе: «Авиакомпаниям-лоукостерам, выполняющим регулярные рейсы в Горно-Алтайск по тарифам для пассажиров ниже, чем на железнодорожном транспорте, устанавливаются не только скидки на постоянной основе, но и применяется пакетное соглашение».

Пакетное соглашение дает возможность аэропорту сделать любое предложение авиакомпании, так как оно непрозрачно – без четких границ дисконта и явных параметров соответствия, сказал «Известиям» источник в крупной российской авиакомпании. По его словам, такие скидки получает только «дочка» «Аэрофлота» – лоукостер «Победа». Преференции позволяют перевозчику обслуживаться в алтайском аэропорту в четыре-пять раз дешевле конкурентов, уточнил собеседник.

– В Горно-Алтайске составляющая аэропортового обслуживания в стоимости билета вылетающего пассажира – около 2,5 тыс. рублей по прейскуранту. Если лоукостер снижает ее до 500 рублей на пассажира, то на его рейсы начинается переток пассажиров от конкурентов, – пояснил источник «Известий» в крупной авиакомпании.

Наземное обслуживание авиакомпании в аэропорту составляет в себестоимости перевозки 16–20% в зависимости от дальности полетов, говорит исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

Нечеткие критерии

В положении о скидках аэропорт не установил четких критериев, когда авиакомпания признается лоукостером и получает соответствующие преференции, говорит представитель S7 Group. Единственным условием для их получения является такая формулировка: «Лоукостер – авиакомпания, выполняющая полеты по тарифу для пассажиров ниже, чем на железнодорожном транспорте». При этом железной дороги в Республике Алтай нет, и поездом до ее столицы добраться нельзя. Ближайший ж/д вокзал находится в другом регионе – в Алтайском крае, в городе Бийск (от него до аэропорта Горно-Алтайска по дороге 100 км).

– Это условие может быть выполнено совершенно по-разному: по данному тарифу можно продавать всю емкость воздушного судна, а можно только одно-два места. Способ определения железнодорожного тарифа не прописан, хотя он постоянно меняется в зависимости от дат и глубины покупки. Что происходит со скидками, если тариф лоукостера в какие-то даты превышает железнодорожный? Идет ли сравнение с плацкартом, купе или СВ? – задается вопросом представитель компании.

У S7 Airlines текущие тарифы ниже железнодорожных, поэтому действие новой политики аэропорта должно распространяться также на нее, и для этого не требуется снижать стоимость авиабилетов, сказали «Известия» в компании, уточнив, что полеты в аэропорт Горно-Алтайска авиакомпания выполняет в штатном режиме.

Признаки злоупотребления

На сегодняшний день российское законодательство не содержит четкого определения термина «лоукостер», говорит управляющий партнер юридической компании «Иккерт и партнеры» Павел Иккерт.

– Отнесение авиакомпании к числу лоукостеров носит исключительно маркетинговый характер, и таковым может назвать себя на законных основаниях любой авиаперевозчик вне зависимости от проводимой им ценовой политики, – указывает юрист.

Эксперт пояснил, что администрация аэропорта не вправе относить ту или иную компанию к числу лоукостеров, основываясь на собственном мнении, и должна предоставлять льготу неограниченному кругу компаний, которые удовлетворяют требованиям. Смысл льгот в том, что они предполагают установление известных всем заинтересованным лицам критериев, соответствие которым формирует основание для предоставления преимущества, дополнил он.

В качестве критерия отнесения компании к числу лоукостеров назвать стоимость железнодорожного билета нельзя, потому что это значение динамически меняется и во времени, и в зависимости от условий перевозки пассажиров: билеты на один и тот же поезд в зависимости от класса вагона и скидок могут существенно отличаться, объясняет юрист. По его словам, тогда должно быть указано конкретное значение стоимости такого билета либо промежуток времени, в течение которого продавались билеты, цены на которые являются критерием для предоставления льготы или отказа.

– Само стремление администрации аэропорта, являющегося для перевозчиков безальтернативным в данном регионе, повлиять на цены может нести в себе признаки злоупотреблением доминирующим положением, направленным на вмешательство в ценовую политику авиакомпаний, – считает Павел Иккерт.

По его словам, вызывает сомнение факт законности вмешательства администрации аэропорта в рыночные механизмы ценообразования. Юрист указал, что это прерогатива рынка, в исключительных случаях уполномоченных органов государственной власти, к числу которых администрация аэропорта не относится.

<https://iz.ru/1171844/maksim-talavrinov/bes-skidok-fas-sochla-preferentcii-loukosteram-v-aeroportakh-zakonnymi>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.06.01; «ПОБЕДЕ» ПОЯВЯТСЯ ПАССАЖИРЫ БИЗНЕС-КЛАССА; ЭКСПЕРТЫ СПОРЯТ, БУДЕТ ЛИ УСПЕШНЫМ ЗАПУСК СТЫКОВОЧНЫХ РЕЙСОВ ЛОУКОСТЕРА С «АЭРОФЛОТОМ»

Те пассажиры, кто купил билеты класса «комфорт» и «бизнес» на стыковочный рейс «Аэрофлота», часть которого выполняет «Победа», получают на борту лоукостера особый сервис. «При посадке у пассажиров эконом-класса ручная кладь по габаритам будет как у «Победы», у пассажиров «бизнеса» и «комфорта» – как у «Аэрофлота», – рассказал журналистам заместитель гендиректора группы по стратегии, сервису и маркетингу Андрей Панов. Для премиум-пассажиров и держателей золотых и платиновых бонусных карт «Аэрофлота» будет доступна приоритетная регистрация в аэропорту и доступ в бизнес-залы. За стыковочные рейсы также будут начисляться мили, которые, правда, можно будет потратить только на билеты самого «Аэрофлота».

«Мы посчитали, сколько всего таких клиентов. Обычно не более 4–5 [человек на рейс], мы заложили – шесть. И освободили в салоне две полки, занятые аварийно-спасательным оборудованием. Оборудование разместили в потолочной нише, предусмотренной для плотов. «Победа» не летает по стандартам ETOPS (полеты увеличенной дальности над водной поверхностью. – «Ведомости»), поэтому плоты изначально у нас не размещались», – объяснил гендиректор «Победы» Андрей Калмыков.

На совместные рейсы, но уже для билетов всех классов будут также распространяться стандарты «Аэрофлота» по багажу – не 20 кг, а 23 кг на одно багажное место. Нормы для человека, который летит тем же самолетом, но только до «Шереметьево» (с билетом, купленным у «Победы»), останутся 20 кг.

Стандарты ручной клади

«Аэрофлот» пускает пассажиров в салон с чемоданом и кейсом размером 55 x 40 x 25 см, а «Победа» – с сумкой или рюкзаком 36 x 30 x 27 см. Это меньше, чем у других европейских лоукостеров: Ryanair позволяет взять на борт два предмета габаритами до 55 x 40 x 20 и 35 x 20 x 20 см. У EasyJet стандарт включает один предмет размером не более 45 x 36 x 20 см.

Запуск двусоставных рейсов «Победа – Аэрофлот» необходим для реализации стратегии группы до 2028 г., представленной в июле 2020 г.: «Аэрофлот» сконцентрируется на маргинальных дальнемагистральных направлениях, а большинство рейсов по России распределит между дочерними «Победой» и «Россией», которые на этих же рейсах заработают больше, упростив сервис.

В частности, лоукостер будет осуществлять часть рейсов в «Шереметьево», которые ранее выполнял «Аэрофлот», под теми же кодами. На первом этапе это будет 14 направлений по России (всего сейчас «Аэрофлот» летает в 58 городов внутри страны). В московском хабе пассажиры «Победы» будут пересаживаться на дальнемагистральные рейсы «Аэрофлота». Эта схема будет работать и в обратном направлении. Билет на такой стыковочный рейс (из двух сегментов) будет единым и купить его можно будет только на сайте «Аэрофлота», сообщает компания.

Примечательно, что в конце февраля, когда группа «Аэрофлот» впервые рассказала об этом проекте, речь шла о запуске двусоставных рейсов в мае. И Калмыков утверждал, что на таких рейсах «сохранятся правила провоза ручной клади и багажа, политика ценообразования лоукостера». Теперь речь идет о запуске с середины июня. Соглашение о совместной коммерческой эксплуатации рейсов (код-шеринг) «Аэрофлот» и «Победа» подпишут в начале июня, говорит источник в группе «Аэрофлот».

Будет ли единый билет на такой стыковочный рейс отличаться по цене от двух отдельно купленных билетов на те же направления, «Аэрофлот» не комментирует. Билеты на стыковочные рейсы пока в продажу не поступили.

Как пояснил «Ведомостям» источник в группе «Аэрофлот», билет на сквозные рейсы в большинстве случаев дешевле, чем на два отдельных билета на два сегмента этого рейса: «Скорее, цены будут ниже. Бывают, конечно, ситуации, когда цена равна сумме двух плеч. Это определяется множеством других рыночных факторов».

«Компании продолжают гибко донастраивать продукт, вносить изменения, в том числе в стандарты по ручной клади», – комментирует изменение условий будущих рейсов директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. По его словам, отсутствие четкой стратегии по запуску стыковок – это прямое следствие ситуации на рынке: «Рынок так колбасит, что ничего ни планировать, ни считать невозможно. Все проекты запускаются в ручном режиме».

География «Победы»

Летом 2021 г. «Победа» будет выполнять рейсы из «Шереметьево» в 14 российских городов. Это Пермь, Махачкала, Чебоксары, Горно-Алтайск, Екатеринбург, Нальчик, Санкт-Петербург, Сочи, Уфа, Петрозаводск, Барнаул, Владикавказ, Минводы и Ульяновск. Все эти направления будут состыкованы с дальнемагистральными рейсами «Аэрофлота» в московском хабе, пояснил «Ведомостям» представитель компании Михаил Демин.

При этом Пантелеев уверен, что сама стратегия группы вполне адекватна и отражает основную тенденцию на рынке авиаперевозок: «Пассажир готов голосовать рублем за доступность перевозок и готов отказываться от сервиса

как минимум на коротких рейсах. Упрощение сервиса неизбежно, поэтому «Победа» свою аудиторию у «Аэрофлота» отвоюет».

Ведущий эксперт Центра инфраструктурных проектов Высшей школы экономики Андрей Крамаренко не согласен с этим. «Компромисс [с форматом лоукостера], на который пошла «Победа», фактически ничего не даст. Бизнес-пассажиры «Аэрофлота» «Победой» никогда летать не будут. Потому что компания позиционирует себя отнюдь не как user-friendly. Для того чтобы привлечь премиальных пассажиров, нужно обеспечить премиальный сервис, а это не только ручная кладь, но и другие кресла, другой cabinный сервис, нужно менять борпроводников. Более 95% пассажиров «Аэрофлота» просто побрезгуют летать рейсами «Победы». Именно потому, что гендиректор последней много лет работал над соответствующим имиджем», – объясняет эксперт.

По словам гендиректора «Infoline-аналитики» Михаила Бурмистрова, новые правила стыковочных рейсов чреваты новыми конфликтами с пассажирами: «Есть риски, связанные с необходимостью объяснять, почему разные клиенты «Победы» будут обслуживаться по разным правилам. Это может привести к дополнительным конфликтам с пассажирами, которые не вписываются в нормы». По словам эксперта, на эти риски «Победа» пошла, чтобы помочь своей материнской компании: «Победа» сейчас безоговорочно успешна в отличие от «Аэрофлота». При этом пока между компаниями не до конца используется потенциал синергии. «Аэрофлот» ищет дополнительные точки синергии с «Победой», чтобы повысить свою конкурентоспособность и обеспечить рост доходов по группе в целом». «Победа» – единственная российская авиакомпания, которая в 2020 г. получила прибыль, «Аэрофлот» закончил год с чистым убытком в 96,5 млрд руб.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/05/31/872125-passazhiri-biznes-klassa>

ВЕДОМОСТИ; ДЕНИС ИЛЮШЕНКОВ, АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.06.01; «AURUS СТАНЕТ САМЫМ РУССКИМ АВТОМОБИЛЕМ»; МИНИСТР ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ ДЕНИС МАНТУРОВ О ПРОЕКТЕ AURUS, БУДУЩЕМ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ И ПОДДЕРЖКЕ ЗЕЛеноЙ ЭНЕРГЕТИКИ

Сегодня на заводе в Елабуге состоялся запуск серийного производства автомобилей Augus Senat Sedan. Это первое промышленное производство автомобилей класса «люкс» в постсоветской России. В официальной церемонии принял участие министр промышленности и торговли Денис Мантуров. Незадолго до этого «Ведомости» поговорили с министром о том, какое будущее ждет проект Augus, сколько еще власти выделяют на поддержку спроса на автомобили в этом году и восстановятся ли продажи в этом году.

Разговор в интервью шел также о перспективах авиастроительной отрасли и энергетики. Мантуров рассказал, зачем понадобилось менять до 40% бортового оборудования на новейшем российском авиалайнере МС-21, появятся ли у SSJ-100 новые эксплуатанты, и сколько нужно вложить для развития водородных технологий.

«Производитель МС-21 оказался заложником сдвига сроков проекта не по собственной воле»

– Первые поставки МС-21 перенесены на 2022 г., хотя «Аэрофлот» должен был получить этот самолет еще в 2020 г. Предъявляет ли будущий эксплуатант формальные претензии производителю, могут ли последовать штрафы?

– Airbus и Boeing задерживали свои программы на годы. При этом авиакомпания и производители всегда находили компромиссные решения. Все понимают, что создание современных лайнеров – слишком сложный и длительный процесс. Тем более речь в данном случае идет о нашей родной национальной компании «Аэрофлот» и российском же производителе, который оказался заложником сдвига сроков проекта не по собственной воле, а по известным всем причинам. Было бы странно и непатриотично взимать с него еще и штрафы. Могу сказать, что «Аэрофлот» с понимаем относится к этой ситуации.

– После санкций США в отношении «Аэрокомполита» удалось заменить материалы для крыла МС-21 российскими. А зачем надо было заменять 40% бортового оборудования на МС-21?

– В прошлом году производители комплектующих в Европе, даже не в США, не смогли получить экспортные лицензии минторга США, и часть поставок задержалась более чем на полгода. Поэтому появилось решение по созданию отечественных систем нового поколения для этого самолета. Это не значит, что мы отказываемся от международной кооперации. МС-21, как раньше и планировали, будет представлен в версиях с американским двигателем Pratt & Whitney и с российским двигателем ПД-14. При этом композитное крыло будет стоять на обеих версиях российское.

– Планируются ли поставки самолетов МС-21 за рубеж?

– Мы в ближайшее время не будем продавать МС-21 зарубежным клиентам. Потому что не хотим повторять ошибок Superjet, когда мы погнались за количеством, а заказчики – за дешевизной. Этот проект мы сначала отработаем с нашими авиакомпаниями – это как минимум группа «Аэрофлот» и Red Wings.

– Наши источники на авиарынке говорят, что за время разработки МС-21 и замены комплектующих самолет с начальной стоимостью \$96 млн сильно подорожал. Какова будет стоимость лайнера для первых заказчиков?

– Про удорожание я не слышал. Есть потребность в дополнительных средствах до 2024 г. для завершения работ по ОКР, включая импортозамещенную версию самолета. Это правда. Но «Ростех» и бюджет уже частично выделяют их, чтобы не накапливать кредитную нагрузку, как это было сделано в других проектах.

– А у Superjet появятся новые эксплуатанты?

– По существующим эксплуатантам в 2021–2022 гг. все слоты по поставкам самолетов расписаны. В плане выпуска Superjet, кстати, уже обогнал считавшийся высокосерийным Як-42: этих самолетов было произведено не более 190, в то время как Superjet – уже более 200. На этих самолетах динамично развиваются «Азимут», Red Wings, «Россия». Компании интенсивно летают на них по России, на региональных маршрутах не через Москву. Ситуация показывает, что при наличии небольшой господдержки на перевозки мы получаем резкий рост авиатрафика на этих судах даже в пандемийное время. В России сейчас в эксплуатации уже 155 машин, к концу года их количество значимо увеличится. Со сдержанным оптимизмом мы движемся к моменту, когда у нас большинство пассажиров на маршрутах внутри страны будут летать на «Суперджетах».

«Судостроители обладают необходимым потенциалом для создания судов по заказам нефтегазовых компаний»

– Расскажите, за счет чего будет закрыта потребность в судах для проекта «Роснефти» «Восток ойл», учитывая, что проект предполагает также строительство СПГ-завода и угольного терминала? Справится ли «Звезда» с таким объемом заказов, есть ли понимание, когда начнется строительство этих судов?

– Традиционно количество транспортной инфраструктуры определяется характером и объемом грузовой базы, обеспечивающей экономику ее эксплуатации. Потенциал ресурсной базы проекта «Восток ойл» оценивается в 6 млрд т. Безусловно, он требует создания значительного количества транспортного флота на всем жизненном цикле новой нефтяной провинции.

Заявленный на начальном этапе проекта спрос на суда, обеспечивающие вывоз углеводородов с месторождения, выразился в планах по размещению на верфи «Звезда» 10 арктических танкеров-челноков дедвейтом 120 000 т. Запланированные сроки их передачи заказчику – 2024–2027 гг. Производственные возможности завода и накопленный опыт потенциально обеспечивают техническую возможность создания данной серии судов в обозначенные сроки.

– Минпромторг еще в 2019 г. подготовил поправки в КТМ, по которым предлагал запретить транспортировку нефти и газа на судах иностранного производства. Почему вы считаете перспективным введение таких ограничений на транспортировку нефти и газа, если собственный танкерный флот еще только строится? Не ударит ли это по экспортным возможностям нефтегазовой отрасли России в отношении стран дальнего зарубежья?

– Этот законопроект – логичный шаг для отстаивания национальных интересов, который направлен на стимулирование строительства судов на российских верфях. Чтобы снизить риск отрицательного влияния данных мер на нефтегазовые и судоходные компании, экспортирующие нефть и газ из России, в исключительных случаях предусмотрена возможность использования судов, ходящих под государственным флагом РФ, но построенных за пределами нашей страны. Это возможно по решению правительства – если не противоречит общепризнанным принципам и нормам международного права и международным договорам. Пример реализации этого положения КТМ – распоряжение правительства, предоставляющее «Новатэку» право использования в течение 25 лет судов под иностранным флагом.

Отечественные судостроительные предприятия успешно выполняют весь объем работ по размещенным заказам компаний ТЭКа и грузоперевозчиков. В частности, на «Звезде» строится 15 крупно- и среднетоннажных морских транспортных судов со сроками сдачи 2021–2023 гг. Наша судостроительная промышленность сейчас обладает всем необходимым научно-техническим и технологическим потенциалом для создания судов и объектов морской техники, способных удовлетворить потребность отечественных нефтегазовых компаний при наличии соответствующего заказа.

– На каком этапе находится обсуждение программы поддержки нефтесервисной отрасли? Готовится ли соответствующий законопроект, о котором в ноябре прошлого года сообщало Минэнерго, или правительство отказалось от этой программы?

– Сегодня за нефтесервис отвечает Минэнерго, но я хотел бы отметить, что Минпромторг будет приветствовать любой механизм поддержки отрасли, поскольку нефтесервисные работы будут тянуть за собой соответствующий спрос на нефтегазовое оборудование.

В предыдущем году Минпромторг в рамках национального плана разработал новую меру поддержки нефтесервисных предприятий и производителей бурового оборудования – субсидия на приобретение новых буровых установок взамен сданных на утилизацию. Благодаря ей российские нефтесервисные компании (такие как «Сервис пром комплектация», «Газпром бурение», «Самотлорнефтепромхим» и НПЦ «Недра») получили

поддержку в размере 587,8 млн руб., а российские производители – Уралосибирская промышленная компания и «Уралмаш НГО холдинг» – дополнительные заказы на шесть буровых установок.

Механизм показал свою востребованность, и сегодня мы рассматриваем варианты его продления на 2021–2023 гг.

– Схема развития газовой отрасли предполагает значительное увеличение производства СПГ в России. Почему газовики предпочитают все же использовать иностранные технологии? Например, «Газпром» для «Владивосток СПГ» планирует привлечь немецкую Linde, для комплекса в Усть-Луге также привлекли Linde. Когда появятся аналогичные технологии российских компаний, есть ли прототипы?

– Еще в прошлом году Минпромторг совместно с «Новатэком» и «Газпромом» сформировал перечень приоритетных технологий для импортозамещения в области средне- и крупнотоннажного производства сжиженного природного газа.

С декабря 2020 г. мы поддерживаем реализацию проектов по созданию насосов перекачки СПГ, криогенных шаровых кранов, мембранных резервуаров хранения и транспортировки СПГ. После этого будем осваивать компрессоры отпарного газа, жидкостные детандеры, аппараты воздушного охлаждения, пожарные насосы с подачей морской воды, теплоизоляционные панели для мембранных резервуаров транспортировки и хранения СПГ, компрессоры смешанного хладагента и стендеры отгрузки СПГ. В этом году, кстати, будет запущен стенд по испытаниям оборудования для СПГ – проект, который реализует «Росатом». По нашим ожиданиям, в период 2023–2024 гг. по перечисленным технологиям мы сможем поставить на строящиеся объекты СПГ уже наши серийные образцы.

– Недавно Минпромторг заявлял о возможной господдержке для ряда водородных проектов. Могли бы вы оценить необходимый уровень инвестиций для развития в России водородных технологий? Участвует ли Минпромторг в обсуждении международных водородных проектов, каких?

– Учитывая начальный этап развития отрасли, вопрос о необходимом уровне инвестиций еще находится в процессе анализа. По очень предварительным подсчетам, для развития водородных технологий необходимо более 50 млрд руб. как бюджетных, так и внебюджетных средств. По мере развития отрасли цифра, конечно, будет меняться.

Уже в этом году мы в рамках постановления правительства № 1649 планируем просубсидировать компаниям затраты на профильные НИОКРы по созданию российского оборудования для ТЭКа, а также в сфере транспорта. Всего – пять технологий на общую сумму более 1 млрд руб.

– По нашей информации, правительство скоро должно окончательно согласовать объем программы поддержки зеленой энергетики на 2025–2035 гг. Минпром оставался единственным ведомством, которое настаивало на сохранении его на уровне около 400 млрд руб. Хотя даже профильное Минэнерго ранее согласилось на 313 млрд руб. Почему так упорно отстаиваете ВИЭ?

– На совещании у зампреда правительства в конце апреля был выработан и согласован сбалансированный объем поддержки по программе ДПМ ВИЭ 2.0 на уровне 360 млрд руб. до 2035 г. Рассматривалось радикальное сокращение поддержки, но от него отказались – поскольку оно могло привести к недозагрузке производств и, как следствие, к снижению эффективности и повышению себестоимости локализованного оборудования. Промышленная продукция предприятий, созданных в рамках первой программы поддержки на 2014–2025 гг. (ДПМ ВИЭ 1.0), в таких условиях могла бы стать неконкурентоспособной. Оказался бы в зоне риска и выход на экспортные рынки, в то время как экспорт – одно из главных направлений на втором этапе программы. Сокращение программы также могло привести к закрытию некоторых предприятий, потере созданных технологических компетенций и уходу инвесторов в другие юрисдикции.

С самого начала в условия первой программы поддержки ВИЭ были заложены стимулы для развития локального производства высокотехнологичного генерирующего оборудования. В результате в России за короткий срок был создан новый промышленный кластер, производственные возможности которого позволяют выпускать более 1,5 ГВт в год оборудования для ветровой и солнечной энергетики. Инвестиции в строительство и развитие производственных мощностей по выпуску локализованной высокотехнологичной и наукоемкой продукции для ВИЭ составили более 40 млрд руб.

– Хочу спросить про проект компактного электромобиля Zetta. Вы в марте были в Самаре, смотрели производство и даже ездили на опытном образце. Как вам автомобиль и готов ли он стать серийным продуктом? Что надо сделать для этого, учитывая, что Фонд развития промышленности отказался предоставить требуемое финансирование?

– Минпромторг уже профинансировал этот проект почти на 200 млн руб. по программе поддержки НИОКР. Фонд развития промышленности, возможно, предоставит заем, но мы пока не нашли способа, как это сделать. Фонд может дать заем только под обеспечение, которого у проекта сейчас нет. Вот если регион найдет возможность либо сам, либо через местные институты развития предоставить надежное обеспечение, то фонд сможет выделить такой заем.

– А нужен этот автомобиль рынку? Ведь «Камаз» с петербургским Политехом уже выпустили опытный образец «Кама-1», суть которого схожа с Zetta, да и ресурсы у «Камаза» несравнимо больше.

– Я считаю, что на рынке должны быть выбор и здоровая конкуренция. Да и вообще, они все же несколько расходятся по типоразмеру: Zetta совсем маленький автомобильчик, у него и скорость сильно ограничена, и он очень дешевый (заявленная стоимость – около 600 000 руб. – «Ведомости»). Если у ребят получится использовать российские комплектующие с контролируемым ценообразованием на них – будет очень хорошо. Другое дело, что, вы правы, с «Камазом» сложно сравниться по уровню компетенций и доступу к финансированию проекта.

– Своеобразная конкуренция получается.

– Я думаю, «Кама-1» будет все равно подороже.

– Сколько средств может быть дополнительно выделено на программы льготного автокредитования и льготного автолизинга и когда рынок увидит эти деньги?

– Рынок и так их видит и активно использует. Если говорить об этих мерах стимулирования спроса, то изначально на этот год у нас было предусмотрено почти 16 млрд руб., которые уже практически израсходованы. На автокредитование первоначально выделено 8,9 млрд руб., на лизинг – 3,8 млрд (с учетом долга перед банками за субсидии предыдущих периодов, еще 3,8 млрд руб. – субсидия на покупку машин на газу. – «Ведомости»). Я знаю, что по лизингу осталось около 800 млн руб., поэтому определенный запас есть. Правительство приняло принципиальное решение о добавлении средств – еще 5 млрд руб. пойдет на льготное автокредитование. Это позволит поддержать продажу еще примерно 50 000 машин.

<https://www.vedomosti.ru/economics/characters/2021/05/31/871984-aurus-stanet-russkim>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2021.06.01; У «ЯМАЛ СПГ» ВСЕ ПУСКОНАЛАДИЛОСЬ; НОВАТЭК ВЫВЕЛ ЧЕТВЕРТУЮ ЛИНИЮ ПРОЕКТА НА ПОЛНУЮ МОЩНОСТЬ

По данным “Ъ”, после продолжавшейся более года пусконаладки четвертая линия завода НОВАТЭКа «Ямал СПГ» мощностью 0,95 млн тонн в год вышла на стопроцентную загрузку. Выход линии в промышленную эксплуатацию может добавить к производству НОВАТЭКа до 0,5 млн тонн СПГ во втором полугодии. По оценкам аналитиков, запуск четвертой линии может увеличить выручку компании до конца года на \$180–190 млн.

НОВАТЭК вывел на стопроцентную загрузку четвертую технологическую линию СПГ-завода «Ямал СПГ» производительностью 0,95 млн тонн в год,

сообщили “Ъ” источники, знакомые с ситуацией. По их данным, линия вышла на стабильное производство сжиженного природного газа, начинаются первые полноценные отгрузки СПГ. До этого линия производила лишь небольшие объемы СПГ в рамках пусконаладочного процесса, поясняют собеседники “Ъ”.

«Ямал СПГ» – флагманский проект НОВАТЭКа по экспорту сжиженного природного газа, где у российской компании 50,1%, другими акционерами являются французская Total (20%), а также китайские CNPC (20%) и SRF (9,9%). Проектная мощность трех уже работающих линий – 16,5 млн тонн, но фактическое производство по итогам 2020 года составило около 18,8 млн тонн СПГ.

Изначально запуск четвертой линии планировался на конец 2019 года, но сроки несколько раз сдвигались. Несмотря на то что четвертая очередь «Ямал СПГ» – самая маленькая по мощности, проблем с ее запуском возникло больше, чем с крупнотоннажными линиями. Сложность заключается в том, что она полностью построена на российском оборудовании по впервые примененной собственной запатентованной технологии НОВАТЭКа «арктический каскад».

Глава НОВАТЭКа Леонид Михельсон 18 февраля отмечал, что на тот момент все оборудование находилось в работе и подбирался режим эксплуатации. «В составе этой технологической линии имеется целый ряд совершенно новых единиц ключевого оборудования. Российские предприятия специально разработали и произвели их для нас. И поэтому процесс наладки и тестирования этих режимов занял у нас намного больший срок, чем стандартного серийного оборудования», – пояснял он, выражая надежду, что линию получится запустить на полную мощность через две-три недели.

В НОВАТЭКе на запрос “Ъ” не ответили.

Предполагается, что весь СПГ, произведенный на четвертой линии «Ямал СПГ», будет продаваться на спотовом рынке.

В июне НОВАТЭК планирует начать навигацию по Севморпути в восточном направлении. Учитывая текущую конъюнктуру, вероятно, большая часть грузов «Ямал СПГ» будет напрямую поставляться на азиатские рынки. Сейчас индекс Platts ЖКМ, отражающий стоимость спотовых поставок СПГ в северо-восточную Азию, превышает \$10,313 за MBTU (\$370 за тыс. кубометров) против \$8,9 за MBTU на основном европейском хабе TTF. В среднем доставка груза с «Ямал СПГ» по Севморпути в Азию на 40% быстрее, чем через Суэцкий канал.

По оценке Екатерины Колбиковой из Vygon Consulting, за второе полугодие выручка четвертой очереди «Ямал СПГ» от продаж газа в порту отправления может составить \$180–190 млн. При этом, по ее мнению, поставки СПГ в

Азию для НОВАТЭКа будут практически равнодоходны экспорту в Европу с учетом ожидаемого дифференциала спотовых цен на этих рынках в \$1,5–2 за MBTU до конца 2021 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4837540>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ДМИТРИЙ ГОНЧАРУК; 2021.05.31; КОМИТЕТ СОВФЕДА РЕКОМЕНДОВАЛ РАТИФИЦИРОВАТЬ ПРОТОКОЛ ОБ УСИЛЕНИИ БОРЬБЫ С АВИАДЕБОШИРАМИ

Комитет Совета Федерации по международным делам на заседании 31 мая рекомендовал палате регионов ратифицировать протокол, который вносит изменения в конвенцию, касающуюся преступлений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов.

Законопроект разработали в **Минтрансе**, чтобы повысить уровень безопасности полётов.

«Это делается для усиления сдерживающих мер в отношении пассажиров, нарушающих правила поведения на борту. Монреальский протокол 2014 года изменяет указанную конвенцию, подписанную в 1963 году в Токио», – сказал заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса Дмитрий Степанко.

Уточняются запрещённые виды поведения на борту – это физическое нападение или угроза его совершения в отношении члена экипажа, или отказ следовать законным указаниям, полученным от командира воздушного судна.

Монреальский протокол позволяет авиаперевозчикам и эксплуатантам вне зависимости от места регистрации воздушного судна применять к нарушителям нормы национального законодательства. Кроме того, командир может привлекать сотрудников авиационной безопасности для ограничительных мер против дебошира.

В свою очередь, первый зампред комитета Владимир Джабаров отметил, что протокол рассматривается своевременно.

«Мы знаем, что главный человек на борту – командир судна. Но если на борту есть представитель службы безопасности, он имеет право без согласования с командиром принять меры против противоправных действий. Это важно, потому что иногда возникают ситуации, когда командир не сразу может выйти и дать какую-то команду», – отметил сенатор.

По данным **Росавиации**, в 2018 году на воздушных судах пресекли 934 правонарушения, в 2019-м – 1036, а в 2020-м – 1078.

<https://www.pnp.ru/politics/komitet-sovfeda-rekomendoval-ratificirovat-protokol-ob-usilenii-borby-s-aviadeboshirami.html>

ТАСС; 2021.06.01; РОССИЯ С 10 ИЮНЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ С ВОСЕМЬЮ СТРАНАМИ

Россия с 10 июня возобновляет регулярное авиасообщение с Австрией, Венгрией, Ливаном, Люксембургом, Маврикием, Марокко и Хорватией, а также чартерное – с Албанией. Об этом в понедельник сообщили журналистам в оперативном штабе по борьбе с коронавирусной инфекцией.

«По итогам состоявшегося обсуждения и с учетом эпидобстановки в отдельных странах оперативным штабом принято решение о возобновлении на взаимной основе с 10 июня 2021 года регулярного международного авиасообщения со следующими государствами: Австрия (Москва – Вена два раза в неделю); Венгрия (Москва – Будапешт два раза в неделю); Ливан (Москва – Бейрут один раз в неделю); Люксембург (Москва – Люксембург один раз в неделю); Маврикий (Москва – Порт-Луи два раза в неделю); Марокко (Москва – Рабат два раза в неделю); Хорватия (Москва – Загреб два раза в неделю)», – сообщили журналистам.

Кроме того, с 10 июня будет возобновлено чартерное авиасообщение с Албанией по маршруту Москва – Тирана один раз в неделю.

Увеличение числа рейсов

Россия увеличивает число регулярных рейсов в неделю в Грецию, Азербайджан, Армению, Катар, Узбекистан и Таджикистан, а также в Египет и Сербию. «С 10 июня будет увеличено на взаимной основе количество авиарейсов с Грецией по маршруту Москва-Афины на два рейса в неделю, с Азербайджаном (Москва – Баку), Арменией (Москва – Ереван), Катаром (Москва – Доха), Узбекистаном (Москва – Ташкент) и Таджикистаном (Москва – Душанбе) – на один рейс в неделю, с Египтом (Москва – Каир) и Сербией (Москва – Белград) – до семи рейсов в неделю», – говорится в сообщении. Отмечается, что также будет возобновлено международное авиасообщение с Германией по маршруту Москва – Мюнхен.

Также оперативным штабом принято решение с 10 июня возобновить перелеты в заграницу из международных аэропортов Нижнекамска, Владикавказа и Томска с учетом необходимости соблюдения санитарно-эпидемиологических требований.

Россия увеличивает число регулярных авиарейсов с Белоруссией по маршруту Москва – Минск до 10 раз в неделю. «Принято решение об увеличении с 10 июня количества авиарейсов с Белоруссией по маршруту Москва – Минск до 10 раз в неделю на взаимной основе», – говорится в сообщении.

Ранее Президенты России и Белоруссии **Владимир Путин** и **Александр Лукашенко** поручили министерствам транспорта двух стран «организовать все аспекты воздушного сообщения».

На данный момент международные рейсы из РФ возобновлены в Армению, Азербайджан, Белоруссию, Индию, Казахстан, Вьетнам, Венесуэлу, Грецию, Германию, Сингапур, Сербию, Эфиопию, Катар, Киргизию, Южную Корею, Египет, ОАЭ, Швейцарию, Шри-Ланку, Узбекистан, Финляндию, Японию, на Мальдивы, Кубу, Сейшелы.

С 25 мая Россия возобновила авиасообщение с Исландией, Мальтой, Мексикой, Португалией и Саудовской Аравией.

<https://tass.ru/ekonomika/11522555>

ТАСС; 2021.06.01; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ С 2 ИЮНЯ

Регулярные пассажирские авиарейсы между Россией и Великобританией возобновятся с 2 июня, сообщили в понедельник журналистам в федеральном оперативном штабе по борьбе с коронавирусной инфекцией.

«В связи с улучшением эпидемиологической обстановки в Великобритании оперативным штабом принято решение не продлевать приостановление воздушного сообщения. С 2 июня будет возобновлено регулярное авиасообщение по маршруту Москва – Лондон три раза в неделю на взаимной основе», – говорится в сообщении.

Авиасообщение РФ с Великобританией было приостановлено с декабря 2020 из-за ухудшения эпидемической обстановки по коронавирусу.

<https://tass.ru/ekonomika/11522509>

ТАСС; 2021.06.01; РОССИЯ ПРОДЛЕВАЕТ ПРИОСТАНОВКУ АВИАСООБЩЕНИЯ С ТУРЦИЕЙ И ТАНЗАНИЕЙ ДО 21 ИЮНЯ

Россия продлевает приостановку авиасообщения с Турцией и Танзанией до 21 июня включительно из-за сложной эпидемиологической ситуации по коронавирусу в этих странах, сообщили в понедельник журналистам в оперативном штабе по борьбе с коронавирусной инфекцией.

«С учетом сложной эпидемиологической обстановки в Турции и Танзании действующие ограничения по авиасообщению решено продлить до 21 июня 2021 года включительно», – говорится в сообщении штаба.

Ранее Россия с 15 апреля по 1 июня ограничила пассажирское авиасообщение с Турцией из-за новой вспышки коронавируса, количество рейсов сокращено до двух в неделю на взаимной основе. Их выполняют «Аэрофлот» и Turkish Airlines. Также приостановлены рейсы в Танзанию.

<https://tass.ru/ekonomika/11522547>

РГ; 2021.05.31; РОССИЯ ВОЗОБНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ С РЯДОМ СТРАН И УВЕЛИЧИТ ЧИСЛО РЕЙСОВ

Россия возобновит авиационное сообщение с восемью странами с 10 июня и увеличит число рейсов в несколько государств, в которые самолеты уже летают. Такие решения приняты в оперативном штабе по борьбе с коронавирусной инфекцией.

Так, с 10 июня перевозчики могут вновь возобновить регулярное авиасообщение с Австрией, Венгрией, Ливаном, Люксембургом, Маврикием, Марокко и Хорватией. Кроме того, чартерное сообщение может быть возобновлено с Албанией. Соответствующее решение принято «с учетом эпидобстановки», пояснили в оперштабе.

В частности, речь идет о двух рейсах в неделю в Вену, Будапешт, Порт-Луи, Рабат и Загреб, об одном – в Бейрут, Люксембург и Тирану.

Кроме того, с 10 июня увеличивается число регулярных авиарейсов с Беларусью. Самолеты в Минск смогут летать из Москвы до 10 раз в неделю. Одновременно возобновится ежедневное железнодорожное сообщение из Полоцка и Гомеля в Москву.

Также увеличится число регулярных авиарейсов в Грецию, Азербайджан, Армению, Катар, Узбекистан и Таджикистан, Египет и Сербию. Наконец, возобновятся полеты по маршруту Москва – Мюнхен (Германия).

<https://rg.ru/2021/05/31/rossiia-vozobnovit-aviasoobshchenie-s-riadom-stran-i-uvlichit-chislo-rejsov.html>

ТАСС; 2021.05.31; «АЭРОФЛОТ» ОТКРЫЛ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ХАБ В КРАСНОЯРСКЕ

Международный авиахаб «Аэрофлота» открылся в Красноярске. Он стал вторым после Шереметьево авиахабом «Аэрофлота», сообщил на церемонии открытия гендиректор авиакомпании Михаил Полубояринов.

«Сегодня знаковый день для нашей компании и для региона. Мы открываем второй международный хаб после Шереметьево», – сказал Полубояринов.

По его словам, первоначально в Красноярске будут базироваться три самолета Boeing 737, а в дальнейшем здесь будут размещаться до пяти Superjet. Он отметил, что открывается пять направлений – Сочи, Симферополь, Краснодар, Иркутск и Благовещенск, и всего авиакомпания за лето планирует перевести более 100 тыс. пассажиров нового авиахаба.

Губернатор края Александр Усс отметил, что в аэропорту открыта новая магистральная рулежная дорожка, которая увеличивает количество взлетов-

посадок более чем в два раза. Ранее сообщалось, что ее ввод увеличит количество взлетов-посадок в час в аэропорту с 12 до 28.

<https://tass.ru/ekonomika/11513311>

ТАСС; 2021.05.31; «АЭРОФЛОТ» ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ ХАБА В КРАСНОЯРСКЕ В КИТАЙ ЛЕТОМ 2022 ГОДА

Авиакомпания «Аэрофлот» планирует открыть полеты из авиахаба в Красноярске в Китай летом 2022 года. Об этом сообщил в понедельник журналистам генеральный директор авиакомпании Михаил Полубояринов.

В понедельник «Аэрофлот» открыл в Красноярске второй после Шереметьево международный авиахаб. На первом этапе авиакомпания планирует выполнять рейсы в Сочи, Симферополь, Краснодар, Иркутск и Благовещенск.

«Основные направления – это Китай, у аэропорта был достаточно неплохой опыт с развитием Пекина, возможно, Азия, наши бывшие республики СНГ. <...> Китай, я думаю, летом 2022 года», – сказал Полубояринов.

Соглашение о создании хаба «Аэрофлот», Красноярский край и аэропорт Красноярска подписали в конце марта 2019 года. Из-за пандемии коронавируса официальный запуск полетов был перенесен на год.

<https://tass.ru/ekonomika/11513525>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕЩИКОВА, ОКСАНА ПАВЛОВА; 2021.05.31; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВИАХАБ «АЭРОФЛОТА» ОТКРЫЛСЯ В АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА; ЭТИМ ЛЕТОМ КОМПАНИЯ ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕВЕЗТИ ИЗ КРАСНОЯРСКА БОЛЕЕ 100 ТЫСЯЧ ПАССАЖИРОВ

Авиакомпания «Аэрофлот» открыла авиационный хаб в аэропорту Красноярска – Емельяново. Он стал второй базовой площадкой для авиаперевозчика. Ранее компания базировалась только в Шереметьево (Москва).

Впервые о планах создать хаб в регионе «Аэрофлот» сообщил в 2018 году. Соглашение было подписано с властями региона в марте 2019 года. Планировалось, что хаб начнет работу в 2020 году, а к 2023 году годовой пассажиропоток «Аэрофлота» в Красноярске сможет достичь 1 млн человек. Однако из-за пандемии коронавируса открытие хаба было перенесено на год.

Ранее «Аэрофлот» выполнял из Красноярска ежедневные рейсы в Москву. Сейчас компания открывает рейсы из Красноярска в Краснодар, Сочи, Симферополь, Благовещенск, Иркутск. Первый рейс «Аэрофлота» будет выполнен 1 июня в Благовещенск. «Летнее расписание демонстрирует неплохую загрузку, особенно на черноморское побережье и другие туристические центры, в том числе, например, Петербург. Конечно, из

Красноярска удобнее лететь в Сочи и Симферополь напрямую, а не через Москву», – сказал “Ъ” гендиректор «Аэрофлота» Михаил Полубояринов.

В дальнейшем предполагается открытие международных направлений.

Авиаперевозчик сообщил, что планирует возить транзитных пассажиров из Азии в Европу.

«Любой хаб имеет время на раскатку. По стране пассажиропоток практически восстановился, но у нас в планах были и международные авиаперевозки – с ними сейчас сложнее. Надеемся, что к 2022 – 2023 году выйдем на плановые показатели», – сказал господин Полубояринов. Он отметил, что развитие международных направлений включает в себя Китай, страны Азии, СНГ. «Китай, думаю, будет летом 2022 года», – отметил он.

Сообщалось, что на первом этапе в аэропорту Красноярска будет базироваться пять ближнемагистральных самолетов SSJ 100 и несколько среднемагистральных судов. Сейчас, по словам господина Полубояринова, в Красноярске будут базироваться три Boeing 737. «В дальнейшем развитие нашей базы будет вестись на самолетах SSJ. Этим летом мы планируем перевезти из Красноярска более 100 тыс. пассажиров», – сказал он журналистам.

Губернатор Красноярского края Александр Усс отметил, что у аэропорта были сложности с развитием после того, как он лишился своего базового перевозчика – в 2009 году авиакомпания «Красэйр» была признана банкротом. «Развивать аэропорт без этого компонента очень сложно. Сейчас принято решение сделать национального авиаперевозчика базовой компанией аэропорта. Для нас создание хаба означает, что связующая роль Красноярска в социально-экономическом развитии страны, Сибири получит реальные очертания. Если пассажиропоток будет замыкаться именно на Красноярске, то это будет для нас означать очень многое», – сказал губернатор. Он добавил, что в планах – развитие грузового терминала, возможная интеграция с региональным аэропортом Черемшанка. «Мы не оставляем также надежду запустить аэроэкспресс из Красноярска до аэропорта для перемещения пассажиров и грузов, если в аэропорту будет создана свободная экономическая зона», – отметил Александр Усс.

<https://www.kommersant.ru/doc/4836936>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ГУЛЬНАЗ ДАНИЛОВА; 2021.05.31; ИЗ УФЫ – В МИНСК; МЕЖДУ БАШКИРИЕЙ И БЕЛАРУСЬЮ ОТКРЫЛОСЬ АВИАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ

Воздушный мост соединил Башкирию и Беларусь. Старт прямым перелетам был дан в понедельник: в уфимском аэропорту впервые приземлился самолет

авиакомпания «Белавиа» из Минска с 63 пассажирами на борту. А спустя некоторое время он же с 66 пассажирами отправился в обратный путь.

Прямой рейс между Минском и Уфой открылся после изучения пассажиропотока. Он увеличивается с каждым годом благодаря активной внешнеэкономической деятельности республик.

– Событие долгожданное, переговоры по этому поводу длились около пяти лет, – сообщил советник руководителя посольства Республики Беларусь в Уфе Артур Карпович. – При популярности рейса планируем запустить еще один по четвергам. Люди сегодня ценят время. Если раньше полеты в Минск из Уфы через Москву занимали минимум семь часов, то теперь время в пути составляет два часа 45 минут.

Рейсы запланированы до конца октября еженедельно. Самолеты из Минска в Уфу будут вылетать по понедельникам в 00.10 по местному времени, а из столицы Башкирии в главный город Беларуси – в 06.20. Полеты выполняются на воздушном судне Embraer 175, рассчитанном на 76 пассажиров.

– Стоимость билета формируется исходя из стоимости обслуживания аэропортами, топливного сбора и других факторов. Это 8800 рублей в одну сторону. Цена демократичная, учитывая, что Минск – хороший транспортный узел, – отметил замминистра транспорта и дорожного хозяйства Башкирии Айрат Сабиров.

<https://rg.ru/2021/05/31/reg-pfo/mezhdu-bashkiriej-i-belarusiu-otkrylos-aviacionnoe-soobshchenie.html>

ТАСС; 2021.05.31; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ В МАЕ ОБСЛУЖИЛ РЕКОРДНОЕ ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ

Аэропорт Симферополя в мае обслужил рекордное число пассажиров – 560 тыс. человек, сообщили журналистам в понедельник в **пресс-службе** авиаузла.

«Аэропорт Симферополь впервые в современной истории обслужил свыше полумиллиона пассажиров в течение мая. По оперативным предварительным данным, с учетом продаж билетов и количества заявленных авиакомпаниями рейсов в последний день мая, в этом месяце пассажиропоток составит около 560 тыс. человек. В сравнении с маем 2020 года трафик вырос в 15 раз или на 1500%», – говорится в сообщении.

Уточняется, что «суточный пассажиропоток в третьем месяце весны достигал максимума 30 мая, когда аэропорт обслужил 28 888 человек». «В этот же день принято и отправлено 204 регулярных рейса. Трафик свыше 200 рейсов в сутки до этого года фиксировался только в августе», – добавили в **пресс-службе**.

В аэропорту отмечают, что резкий рост пассажиропотока начал фиксироваться с марта. «В период майских праздников аэропорт обслужил рекордные для этого периода 190 тыс. человек. На фоне кризиса международного авиасообщения и закрытия границ популярных иностранных курортов география полетов, заявленных на лето, выросла до максимального в современной истории 61 направления», – говорится в сообщении.

С 2015 года у аэропорта Симферополя самая широкая маршрутная сеть в России на внутренних воздушных линиях в летний период. Он ежегодно обслуживал более 5 млн пассажиров. Из-за пандемии международный аэропорт Симферополь в 2020 году обслужил 4,63 млн человек, что на 500 тыс. человек меньше по сравнению с 2019 годом. В этом году ожидается не менее 6 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/11514397>

ТАСС; 2021.05.31; ПРОВОЗ ДЕТСКИХ САМОКАТОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ НА РЕЙСАХ UTAIR С 1 ИЮНЯ СТАНЕТ БЕСПЛАТНЫМ

Авиакомпания Utair с 1 июня сделает бесплатным провоз детских самокатов, велосипедов и беговелов. Их можно будет сдать при регистрации вместе с багажом, сообщает в понедельник **пресс-служба** перевозчика.

«С 1 июня каждый ребенок до 12 лет может бесплатно провезти с собой самокат, велосипед или беговел на рейсах Utair. Каждое средство передвижения можно сдать на стойке регистрации с багажом, а на самокате, если он не электрический, можно доехать до гейта и сдать там, аналогично детской коляске», – сказано в сообщении.

По данным **пресс-службы**, к бесплатной перевозке принимаются самокаты, велосипеды и беговелы весом до 15 кг – при отсутствии детской коляски у ребенка. «В результате диалога с пассажирами в прошлом году мы упростили условия провоза спортивного инвентаря, и сейчас вводим бесплатную услугу для маленьких путешественников. Это максимально удобные условия для пассажиров, путешествующих семьями и предпочитающих активный отдых», – приводятся в сообщении слова президента «Utair – пассажирские авиалинии» Олега Семенова.

<https://tass.ru/ekonomika/11515219>

ТАСС; 2021.05.31; РОСТЕХ ПЛАНИРУЕТ РАЗРАБОТАТЬ САМОЛЕТНУЮ ВЕРСИЮ ВЕРТОЛЕТНОГО ДВИГАТЕЛЯ ВК-1600В

Объединенная двигателестроительная корпорация Ростеха планирует создать самолетную версию двигателя ВК-1600В, разработанного для вертолетов. Об

этом сообщил ТАСС генеральный конструктор «ОДК-Климов» (входит в ОДК госкорпорации «Ростех») Всеволод Елисеев.

«Есть заявка, стартует проект самолетной версии этого двигателя – ВК-1600С. Он предполагается к установке на пассажирские и транспортные самолеты местных воздушных линий», – сказал он.

Работы над двигателем ВК-1600В начались в конце 2019 года. Он создается для перспективного многоцелевого вертолета Ка-62. Сегодня в стране нет отечественных двигателей такой размерности. Двигатель-демонстратор ВК-1600В планируют представить на Международном аэрокосмическом салоне «МАКС-2021».

<https://tass.ru/armiya-i-opk/11513561>

ТАСС; 2021.05.31; ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ИЗ РФ ПРИБЫЛА В ЕГИПЕТ ДЛЯ ИНСПЕКЦИИ АЭРОПОРТОВ ХУРГАДЫ И ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХА

Группа российских экспертов прибыла в Египет для контрольной инспекции международных аэропортов курортных городов страны. Об этом сообщили в воскресенье ТАСС в Египетской холдинговой компании по управлению аэропортами и организации воздушного движения.

По данным представителя компании, делегация в составе 12 специалистов будет разделена на две контрольные комиссии, одна из которых направится в Шарм-эш-Шейх, вторая – в Хургаду. «Они еще раз проверят внедрение мер безопасности, функционирование камер наблюдения, процедуры досмотра пассажиров и багажа, обеспечение безопасности самолетов, процедуру входа и выхода персонала на взлетно-посадочную полосу, ситуацию с безопасностью в отелях и туристических комплексах, а также принимаемые санитарные меры в связи с пандемией нового коронавируса», – сообщили в компании.

<https://tass.ru/obschestvo/11510951>

РИА НОВОСТИ; 2021.05.31; QATAR AIRWAYS ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РЕЙСОВ В РОССИЮ

Катарский национальный авиаперевозчик Qatar Airways рассчитывает расширить сеть авиаперевозок в Россию в процессе восстановления полетов по всему миру после кризиса отрасли, связанного с пандемией коронавируса, сообщил в интервью РИА Новости генеральный директор компании Акбар аль-Бакер.

Представители Qatar Airways примут участие в Петербургском международном экономическом форуме 2-5 июня в составе делегации Катара, который в этом году стал страной-почетным гостем форума.

«Мы хотели бы как можно скорее возобновить полеты в Санкт-Петербург, а также сделать более частыми полеты в Москву. По мере того, как продолжается восстановление путешествий по миру, мы будем продолжать искать возможности для расширения как наших пассажирских, так и грузовых перевозок в Россию», – сказал гендиректор.

По его словам, для всех путешественников в Россию и из страны Qatar Airways предлагает безопасный и удобный транзит через международный аэропорт Хамад в Дохе на Мальдивы, Сейшельские острова, в Южную Африку, Латинскую Америку, США и по другим направлениям в рамках своей широкой сети авиаперевозок.

При этом аль-Бакер указал, что подразделение компании Qatar Airways Group по чартерным перевозкам бизнес-джетами Qatar Executive давно работает на российском рынке и выполнило множество рейсов за пределы России только за один 2020 год. Услуга заказа чартеров по всему миру предоставляется на принадлежащем компании парке бизнес-джетов, в частности Qatar Executive – крупнейший коммерческий оператор Gulfstream G650ER в мире.

Глава Qatar Airways подчеркнул, что авиакомпания работает с Россией почти 18 лет, и российский рынок является для нее очень важным.

<https://ria.ru/20210531/reys-1734943383.html>

ТАСС; 2021.05.31; МЕДВЕДЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ПОДУМАТЬ О ВВЕДЕНИИ БЕСПЛАТНОГО ПРОЕЗДА ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ

Председатель «Единой России», замглавы Совбеза РФ Дмитрий Медведев предложил рассмотреть возможность ввести для школьников бесплатный проезд в общественном транспорте. Такую инициативу он озвучил в понедельник на форуме «Большой семейный совет».

По словам Медведева, нужно подумать о новых идеях по поддержке семей. «Они не такие простые для исполнения, но тем не менее подумать об этом можно. Я, например, имею в виду введение бесплатного проезда для школьников», – сказал он.

Председатель партии констатировал, что ситуация в этой сфере «очень сильно в разных регионах отличается». «Разная экономическая ситуация, разная финансовая ситуация. Хотя – я обратил внимание – в некоторых странах даже пошли на то, чтобы ввести просто бесплатный проезд, и они считают, что это выгоднее по некоторым причинам, чем, допустим, заниматься какими-то другими инфраструктурными делами, [выгоднее] для бюджета, я имею в виду», – сказал Медведев.

По его словам, о таких решениях в России речи пока не идет. «Но в отношении школьников нужно действительно подумать, при понимании того, что это региональная тема», – заключил политик.

<https://tass.ru/obschestvo/11517265>

ТАСС; 2021.05.31; МЕДВЕДЕВ НАЗВАЛ ДИСКРИМИНАЦИЕЙ СИТУАЦИЮ С НАЦЕНКОЙ НА ЗАКАЗ ТАКСИ С ДЕТСКИМ КРЕСЛОМ

Председатель «Единой России» Дмитрий Медведев назвал дискриминацией ситуацию, когда тариф на поездку в такси с детским креслом оказывается дороже, чем обычная поездка.

«Дискриминация на самом деле, это правда», – сказал он, комментируя подобные примеры, которые ему привели в понедельник на форуме «Большой семейный совет».

Сложившуюся практику Медведев назвал безобразием. «Я, честно говоря, даже не знал, что звонишь [в службу заказа такси], а тебе говорят: «Так, у тебя ребенок есть? Тогда поездка будет дороже». Это кроме возмущения ничего не вызывает», – констатировал он, сделав оговорку, что понимает, что у таксистов «хлеб не простой». Тем не менее, считает лидер единороссов, задача компаний-перевозчиков и самих таксистов состоит в том, чтобы их транспортное средство соответствовало предъявляемым требованиям. «Мы же не сомневаемся в том, что машина должна быть исправной? Сомнений нет. Если вышел на трассу, не дай Бог что неисправно – все, уголовная ответственность. А здесь чего? Ну приведи тогда машину в соответствие, чтобы там могли дети размещаться», – возмутился Медведев.

Председатель «Единой России» привел в пример сферу услуг, обратив внимание, что все уже привыкли, что, например, в кафе созданы условия для посетителей с детьми, для них есть специальные столики и кресла. «Здесь (в случае с такси – прим. ТАСС) должно быть то же самое, – подчеркнул он. – Причем бесплатно, естественно».

По словам руководителя Центра социально-культурного развития поддержки семьи и молодежи в Перове Татьяны Яковлевой, сейчас недостаточно машин такси в России оборудовано детскими креслами. «Когда такая машина появляется и есть возможность ее заказать, то с родителей взимается дополнительная плата за услугу детского удерживающего устройства, что, на мой взгляд, является необоснованным, скажем так, налогом на детей и дискриминацией. Плата, взимаемая с ребенка, не должна превышать оплаты проезда в такси взрослого», – сказала она, добавив, что предлагает запретить взимать плату за услугу «детское кресло».

В свою очередь, председатель Совета матерей России Татьяна Буцкая в ходе форума лично проверила стоимость заказа такси по Москве с детским

креслом и без него. «Сейчас мы посмотрели, что такси отсюда до Некрасовки стоит 600 рублей, если с ребенком, а без ребенка – 420 рублей. Ну, собственно говоря, вот то, о чем мы говорили», – подчеркнула она.

<https://tass.ru/obschestvo/11518397>

НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ БАРСУКОВ; 2021.05.31; ВЛАДИМИР АФОНСКИЙ: ДЕФИЦИТ ВРАЧЕЙ И ФЕЛЬДШЕРОВ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ МЕДОСМОТРОВ ВОДИТЕЛЕЙ СОСТАВЛЯЕТ 300 ТЫС. ЧЕЛОВЕК

По мнению законодателя, «кадровый голод» можно решить с помощью дистанционных технологий

25 мая в Государственной думе РФ под председательством зампреда ГД Игоря Ананских проведен круглый стол о внесении изменений в законодательство РФ в целях совершенствования проведения медицинских осмотров. Участники из министерств, отраслевых комитетов ГД и общественники обсудили возможность проведения телемедицинских осмотров для всей отрасли, которые связаны с риском для работника, других сотрудников предприятия, и окружающих, если речь об участнике дорожного движения. По итогам круглого стола парламентарии выразили мнение о необходимости внесения законодательных предложений на рассмотрение Госдумы как можно скорее. Вызвано это необходимостью отрегулировать систему медицинских осмотров, которая в настоящее время исполняется не в полном объеме.

По приказу Минздрава № 835 водители, занятые на грузовых и пассажирских перевозках, должны как минимум дважды в день проходить очные медицинские осмотры. До выхода на рейс водителю нужно получить допуск у врача или фельдшера к управлению транспортным средством, по окончании смены – повторно проверить состояние здоровья. На практике осмотры проводятся далеко не всегда, что связано с организационными ограничениями.

Такое требование нельзя реализовать во многих таксопарках и ряде региональных автопарков по стране, поскольку каждому предприятию нужно нанять два-три медработника с посменным графиком, а также выделить и оборудовать площади под медицинские кабинеты. Это невозможно и по экономическим соображениям, и по причине кадрового дефицита медработников. Особенно критична ситуация в области грузовых перевозок, где дальнобойщики уходят в рейс на несколько суток, отдалившись от парка на сотни километров.

«Дефицит врачей и фельдшеров для проведения предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей на сегодняшний день по разным оценкам достигает 300 тыс. человек. Телемедицина решит вопрос с

оценкой состояния здоровья водителей, кто садится за руль, а это наша безопасность на дорогах. Принятие необходимых законов и нормативно-правовых актов изменит ситуацию кардинально. Водитель будет садиться с нормальным давлением, пульсом, и будет меньше аварий на дорогах», – сказал зампред комитета Госдумы по транспорту, координатор федерального проекта «Безопасные дороги» Владимир Афонский на круглом столе о проведении телемедицинских осмотров работников.

Показатель дефицита медперсонала относится и к медосмотрам работников, занятых на железнодорожном транспорте, объектах энергетики и производстве. Депутат ГД Владимир Афонский называет эту проблему системного уровня, по его словам, проведение телемедицинских осмотров работников, что до сих пор не предусмотрено законодательном уровне, принесет положительный результат.

В условиях развитого рынка дистанционных технологий в здравоохранении такой излишний регуляторный барьер, как обязательство по очным медосмотрам, привел к двум типам нарушений. Это упрощенная версия медосмотра, когда медработник сокращает число действий: не каждый раз проверяет у работника артериальное давление или пульс. Другая вариация привела к теневому рынку путевых листов, где проще и быстрее поставить отметку о медосмотре, но не проходить его. На круглом столе предложено альтернативное решение – это проведение телемедицинских осмотров водителей, которые позволят автоматизировать медконтроль.

Вместе с этим, действующими нормативными актами не отрегулировано, какой вид отметки можно ставить в путевом листе. В 2019 году приказом **Минтранса** № 467 из порядка заполнения путевых листов был исключен штамп, и отметку о медосмотре стало достаточным заверять только одной подписью врача. Конечно, приткие водители сами себе проставляют такой автограф, ссылаясь на документ. В порядке проведения медосмотров 2014 года по приказу Минздрава 835н по-прежнему сохранено требование о штампе. Разное содержание привело к разному толкованию. Отсутствие единого стандарта по отметкам о прохождении медосмотра можно считать законодательным пробелом. Его можно устранить с помощью применения возможностей информационной передачи данных.

Обязательные медицинские осмотры работников, отмечает Афонский, схожи с постоянным мониторингом здоровья, общей целью которых является оценка состояния здоровья на конкретный момент времени. С одной лишь разницей, что цель медосмотра – допустить или не допустить к работе. Например, к управлению транспортным средством и перевозке пассажира, если речь идет о таксисте, или допуску на объект электроэнергетики.

Парламентарий называет еще один пробел, который образовался в силу специфики очного формата медосмотра. Это сложность в хранении медицинских данных. В свою очередь, телемедицинские осмотры позволяют собирать результаты осмотров в динамике, это потребует, когда водитель будет проходить профосмотр и диспансеризацию. «Телемедицинские решения в системе медосмотров помогут предотвращать хронические неинфекционные заболевания. Такая задача поставлена президентом в послании Федеральному собранию по расширению диспансеризации с 1 июля», – дополнил Владимир Афонский.

https://www.ng.ru/economics/2021-05-31/100_150531052021.html

На ту же тему:

<https://www.mk.ru/social/2021/05/31/raskrutit-ili-zakrutit-trudovye-gayki-chinovniki-predlozhili-novy-vid-medicinskikh-osmotrov.html>

ТАСС; 2021.05.31; В МВД ОПРОВЕРГЛИ СООБЩЕНИЯ СМИ ОБ ОСНАЩЕНИИ АЛКОЗАМКАМИ АВТОМОБИЛЕЙ НЕТРЕЗВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ

МВД не планирует оснащать специальными алкозамками автомобили водителей, которые попались на пьянстве. Об этом ТАСС сообщила официальный представитель МВД Ирина Волк.

«Министерство внутренних дел сообщает, что данная информация не соответствует действительности. МВД России с подобной инициативой не выступало и в проработке данного вопроса в настоящее время участия не принимает. Ранее ведомство уже давало отрицательный отзыв на аналогичные предложения. Отмечалось, что эффективное внедрение алкозамков в РФ возможно только при условии создания соответствующих организационно-технических и правовых основ», – сказала Волк.

По ее словам, учитывая отсутствие на сегодняшний день необходимых условий для внедрения алкозамков, все заявления по этой теме являются преждевременными и некорректными.

Ранее ряд СМИ сообщил о том, что автомобили водителей, которые попались на пьянстве, будут оборудовать алкозамками.

<https://tass.ru/obschestvo/11517357>

ОСН; 2021.05.31; В АВТОМОБИЛЬНОМ СОЮЗЕ РАССКАЗАЛИ О МОШЕННИКАХ НА ПЛАТНЫХ АВТОДОРОГАХ

Минтранс разработал новые правила проезда по платным дорогам. Для реализации этого проекта будет работать система «свободного потока» (free flow), которая предполагает проезд участка без остановок перед шлагбаумом. Оплата при этом списывается с транспондера.

Помимо очевидного плюса новой системы проезда, а именно отсутствие пробок на пропускных пунктах, эксперты предупреждают о неэффективной работе системы контроля на регулируемых участках. Об этом в эфире телевидения Общественной службы новостей рассказал вице-президент национального автомобильного союза, Антон Шапарин.

«Фундаментальный минус заключается в том, что в стране, где семь месяцев в году дороги равномерно покрыты грязью, ей же покрываются и номера машин. Поэтому, когда система видеонаблюдения будет считывать номера и выставлять счет на оплату, можно догадаться, что работать она будет с погрешностями. Некоторые, кстати, для того, чтобы закрыть свой номер пользуются специальной краской в баллончиках. При том, что существуют штрафы за неоплату, но при этом сотрудников ГИБДД, которые находились бы на дороге и вылавливали тех, у кого номеров не видно из-за грязи – нет и не будет. Потому что, работая на магистралях нужно пол страны записать в ГИБДД».

Шапарин отметил, что окупаемость таких дорожных проектов для инвесторов и государства будет очень невысока.

«Необходимо усовершенствовать методы контроля, иначе строить такие платные трассы не будет никакого экономического смысла».

<https://www.osnmedia.ru/obshhestvo/v-avtomobilnom-soyuze-rasskazali-o-moshennikah-na-platnyh-avtodorogah/>

ВЕДОМОСТИ; ДЕНИС ИЛЮШЕНКОВ; 2021.06.01; КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА ПОПОЛНИЛАСЬ ВОДОРОДНЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ; ЭТО ШАНС НЕ ПОТЕРЯТЬ НОВЫЙ РЫНОК, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ

Минэкономразвития РФ работает над Концепцией по развитию производства и использования электротранспорта в России на период до 2030 г. в рамках поручения правительства по стратегическому направлению «Новая технологическая среда». В апреле министерство сообщило первые параметры будущей концепции: 1,5 млн электромобилей на дорогах страны к 2030 г., 20 000 зарядных станций, инвестиции в размере 418 млрд руб.

Но работа над документом продолжается. В распоряжение «Ведомостей» попал проект распоряжения правительства об утверждении Концепции электротранспорта, датированный 25 мая. Теперь весь комплекс мероприятий оценивается в 777 млрд руб. И в документ добавили мероприятия по локализации автотранспорта на водородных топливных элементах (ВТЭ) и созданию водородной заправочной инфраструктуры. Также пересмотрены и расширены планы по поддержке спроса в части электромобилей и автомобилей на ВТЭ.

В электромобиле источником энергии является литиевая батарея-накопитель. В водородном – генератор, производящий энергию из водорода (в баке) и кислорода (из атмосферы) за счет электрохимического процесса внутри него. Интерес к водородному транспорту в мире возник, когда стало окончательно понятно, что тяжелые седельные тягачи на аккумуляторных батареях не поедут. «Это связано с тем, что энерговооруженность литиевых батарей не позволяет на тяжелом транспорте иметь большой пробег. Для тяжелого транспорта также важна скорость перезарядки, а заправить автомобиль водородом гораздо быстрее, чем зарядить батарею. Плюс есть возможность использовать тепло от ВТЭ для обогрева кабины», – поясняет Алексей Кашин, гендиректор электрохимической компании «ИнЭнерджи», которая принимает участие в работе над концепцией. По оценке Кашина, наиболее приемлемым для нашей страны вариантом станет применение водородных топливных элементов для автобусов и большегрузного транспорта массой более 4 т.

Не водородом единым

Обновленный проект концепции развития электротранспорта подорожал почти в два раза не только из-за внедрения мероприятий по развитию водородного транспорта.

Минэкономразвития включило в проект программу по развитию литиевого бизнеса «Росатома». Литий – один из основных компонентов тяговых батарей для электромобилей. Программа «Росатома» оценивается почти в 150 млрд руб., причем 26 млрд из них предполагается софинансировать из фонда национального благосостояния.

По данным Международного энергетического агентства (ИЕА), все автобусы, тяжелые и средние грузовики на планете ежегодно выбрасывают в атмосферу около 2,5 Гт парниковых газов. Для сравнения: выбросы легкового и легкого коммерческого транспорта составляют около 1,1 Гт в год.

Между тем власти ЕС требуют, чтобы к 2025 г. средний объем выбросов CO₂ от тяжелых грузовиков и автобусов был сокращен на 15% по сравнению с уровнем 2019 г., а к 2030 г. – на 30%. Свои ограничения вводят и власти других стран. Производители коммерческого автотранспорта вынуждены искать альтернативы дизельному двигателю.

По прогнозам глобального объединения Hydrogen Council, объем производства автомобилей на ВТЭ к 2025 г. во всем мире составит от 3 млн до 5 млн единиц, к 2030 г. – от 10 млн до 15 млн штук. Для сравнения: ассоциация Hydrogen Mobility Europe в январе 2021 г. отчиталась, что с 2016 г. в 10 европейских странах появилось всего 630 автомобилей на ВТЭ, а в восьми европейских странах – 37 новых водородных заправочных станций. Во всем мире сейчас насчитывается только около 35 000 автомобилей на

водороде, оценил замглавы департамента научно-технологического развития «Сколтеха» Тимур Гареев. И пока это преимущественно легковые модели – например, представленная еще в 2013 г. Toyota Mirai.

Пока из российских автопроизводителей «Камаз» единственный публично заявил, что в 2021 г. начинает разработку водородного грузовика и автобуса. В России есть сейчас несколько подержанных Toyota Mirai и одна водородная заправка, открытая «ИнЭнерджи» в Черногоровке.

А к 2030 г., согласно проекту концепции, таких заправок будет 1200, создание сети обойдется в 126 млрд руб. Также будет построен завод водородных топливных элементов за 38,5 млрд руб. Частично проекты профинансируются из федерального бюджета, остальное – внебюджетные средства.

Обсуждение документа продолжается, его принятие возможно не раньше конца июня 2021 г., подчеркивает источник «Ведомостей». У электротранспорта на водородных топливных элементах есть потенциал, говорит представитель Минэкономразвития. По его словам, создание инфраструктуры для водородного транспорта предполагается на горизонте 2025–2030 гг.

«По водородной «добавке» ключевой вопрос – откуда на заправках будет появляться водород: будет производиться на месте или доставляться, или иная комбинация? Этот момент в концепции не описан, хотя финансово и технологически он определяющий», – говорит Тимур Гареев из «Сколтеха». По его словам, если вообще связываться с водородом в России, то правильнее производить его на месте из подведенного природного газа. Но перспективность водородных технологий в сравнении с традиционным электродвижением менее очевидна, потому что находится на более отдаленном горизонте, считает эксперт.

«Для России автотранспорт на водороде – это возможность технологически поучаствовать в огромном рынке электродвижения. Мир на стадии формирования нового рынка, и мы можем быть в группе лидеров. Если сейчас этого не делать, то мы потом опять будем заниматься импортозамещением. А сейчас такой момент, когда мы можем сработать на опережение импорта, но нужно сконцентрировать усилия – таких зон, где для России возможен прорыв, осталось очень мало», – подчеркивает Кашин.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/06/01/872132-kontsepsiya-elektrotransporta>

**ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЕРЕМИНА; 2021.06.01; НАЙДУТСЯ ВСЕ: ГИБДД
ВООРУЖИЛАСЬ ТЕХНОЛОГИЯМИ ПРОТИВ ЛИХАЧЕЙ; КОПТЕРЫ,**

МОБИЛЬНЫЕ ПРИЛОЖЕНИЯ И НОУТБУКИ ПОМОГАЮТ ПРЕДОТВРАТИТЬ ТРАГЕДИИ И НАЙТИ ВИНОВНЫХ

В регионах нарушителей правил дорожного движения стали отслеживать с помощью квадрокоптеров, в Москве их ловят в «Паутину», а в Татарстане – с помощью соцсетей. Какие современные технологии встали на вооружение ГИБДД – в материале «Известий».

С высоты птичьего полета

Сразу в нескольких регионах сотрудники ГИБДД начали использовать квадрокоптеры. В основном дроны летают над автодорогами регионального и федерального значения для выявления нарушений ПДД, связанных с выездом транспортных средств на встречную полосу. На днях к эксперименту подключилась и Тюменская область.

– На федеральных трассах в Тюменской области вводятся дополнительные меры безопасности. Вырастет число нарядов ДПС, пройдут рейды по контролю скоростного режима с применением беспилотных летательных аппаратов», – рассказали в **пресс-службе** ГИБДД региона.

Квадрокоптер с высоты птичьего полета фиксирует нарушения ПДД водителями и в режиме онлайн передает изображение экипажам ДПС, которые останавливают нарушителей и составляют на них административные материалы. При этом запись с камеры беспилотного летательного аппарата служит доказательной базой.

Однако, по словам источника в Госавтоинспекции, появления коптеров в столичном небе пока не ожидают.

– Коптеры в Москве и области вводиться не будут из-за плотной застройки, определенных зон, где пролет просто невозможен, потому это отдано в регионы и то на определенные трассы, где большие отрезки патрулирования и большое количество ДТП, – **прокомментировали** «Известиям» в ГИБДД.

Нарушитель на планшете

В Екатеринбурге сотрудники ДПС вышли на рейды, вооружившись планшетами со специальным программным обеспечением. Они занялись выявлением водителей, лишенных прав, а также транспортных средств, не зарегистрированных в установленном порядке в ГИБДД.

Экипажи с помощью мобильного приложения могли оперативно получать уведомления о проезжающих автомобилях без регистрации или принадлежащих человеку, лишенному прав. Далее подозрительные машины останавливали и сверяли документы с базами данных.

За два часа рейда сотрудники получили более 15 уведомлений от приложения. В пяти случаях информация подтвердилась: были задержаны водители, лишенные водительского удостоверения, причем один из них

ранее был лишен прав за отказ от медосвидетельствования. Теперь нарушителям грозят крупные штрафы или административный арест.

Заехал на «Пит-стоп»

Еще одна инновационная разработка используется в Московском регионе. Система «Пит-стоп» действует в летний период и помогает задерживать злостных нарушителей скоростного режима. Для выявления нарушителей сотрудники Госавтоинспекции используют ноутбук с программным обеспечением, позволяющим подключаться к выбранному комплексу автоматической фотофиксации либо к нескольким дорожным камерам.

Инспектор, как правило, находится на расстоянии 500–700 метров от камер фотовидеофиксации, чтобы успеть остановить транспортное средство.

Если какой-то автомобиль превысил скорость более чем на 60 км/ч, система оповещает работающего с ней инспектора звуковым сигналом. На монитор компьютера выводится фотография машины и ее регистрационный знак, информация о скорости движения и величине. Кроме того, система показывает расчетное время, через которое нарушитель проедет мимо инспектора ДПС.

В 2020 году в период с 20 февраля по 31 октября сотрудниками дорожно-патрульной службы с использованием системы «Пит-стоп» было составлено 204 административных материала. Из них 129 – за превышение скоростного режима от 60 до 80 км/час. 41 – за превышение установленной скорости на величину более 80 км/час. А еще три десятка нарушителей остановили за повторное превышение.

Новый способ применения комплексов фотовидеофиксации поддержали эксперты.

– Проблема камер, при их использовании только для вынесения штрафов, в том, что нарушения не пресекаются, а системные нарушители либо не платят и копят сотни штрафов, либо считают, что за деньги позволено всё. Соответственно, «Пит-стоп» позволяет совмещать преимущества камер (постоянный контроль) и инспекторов – возможность пресечь нарушение, остановив ТС-нарушитель и установив личность водителя, применить адресно к нарушителю полноценные меры, вплоть до лишения прав, – считает автоэксперт Григорий Шухман.

«Паутина» для угонщиков

Еще одно ноу-хау из Москвы недавно появилось и в регионах. Система «Паутина» объединяет все центры автоматизированной фиксации административных правонарушений (ЦАФАП) ГИБДД. Это стало возможным после перевода всех ЦАФАПов на новое программное

обеспечение с аналогичным названием и позволило отслеживать угнанные и покинувшие место ДТП автомобили.

– Главная цель – повышение безопасности передвижений внутри ЦФО, – разьясняют в **пресс-службе** ЦОДД. – В округе проживает больше 39 млн человек, которые владеют 28% от всех автомобилей, зарегистрированных в России. На округ приходится большая часть пассажирских перевозок и до 40% грузовых.

Единая сквозная система позволит автоматизировать взаимодействие оперативных служб 16 регионов, контролировать международных и междугородних перевозчиков, чтобы понимать, как передвигаются люди и автомобили, а также выявлять злостных нарушителей, находить транспорт в розыске и тот, который в своих целях могут использовать преступники.

Система уже много лет успешно работает в Москве и Московской области. Благодаря ей за пять лет в несколько раз удалось снизить количество автомобильных угонов (с 8,7 тыс. угонов в 2015 году до 1,6 тыс. по итогам 2020-го), а также повысить раскрываемость преступлений.

Раскинули соцсети

В Татарстане сотрудники ГИБДД взяли на вооружение соцсети. Так, некоторое время назад несколько человек были оштрафованы «за использование во время движения телефона, не оборудованного техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук». Причиной стали выложенные в сеть видео аварий, которые делали проезжавшие мимо водители. Изучив записи, сотрудники ГИБДД нашли тех, кто снимал на телефон во время движения, и выписали штрафы.

Также в СМИ прошла информация о пристальном внимании ГИБДД к топовым блогерам, которые особенно часто делятся своими подвигами на дорогах. После резонансного ДТП с блогером Эдвардом Билом, где серьезно пострадала женщина, сотрудники полиции особенно тщательно начали изучать страницы лидеров мнений. Так, по данным «Известий», МВД даже создало специальный список «особо опасных» знаменитостей, к которым на дорогах теперь будет пристальное внимание.

<https://iz.ru/1169154/elena-eremina/naidutsia-vse-gibdd-vooruzhilas-tekhnologiiami-protiv-likhachei>

ИНТЕРФАКС; 2021.05.31; ИНТЕРВЬЮ: «НАША КОНЦЕПЦИЯ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ФЛОТА – ОКОЛО 70 СУДОВ К 2030Г» – ДИРЕКТОР ВОЛЖСКОГО ПАРОХОДСТВА

«Волжское пароходство» (МОЕХ: VFLT) («Волга-Флот») в 2020 году завершило присоединение другого актива Владимира Лисина – «Северо-Западного пароходства» и начало разработку стратегии развития на ближайшие годы.

О том, как судоходная компания работает после объединения двух пароходств, о работе в условиях пандемии, о новой судостроительной программе и сухогрузе нового проекта в интервью «Интерфаксу» рассказал управляющий директор «Волга-Флота» Юрий Гильц.

– Расскажите об итогах 2020 года для «Волжского пароходства». Прошедший год был удачным для компании?

– Прошлый год был непростым, но интересным. Во-первых, мы завершили реорганизацию – присоединение «Северо-Западного пароходства» к «Волжскому». Это сам по себе отдельный, сложный процесс.

Во-вторых, это работа в условиях COVID-19. Часть нашего персонала работала в удаленном режиме или частично удаленном. Экипажи судов оказались в достаточно сложной ситуации – были переработки контрактов, из-за карантинных мероприятий, по сути, людям запрещалось сходить на берег. Также мы были практически лишены возможности очно общаться с экипажами, посещать суда, проводить инспекции и аудиты.

С точки зрения грузовой базы в 2020 году в части сухих грузов, практически по всей номенклатуре, спада не было, по отдельным грузам мы даже наблюдали рост. Например, зерновой сезон был достаточно удачным. Зерно в основном мы возили с реки, так как был хороший урожай в Поволжье и Центральной России, а в Ростовской области и Краснодарском крае наблюдался спад не менее, чем на 30%.

По наливным грузам были серьезные изменения, потому что практически отсутствовал транзит нефтепродуктов с Каспия, снизились объемы перевозок и светлых, и темных нефтепродуктов с реки. Но здесь помогло то, что мы в прошлом году заключили контракт с «ЛУКОЙЛом» (МОЕХ: ЛКОН) по перевозке мазута из Кстово (Нижегородская область – ИФ) в Высоцк (Ленинградская область – ИФ).

В результате с точки зрения грузовой работы, роста производственной прибыли, рейсового результата, EBITDA, 2020 год был удачным для пароходства. Финансовый результат (чистый убыток за 2020 год по РСБУ – ИФ) получился в прошлом году из-за отрицательной курсовой разницы, связанной с переоценкой наших валютных обязательств, а с точки зрения EBITDA – у нас рост.

В прошлом году мы также начали работу над стратегией на ближайшие годы, что важно – начали эту работу системно. Действительно, 2020 год был у нас боевой.

– Где располагается штаб-квартира объединенного парокходства? Переехали ли специалисты из Санкт-Петербурга в Нижний Новгород?

– Да, штаб-квартира объединенного парокходства сейчас находится в Нижнем Новгороде. В Санкт-Петербурге мы оставили только коммерческих и фрахтовых менеджеров, которые работают по наливному и сухогрузному флоту в части заграничных перевозок. Мы перевели из Санкт-Петербурга основные производственные функции: технический менеджмент, безопасность судоходства, крьюинг (от англ. crew – «команда», «экипаж»), осуществление деятельности по набору экипажа на морские и речные суда – ИФ) и эксплуатацию.

К сожалению, без потерь не обошлось. Часть сотрудников переехала из Санкт-Петербурга в Нижний Новгород, у нас была релокационная программа. Но есть и те, кто отказался от переезда или не смог по семейным обстоятельствам. В результате сейчас существенно обновлен персонал по безопасности морского судоходства, технический менеджмент и крьюинг.

Если говорить про реорганизацию, самыми сложными вопросами были вопросы, связанные с людьми.

– Каков ваш прогноз на навигацию 2021 года? Какие грузы покажут рост? Каков прогноз финансовых показателей «Волга-Флота» на текущий год?

– Фрахтовый рынок в этом году хороший. Балтийский индекс (Baltic Dry Index, BDI отражает стоимость перевозок сухого груза морем по 20 основным торговым маршрутам – ИФ) поднялся до серьезного уровня, он находится на пике за последние 10 лет и тоже влияет на наш сегмент. Поэтому средние фрахтовые ставки сухогрузных перевозок выше прошлогодних. Была тяжелая ледовая обстановка как в Азовском море, так и в Балтийском море, что тоже поднимало фрахтовые ставки.

С точки зрения всех экспортных рынков есть грузовая база, и у нас практически нет простоя в ожидании рейсового задания. То есть флот востребован, и сегодня даже не хватает судов. Мы знаем, что растет экспорт металла, по удобрениям всё достаточно стабильно, по углю в этом году рынок тоже достаточно крепкий.

По наливным грузам немного другая история. Мы надеялись, что в этом году будет лучше разворачиваться транзит нефтепродуктов из Туркмении, но, к сожалению, пока не в том объеме, как мы ожидали. Он, конечно, лучше прошлогодних показателей, но там конкуренция с нефтепроводом Баку-Тбилиси-Джейхан, а также с направлением Туркменбаши-Баку-Батуми.

Нефтепродукты идут морем до Баку и дальше уже через нефтепровод или на железную дорогу.

В 2021 году мы снова начали перевозки груза «ЛУКОЙЛа» из Кстово. На Каспии также осуществляем перевозки сырой нефти на Махачкалу из Туркмении.

По пищевому наливу в этом году ситуация тоже хуже, чем в прошлом. Это вопрос урожая, в I квартале практически перевозок не было. Сейчас в навигацию ситуация улучшается.

И, конечно, ждем зерновой сезон. С 1 июня будет введена плавающая пошлина на экспорт зерна, привязанная к биржевой цене. Возможно, что эта пошлина будет меньшей нагрузкой для экспортеров, чем существующая пошлина сегодня. По урожаю зерновых достаточно оптимистичные прогнозы, поэтому ждем.

Немного позже в этом году начались перевозки серы. «Газпром» (МОЕХ: GAZP) провел торги на электронной площадке, и мы взяли 100% объемов экспортной серы, которая доставляется из Бузана (Астраханская область) в порт Кавказ.

Хорошо разворачивается ситуация на Северо-Западе в этом году, большие объемы идут даже с опережением графика, к примеру, металл «Северстали» (МОЕХ: СНМФ) из Череповца на Санкт-Петербург. Достаточно хороший в этом году рынок по щебню. Это традиционная наша сухогрузная база на Северо-Западе. На Юге у нас основные навалочные грузы – сера и зерно.

Поэтому я думаю, что результаты будут неплохие. По объемам грузоперевозок они должны быть выше 2020 года, но я бы был осторожен в прогнозах. Точно результаты будут выше по наливу, и посмотрим, как сложится ситуация по зерну.

По финансовым показателям мы ориентируемся и ставим целью только рост. Пока свой прогноз сказать не могу, но у нас последние годы среднегодовой рост EBITDA составляет не менее 5%, надеемся, что и в этом году будет не меньше. Плюс у нас запущена программа повышения операционной эффективности компании.

– Что думает компания о круглогодичной речной навигации – хватит ли грузов?

– Грузов, конечно, хватит. Идут достаточно серьезные грузопотоки – нефть, нефтепродукты и удобрения с Каспия, сера, продукция «Тольяттиазота» (МОЕХ: TLAZ), «Куйбышевазота» (МОЕХ: KAZT), наливные грузы с реки и, конечно же, агропродукция – зерно. Круглогодичные перевозки дадут нам возможность лучше конкурировать с альтернативными видами транспорта. Сегодня мы поставлены в равные условия: железная дорога предоставляет

круглогодичные скидки, привязанные к объемам и направлениям, дублирующим водные артерии, а мы просто физически не можем давать такие скидки по речным перевозкам.

Эта история для пароходства выгодна, вопрос только технических решений и инвестиций, которые требуются. Также потребуется ледокольное обеспечение. Это такая очень масштабная история. Но грузов точно хватит, потому что Волго-Донской судоходный канал – это основная грузовая артерия на ЕГС (Единой глубоководной системе – ИФ).

– Каковы потребности компании в обновлении флота? Какой проект грузовых судов вы считаете приоритетным для своего будущего флота?

– У нас уже есть сформированная концепция по обновлению флота, причем разные подходы к морскому сухогрузному флоту, к речному, к наливному. Совет директоров пароходства уже одобрил стратегический замысел развития компании, в продолжение которого был также одобрен инвестпроект по строительству четырех судов «река-море».

Совместно с «Морским инженерным бюро» мы решили строить новые суда по проекту RSD71. Это судно, которого ещё нет на рынке, которое даже «универсальнее» судов класса «Волго-Дон макс». Оно хорошо встанет на ту грузовую базу, где существуют ограничения по размерениям судов. Длина сухогруза составит 120 м. Это судно придёт на смену нашим «Омским» и «Сормовским», но при этом оно не малотоннажное. Дедвейт в море составит 7,2 тыс. тонн, в реке – 4,6 тыс. тонн. То есть, в принципе, оно схоже по грузоподъемности с нашими судами проекта RSD49 «Волго-Дон макс».

Отмечу, что проект RSD71 дешевле судов проекта RSD59 в силу того, что там меньше используется металла. Расчетная стоимость судна – чуть более 1 млрд рублей. Мы пока планируем заказать четыре сухогруза нового проекта RSD71: два – в 2022 году, ещё два – в 2023 году. А дальше мы предполагаем строить от двух до четырех судов каждый год, потому что обновление флота требуется делать постепенно, не одномоментно, чтобы плавно прийти к замене неизбежно выбывающих судов (через 5-8 лет).

Предварительно мы рассчитываем, что строительством RSD71 займется «Окская судоверфь» (судоверфь входит в состав «Волжского пароходства» – ИФ). Мощность верфи позволяет делать по четыре судна в год для нас, плюс у них своя судостроительная программа по другим заказам.

По речному сухогрузному флоту у нас основное ядро составляют достаточно возрастные «Волго-Доны». Очень хорошие «рабочие лошадки», но они уже приближаются к 50-летнему рубежу. Мы очень ответственно подходим к их ремонту – меняем до 300 тонн металла в межнавигационный период, но проблемы есть – корпус ведет, изгибы появляются. Менять речной флот сложнее, потому что речная грузовая база менее доходная, чем «река-море»,

и сегодня практически никто не строит речные суда. Пока мы идем по пути «малой крови». У нас есть программа конвертации танкеров в сухогрузы, уже три судна сделали в 2019 году, в этом году будет еще три судна конвертировано, и еще три судна – в планах.

Также у «Волжского пароходства» есть достаточное количество буксиров-толкачей, под которые мы собираемся строить баржи и расширять район плавания для возможности выхода в море. Однако всё равно мы будем смотреть и новый проект речного сухогрузного судна. Пока мы с проектом не определились, проработки есть, и это перспектива ближайших 5 лет. Мы, конечно, продолжим продлевать ресурс «Волго-Донам», но неизбежно придём к тому, что будем строить новые суда для реки.

Если говорить о танкерном флоте, то это наш самый молодой флот, который не требует обновления сегодня, но по нему также требуется стратегическое решение. Единственное, возможно, будем заниматься модернизацией этого флота в полноценные химовозы, что позволит нам расширить грузовую базу.

К 2030 году нам нужно обновить порядка 20 судов по морскому сухогрузному флоту и порядка 50 судов (в том числе баржи) по речному сухогрузному флоту.

– Получается, что к 2030 году вы хотите обновить около 70 судов. Это реально? Какую схему планируется использовать для приобретения новых судов (лизинг, кредиты)?

– Да, реально. Наша концепция по обновлению флота – около 70 судов к 2030 году. Мы будем обновлять флот постепенно, используя и банковское кредитования, и лизинг. У компании здоровое финансовое положение, сейчас соотношение долга к EBITDA меньше 3, поэтому наши балансовые показатели позволяют нам организовать финансирование на хороших условиях.

Господдержка в строительстве флота есть, есть постановление правительства РФ N383 о субсидировании процентной ставки, можно использовать утилизационный грант. Но для запуска судостроения речного флота требуется большая поддержка, например, чтобы была возможность использовать и то, и другое, – субсидированную ставку и грант.

– Вы сказали, что «Волжское пароходство» в 2021 году переоборудует еще три танкера в сухогрузные речные теплоходы. Успеют ли они поработать в эту навигацию? Будут ли в дальнейшем еще переоборудоваться танкеры в сухогрузы?

– Переоборудованные из танкеров сухогрузные суда мы планируем выводить в работу в августе этого года. Еще три танкера, скорее всего, тоже конвертируем в сухогрузы, думаю, в 2022 году.

– В этом году в качестве альтернативы строительства низконапорной плотины появился проект строительства дополнительной камеры шлюза уже работающего Городецкого гидроузла на Волге. Позволит ли, по-вашему, это решить проблему судоходства в районе Городца?

– Мы не претендуем и не хотим отнимать хлеб у гидротехников, для нас самое главное, чтобы все это работало с точки зрения расшивки узких мест для судоходства. Единственное, на что мы обращаем внимание, во-первых, это решение не должно быть временным, во-вторых – риски посадки воды, риски обсыхания 16-го шлюза и работы в одну нитку. Все эти риски мы обозначили, этот вариант должен пройти тщательную экспертизу.

Кроме того, срок строительства дополнительной камеры шлюза и проведение дноуглубительных работ может занять от 4 до 6 лет, и здесь вопрос, как будут делать дноуглубление и шлюз – параллельно или последовательно. Если работы будут вестись последовательно, то во время строительства нам, возможно, достаточно долгий срок придется работать в одну нитку. Для Городца две работающие нитки шлюзов – это принципиальная история, через него ходят 4-секционные барже-буксирные составы, и поэтому работа в одну нитку ухудшит экономику отрасли в целом, и в этом тоже есть риск.

Низконапорная плотина решила бы вопрос судоходства в районе Городца, другое дело, что это требует больших капиталовложений.