



Ежедневный мониторинг СМИ

18 ДЕКАБРЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.18; НА ТОЛМАЧЕВО БРОСАЮТ АРМИЮ; МИНОБОРОНЫ МОЖЕТ ЗА СВОЙ СЧЕТ ПОСТРОИТЬ НОВУЮ ПОЛОСУ В АЭРОПОРТУ	3
ТАСС; 2019.12.17; МЕДВЕДЕВ ИСКЛЮЧИЛ ГЛАВУ ФАС ИЗ СОСТАВА ПРАВКОМИССИИ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ	4
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.18; «РОСТЕХУ» НЕ ДАЮТ СФОКУСИРОВАТЬСЯ НА КАМЕРАХ; В БЕЛОМ ДОМЕ ПРОТИВ ПЕРЕДАЧИ ГОСКОРПОРАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ВСЕМИ ПРИДОРОЖНЫМИ КОМПЛЕКСАМИ ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА, ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.12.18; РАСПРОДАЖА ПО АКЦИЯМ: СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ ДЕТАЛИ ПРИВАТИЗАЦИИ НА 2020-2022 ГОДЫ; ГОСУДАРСТВО ПЛАНИРУЕТ ИЗБАВИТЬСЯ ОТ 25% РЖД, 50% «ПОЧТЫ РОССИИ» И 50% РОССЕЛЬХОЗБАНКА	6
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.12.17; ГРЕФ И МИНТРАНС ВСТУПИЛИСЬ ЗА ИНВЕСТИРОВ В ИНФРАСТРУКТУРУ; ОНИ ПРЕДЛАГАЮТ ИСКЛЮЧИТЬ ИЗ-ПОД ДЕЙСТВИЯ ЗАКОНА О ЗАЩИТЕ ИНВЕСТИЦИЙ КОНЦЕССИИ И ГЧП	7
РБК; ИННА СИДОРКОВА, ДАДА ЛИНДЕЛЛ, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.12.17; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ SUPERJET 100 НЕ СМОГ ВЫПОЛНИТЬ ГОДОВОЙ ПЛАН ПРОДАЖ ПОЧЕМУ «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО» ПОСТАВИЛИ В ЭТОМ ГОДУ ПОКА ОДИН САМОЛЕТ	9
ТАСС; 2019.12.18; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО РЖД БОЛЕЕ 8 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ВЕТКИ МЕЖДУРЕЧЕНСК - ТАЙШЕТ	10
ТАСС; 2019.12.17; РЖД ХОТЯТ ОБЕСПЕЧИТЬ ВРЕМЕННОЕ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ ТРАНССИБА И БАМА МОБИЛЬНЫМИ ТЭС	11
ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; "РОСАТОМ" ОБСУЖДАЕТ С ОМСКОЙ ОБЛАСТЬЮ И АЛТАЕМ ВЫВОЗ ЗЕРНА ПО СЕВМОРПУТИ	11
ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; РОСАТОМ К КОНЦУ 2020Г РАЗРАБОТАЕТ ТЭО СОЗДАНИЯ ХАБОВ В МУРМАНСКЕ И НА КАМЧАТКЕ ДЛЯ ТРАНЗИТА ГРУЗОВ НА СМП	12
ТАСС; 2019.12.18; В "РОСАТОМЕ" СЧИТАЮТ, ЧТО РОССИЙСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ НУЖНА ЕЩЕ ОДНА СУПЕРВЕРФЬ	13
ТАСС; 2019.12.17; АКИМОВ: ПОКАЗАТЕЛИ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА НА 2019 ГОД ВЫПОЛНЕННЫ НА 90%	13
ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; МИНТРАНС РФ ХОЧЕТ НАПРАВИТЬ НА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 113 МЛРД РУБ. В 2021-24 ГГ	14
ТАСС; 2019.12.17; СМАРТФОН ПОМОЖЕТ ОЦЕНИТЬ КАЧЕСТВО ДОРОГ	15
Ъ ПРИКАМЬЕ; 2019.12.17; ПРИСЕЛИ НА ДОРОЖКУ; В ПРИКАМЬЕ РАСТУТ ОБЪЕМЫ ДОРОЖНЫХ РЕМОНТОВ	16
ТАСС; 2019.12.17; УЧАСТОК ТРАССЫ, СВЯЗЫВАЮЩИЙ НЕСКОЛЬКО НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ, РЕКОНСТРУИРОВАЛИ НА СТАВРОПОЛЬЕ	19
ТАСС; 2019.12.17; РЕМОНТ ДОРОГИ МЕЖДУ УДМУРТИЕЙ И КИРОВСКОЙ ОБЛАСТЬЮ ВЛАСТИ ПООБЕЩАЛИ ЗАВЕРШИТЬ В 2020 ГОДУ	19
ТАСС; 2019.12.17; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ НЕ МЕНЕЕ 180 КМ ДОРОГ В 2020 ГОДУ	19

ВЕСТИ ОБРАЗОВАНИЯ; 2019.12.17; УЧИТЕЛЯ ИНЖЕНЕРНЫХ КЛАССОВ ПОВЫСИЛИ КВАЛИФИКАЦИЮ В РОССИЙСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ТРАНСПОРТА	20
ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ВЫДАЧЕ ЛИЦЕНЗИЙ В ЭЛЕКТРОННОЙ ФОРМЕ	21
ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; РЯД ТЕРРИТОРИЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА МОГУТ СТОЛКНУТЬСЯ С НЕХВАТКОЙ МОЩНОСТЕЙ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ТО АВТОТРАНСПОРТА В 2020Г - РСА	21
ТАСС; 2019.12.17; РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГИ, СОЕДИНЯЮЩЕЙ УДМУРТИЮ И КИРОВСКУЮ ОБЛАСТЬ, ЗАВЕРШАТ В 2020 ГОДУ	22
ТАСС; 2019.12.17; БЕГЛОВ: ПЕРЕД ЗАПУСКОМ СТАНЦИЙ МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ ПРИШЛОСЬ ИСПРАВИТЬ 1,5 ТЫС. НАРУШЕНИЙ	22
RNS; 2019.12.17; В CROCUS GROUP ОТРЕАГИРОВАЛИ НА МНОГОМИЛЛИАРДНЫЙ ИСК «АВТОДОРА»	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАКСИМ МИЛОСЛАВСКИЙ; 2019.12.17; ПУТЬ ЧЕРЕЗ РЕКУ; НОВЫЕ МОСТЫ РАЗГРУЗЯТ ОСНОВНЫЕ МАГИСТРАЛИ ГОРОДА, СВЯЖУТ МЕЖДУ СОБОЙ РАЙОНЫ И СОКРАТЯТ АВТОМОБИЛИСТАМ ВРЕМЯ В ПУТИ	24
ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; ОПЕРАТОР "ГРУЗОВОЙ" ОНЛАЙН-ПЛОЩАДКИ РЖД ХОЧЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ КЛИЕНТОВ Ж/Д БЕЛОРУССИИ	25
RNS; 2019.12.17; В РЖД РАССКАЗАЛИ О РАСШИРЕНИИ ПАРКА «САПСАНОВ»	25
ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; РЖД С 30 ДЕКАБРЯ ЗАПУСТЯТ "ЛАСТОЧКУ" ПО МАРШРУТУ АНАПА-КРАСНОДАР	26
ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; КОНТЕЙНЕРЫ НАЧИНАЮТ ПРИВЛЕКАТЬ ОТПРАВИТЕЛЕЙ СРАВНИТЕЛЬНО НЕДОРОГИХ ГРУЗОВ - ГЛАВА UTLC ERA	26
ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; В МОДЕРНИЗАЦИЮ ПОРТА ТАРТУС БУДЕТ ИНВЕСТИРОВАНО \$500 МЛН - ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР РФ БОРИСОВ	26
ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; СЕМЬ КОМПАНИЙ МОГУТ ВОЙТИ В ТОР МУРМАНСКА В 2020Г, ПОЗДНЕЕ НАМЕЧАЕТСЯ ЕЩЕ ШЕСТЬ ПРОЕКТОВ - ВЛАСТИ РЕГИОНА	27
ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; МОСКОВСКАЯ "УСП КОМПЬЮЛИНК" ВЫПОЛНИТ ЗА 482 МЛН РУБЛЕЙ ТЭО ПОД ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ КРУИЗОВ В КРЫМУ	28
ТАСС; 2019.12.17; ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ОРЕНБУРГ БУДЕТ ВОЗОБНОВЛЕН С 13 ЯНВАРЯ	29
РИА НОВОСТИ; 2019.12.17; РУКОВОДСТВО "ХРАБРОВО" ПОДДЕРЖАЛО ВОЗВРАЩЕНИЕ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ	29
ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; ОПЕРАТОР "ПУЛКОВО" ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ II ОЧЕРЕДИ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТА	29
ТАСС; 2019.12.17; МОДЕРНИЗАЦИЯ АЭРОПОРТА БОДАЙБО НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ	30
ТАСС; 2019.12.17; МЕНЯЙЛО: РЕМОНТ РАЙОННЫХ АЭРОПОРТОВ ГОРНОГО АЛТАЯ ТРЕБУЕТ ФЕДЕРАЛЬНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ	30

КОММЕРСАНТ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.18; НА ТОЛМАЧЕВО БРОСАЮТ АРМИЮ; МИНОБОРОНЫ МОЖЕТ ЗА СВОЙ СЧЕТ ПОСТРОИТЬ НОВУЮ ПОЛОСУ В АЭРОПОРТУ

По информации “Ъ”, проблема первой взлетно-посадочной полосы новосибирского аэропорта Толмачево будет решена за счет бюджета Минобороны. Министерство за 4 млрд руб. построит новую полосу, а действующая сильно изношенная первая полоса будет использоваться в качестве рулежной дорожки. Еще около 4 млрд руб. должен будет вложить **Минтранс** в создание дополнительных рулежных дорожек, но эти деньги пока не заложены в бюджете.

Минобороны построит новую взлетно-посадочную полосу (ВПП) в аэропорту Толмачево в Новосибирске взамен изношенной первой полосы, рассказали источники “Ъ” в аэропортовой отрасли. По их словам, соответствующее решение согласовали глава Минобороны Сергей Шойгу и глава **Минтранса** Евгений **Дитрих**. Толмачево — аэродром совместного базирования, и его первая полоса используется как для военных, так и для гражданских нужд. Первая полоса Толмачево сильно изношена, и, по информации “Ъ”, сейчас для продления срока эксплуатации на нее уже не садятся тяжелые грузовые самолеты. «Ее хватит в лучшем случае на несколько лет», — констатирует источник “Ъ”.

«Военные положат полотно для новой полосы рядом с действующей первой ВПП. Летная зона не изменится, поэтому строительство формально называется реконструкцией. По окончании работ новая полоса получит название первой, а действующая первая будет использоваться как рулежная дорожка», — рассказал один из источников “Ъ”. Строительство полосы обойдется в 4 млрд руб. «Минобороны может справиться за два строительных сезона с начала работ», — говорит собеседник “Ъ”. Гендиректор Толмачево Евгений Янкилевич говорил, что реконструкция ВПП может начаться в 2020–2021 годах.

Толмачево — крупнейший аэропорт холдинга «Новаяпорт» Романа Троценко. В 2018 году аэропорт обслужил 5,9 млн пассажиров, заняв седьмое место среди аэропортов России и уступив только трем московским аэропортам, Пулково, аэропортам Сочи и Екатеринбургa. По итогам 2019 года пассажиропоток может вырасти до 7 млн человек.

Параллельно со строительством новой полосы предусмотрено создание рулежных дорожек за 4 млрд руб. — финансирование будет вестись через **Минтранс**. Но на сегодня в федеральном бюджете этих денег нет. В конце года Толмачево попало в «лист ожидания» комплексного плана развития магистральной инфраструктуры, рассчитанного до 2024 года, и, по словам источников “Ъ”, находится там «на первом месте». Кроме создания рулежных дорожек требуются также новые перроны, стоимость их строительства «никто не рассчитывал, ориентировочно они обойдутся в 6–8 млрд руб.», говорят собеседники “Ъ”.

В Минобороны и **Минтрансе** от комментариев воздержались. В «Новаяпорте» также не прокомментировали ситуацию.

Представители «Новаяпорта» в последние годы неоднократно заявляли, что могут заключить договор концессии на первую ВПП и провести реконструкцию за свой счет. Но, по словам источников “Ъ”, правительство не хочет отдавать в концессию стратегический аэродром двойного базирования в центре Сибири. «В Шереметьево, переданном в концессию, военные самолеты не базируются», — отмечает собеседник “Ъ”. Весной холдинг начнет строительство нового терминального комплекса общей стоимостью 20 млрд руб. Первая очередь будет завершена к весне 2022 года.

В S7, который является базовым перевозчиком Толмачево, утверждают, что уже сегодня сталкиваются с инфраструктурными ограничениями, которые можно снять после реконструкции ВПП и создания нового терминала. «В 2020 году S7 откроет более десяти новых рейсов из Новосибирска, таким образом, маршрутная сеть авиакомпании с вылетом из Толмачево будет насчитывать более 80 воздушных линий», — сказали в авиакомпании. Перевозчик рассчитывает продолжить развитие перевозок через свой хаб темпами, опережающими среднеотраслевыми.

Гендиректор проектно-строительной и консалтинговой компании «Вальтер Констракшн» Евгений Вальтер отмечает, что в случае нехватки бюджетных средств концессия только на первую ВПП не выглядит для «Новапорта» выгодной сделкой. Концессия будет выгодной, если ВПП и остальная инфраструктура будут переданы в комплексе, в противном случае сложно просчитать окупаемость вложенных средств.

<https://www.kommersant.ru/doc/4197854>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4198001>

<https://lenta.ru/news/2019/12/18/tolmachevo/>

<https://nsk.rbc.ru/nsk/18/12/2019/5df9bd189a7947e430446009>

<https://fedpress.ru/news/54/economy/2392826>

<http://www.interfax-russia.ru/Siberia/news.asp?sec=1671&id=1090688>

ТАСС; 2019.12.17; МЕДВЕДЕВ ИСКЛЮЧИЛ ГЛАВУ ФАС ИЗ СОСТАВА ПРАВКОМИССИИ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ

Премьер-министр Дмитрий Медведев исключил главу Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игоря Артемьева из состава правительственной комиссии по импортозамещению. Это следует из распоряжения правительства, опубликованного на официальном интернет-портале правовой информации.

Как пояснил ТАСС представитель антимонопольного ведомства, главу ФАС исключили по его просьбе.

"ФАС - надзорный орган, и мы хотели избежать конфликта интересов при голосовании. При этом мы будем по-прежнему получать информацию с комиссии, но не будем принимать участие в голосовании", - добавили в ФАС.

Правительственная комиссия по импортозамещению была образована в августе 2015 года. Она образована для обеспечения согласованных действий органов федеральной и региональной исполнительной власти с органами местного самоуправления и организациями в целях реализации государственной политики в сфере импортозамещения. Правительственная комиссия по импортозамещению должна обеспечивать снижение зависимости отраслей промышленности РФ от импорта, а также выводить российские товары на внешние рынки и обеспечивать их международную конкурентоспособность.

В состав комиссии входят премьер-министр России Дмитрий Медведев, вице-премьер Юрий Борисов, вице-премьер Дмитрий Козак, помощник президента Андрей Белоусов, вице-премьер Алексей Гордеев, глава **Минтранса** Евгений **Дитрих**, глава Минпромторга Денис Мантуров, глава Минэнерго Александр Новак, глава Минкомсвязи Константин Носков, глава Минэкономразвития Максим Орешкин, глава Минсельхоза Дмитрий Патрушев, первый вице-премьер и глава Минфина Антон Силуанов, глава Минздрава Вероника Скворцова, замглавы аппарата правительства Алексей Уваров и глава Минстроя Владимир Якушев.

<https://tass.ru/ekonomika/7363729>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.18; «РОСТЕХУ» НЕ ДАЮТ СФОКУСИРОВАТЬСЯ НА КАМЕРАХ; В БЕЛОМ ДОМЕ ПРОТИВ ПЕРЕДАЧИ ГОСКОРПОРАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ВСЕМИ ПРИДОРОЖНЫМИ КОМПЛЕКСАМИ

Правительство России, выяснил "Ъ", выступило против создания единого федерального оператора по управлению дорожными камерами. На роль такой структуры претендовала дочерняя структура «Ростеха» ООО «ГЛОНАСС БДД» — еще весной проработать эту идею поручал президент Владимир Путин. Конкуренция на рынке компаний, эксплуатирующих камеры, позволяет улучшить надежность оборудования и снизить его стоимость, единый федеральный оператор «нецелесообразен», пришли к выводу в правительстве. Позиция Белого дома «доложена руководству страны», заявил "Ъ" представитель вице-преьера Максима **Акимова**.

В мае 2019 года президент Владимир Путин, напомним, поручил правительству «проработать вопрос» по определению ООО «ГЛОНАСС БДД» (дочерней структура «Ростеха») в качестве единственного оператора по установке и обслуживанию камер. Системы фиксации нарушений сегодня развиваются в рамках региональных госконтрактов и концессий — компании получают плату в зависимости от количества выписанных штрафов (233 руб. с одного штрафного постановления в Подмосковье, 243 руб. в Тамбовской области и т. д.). Именно «Ростех», по данным “Ъ”, обратился к главе государства с идеей создания единого оператора. Вице-премьер Максим **Акимов** поручил проработать вопрос Минкомсвязи. Ведомство направило в регионы телеграмму, спросив их мнение о перспективах работы с единым поставщиком.

Лишь четыре региона, по сведениям “Ъ”, подтвердили заинтересованность, представив техзадания на заключение госконтрактов с единым оператором. Минкомсвязь пришла к выводу, что рынок эксплуатации систем фотовидеофиксации в текущем виде является «устоявшимся и конкурентным». В РФ работает около десяти независимых компаний-интеграторов, с которыми регионы заключили контракты. Конкуренция, считают в Минкомсвязи, привела к росту качества оборудования, снижению стоимости камер в три-четыре раза за последние пять лет, а также к тому, что количество фиксируемых составов правонарушений увеличилось с трех до 27. Сейчас, говорят чиновники, на рынке более 30 производителей оборудования, доля отечественных деталей в применяемых в РФ камерах составляет 75%, «софт» у некоторых поставщиков на 100% российский. Минкомсвязь предложила сохранить существующую рыночную схему, а от идеи единственного поставщика отказаться. Для исключения появления на рынке недобросовестных компаний министерство предлагает создать саморегулируемую организацию, которая объединит поставщиков услуг.

С аргументами Минкомсвязи согласился и вице-премьер Максим **Акимов**. «Существует устойчивый, конкурентный рынок операторов фотовидеофиксации,— заявил “Ъ” его официальный представитель Сергей Извольский.— Его ключевые преимущества — справедливая стоимость предоставляемых услуг и стимулирование развития отечественного производства. Переформатирование сложившейся структуры не лучшее решение, оно нецелесообразно. Об этом было доложено руководству страны в рамках исполнения соответствующих поручений».

В «Ростехе» ситуацию вчера не комментировали, однако “Ъ” удалось ознакомиться с позицией госкорпорации (направлена в Минкомсвязь). В «Ростехе» утверждают, что 17 регионов заинтересованы в работе с единственным исполнителем услуг. Оператор, считают в «Ростехе», должен получить право заключать контракты как с органами власти регионов, так и с подведомственными им учреждениями. Опыт работы единственным поставщиком услуг у «Ростеха» есть: по решению правительства с декабря 2018 года госкорпорация занимается единой информационной системой в сфере закупок, с ноября 2019 года — информсистемой в сфере здравоохранения. Идею стать единым оператором камер госкорпорация, судя по всему, не оставила: в середине декабря «Ростех» вместе с ГЛОНАСС БДД обнародовали исследование о влиянии комплексов на аварийность.

Участники рынка позицию правительства поддержали. «Ни один федеральный игрок не в состоянии решить все региональные и муниципальные проблемы в области безопасности движения,— заявил “Ъ” председатель правления ГК VessoLink (ее дочерние компании эксплуатируют камеры в Костромской, Рязанской областях, Севастополе) Олег Бадера.— В регионах компании должны выбирать исключительно на основе конкурсных процедур. Причем предпочтение должно отдаваться государственно-частному партнерству и концессиям. Кроме того, сегодня деньги от штрафов идут в региональные бюджеты: федеральному оператору, если бы он появился, пришлось бы распределять средства между субъектами федерации. Это довольно сложная схема. Именно она во многом не позволила до сих пор склонить государство к созданию единого федерального оператора в области фиксации нарушений». «Ограничение данного рынка единственным поставщиком приведет к монополизации рынка и снижению конкурентной среды»,— добавляет представитель «Ростелекома» (эксплуатирует камеры в 45 регионах) Валерий Костарев.

Идею по созданию СРО Олег Бадера не поддержал: концессионеры в регионах сегодня работают строго в соответствии с инвестиционными контрактами, места установки

камеры определяются региональными УГИБДД и Минтрансом. «Правила и так довольно жесткие, вероятность появления игрока со стороны крайне низка,— пояснил он.— А попытка создать СРО лишь очередной шаг к появлению на рынке монополиста».

<https://www.kommersant.ru/doc/4197858>

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА, ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2019.12.18; РАСПРОДАЖА ПО АКЦИЯМ: СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ ДЕТАЛИ ПРИВАТИЗАЦИИ НА 2020-2022 ГОДЫ; ГОСУДАРСТВО ПЛАНИРУЕТ ИЗБАВИТЬСЯ ОТ 25% РЖД, 50% «ПОЧТЫ РОССИИ» И 50% РОССЕЛЬХОЗБАНКА

Подробности нового плана приватизации на 2020–2022 годы выяснили «Известия». На совещании у первого вице-премьера, министра финансов Антона Силуанова 10 декабря рассматривалась возможность отчуждения 25% акций РЖД и госкорпорации «ДОМ.РФ», а также 50% «Почты России» и Россельхозбанка («Известия» ознакомились с предложениями ведомств). В «Аэрофлоте» участие государства может снизиться на 1 п.п., в аэропорту Шереметьево — на 15 п.п., а из уставных капиталов «Продинторга» и Новороссийского морского торгового порта правительство может выйти полностью. При этом свою долю РФ планирует сокращать не только с помощью продажи акций, но и посредством дополнительных эмиссий. Впрочем, в большинстве организаций контроль всё равно останется за государством.

Долевое участие

Новый план приватизации на ближайшую трехлетку сейчас проходит обсуждение в правительстве. Так, в 2020–2022 годах государство может сократить долю своего участия в уставном капитале РЖД со 100% до 75% + 1 акция, следует из предложений министерств, представленных на совещании у Антона Силуанова. Сделать это планируется как с помощью эмиссии ценных бумаг, так и продажи федерального пакета. Выпуск дополнительных акций должен снизить госучастие и в полностью принадлежащем правительству Россельхозбанке — до 50% + 1 акция. До этого же размера может быть сокращено участие РФ и в «Почте России», говорится в предложениях.

Первый заместитель председателя правительства РФ – министр финансов РФ Антон Кротов. Кроме того, в правительстве обсуждали отчуждение части госкорпорации «ДОМ.РФ». Чиновники предложили приватизировать 25% акций института развития через допэмиссию, чтобы у государства осталось 75% + 1 акция. По такой же схеме планируется действовать и с «Росагролизингом». В Глобальной навигационной спутниковой системе (ГЛОНАСС) и «Росгеологии» снижения доли государства со 100% до 75% + 1 акция хотят добиться с помощью продажи ценных бумаг. При этом сообщается, что акции последней передадут стратегическому инвестору. Такой же метод могут использовать и в приватизации «Русгидро», где РФ планирует сократить свою долю с 60,56% до 50% + 1 акция.

«Государственную транспортную лизинговую компанию» (ГТЛК) планируется отчуждать в два этапа: сначала долю РФ сократят до 75% + 1 акция, а после этого — до 50% + 1 акция. Столько же РФ оставит себе и в «Российских ипподромах» (сейчас компания принадлежит государству полностью). В «Россетях» правительство высвободит 13% ценных бумаг, снизив свою долю с 88,04% до 75%+1 акция. До такого же уровня планируется сократить участие «Россетей» в ФСК ЕЭС, сегодня доля первой компании во второй составляет 80,13%. В ФСК ЕЭС пустят стратегического инвестора.

Символическую приватизацию власти могут провести в отношении «Аэрофлота»: участие РФ в уставном капитале авиакомпании собираются снизить примерно на 1 п.п. — с 51,17% до 50% + 1 акция. В то же время в аэропорту Шереметьево долю государства предлагается сократить с 30,46% до 25%+1 акция. А в «Объединенной зерновой компании» планируется продать 25%, уменьшив участие РФ с 50% до 25% + 1 акция.

Вовсе прекратить участие Россия может в двух акционерных обществах: Новороссийском морском торговом порту (НМТП), где у государства 20%, и «Продинторге», который принадлежит РФ на 100%. По приватизации «Зарубежнефти» конкретных предложений еще не сформировано. Сейчас компания принадлежит РФ целиком.

План не работает

«Известия» направили запросы в пресс-службы всех перечисленных организаций и ведомств, которые инициировали их внесение в приватизационный список. В пресс-службе «Зарубежнефти» напрямую не ответили о возможной продаже, однако подчеркнули, что «основной целью менеджмента компании является максимально эффективное выполнение всех поставленных акционером задач».

Директор департамента координации деятельности отраслевых организаций Минкомсвязи России Алексей Доронкин заявил, что вопрос приватизации «Почты России» в данный момент не обсуждается. Он напомнил: в октябре 2019-го организация была переоформлена из ФГУП в АО и ее акции отчуждению не подлежат.

В «Росгеологии» и аэропорту Шереметьево отметили, что не располагают нужной информацией, в РЖД и ГЛОНАСС отказались от комментариев. В Минстрое перенаправили запрос в пресс-службу ДОМ.РФ. В Минэкономразвития, Минфине, Минэнерго, Минсельхозе и **Минтрансе**, а также в компаниях-кандидатах на внесение в список приватизации не ответили на запросы «Известий» о деталях программы.

Ранее пресс-секретарь Антона Силуанова Наталия Фоменко заявляла «Известиям», что по итогам совещания в план реализации госимущества внесли корректировки. В частности, были определены дополнительные активы, которые могут включить в окончательные списки продажи. Пресс-секретарь также уточняла, что один из вариантов использования средств от приватизации — расширение инвестиционных программ по ряду компаний.

При этом предыдущий план продажи госимущества на 2017–2019 годы в части крупнейших компаний выполнен не был. Федеральный чиновник финансово-экономического блока правительства ранее пояснял «Известиям», что включение организаций в план не означает их обязательную продажу.

В тот документ было внесено отчуждение в том числе акций таких организаций, как ВТБ, Сбербанк, «Алроса», НМТП, «Совкомфлот», ОЗК. Реальные попытки предпринимались только по продаже 25% + 1 акции «Совкомфлота», но сделка так и не состоялась. На совещании у Антона Силуанова продажу Сбербанка, ВТБ и «Совкомфлота» не обсуждали.

<https://iz.ru/955229/ekaterina-vinogradova-dmitrii-grinkevich/rasprodazha-po-aktciam-stali-izvestny-detali-privatizatsii-na-2020-2022-gody>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.12.17; ГРЕФ И МИНТРАНС ВСТУПИЛИСЬ ЗА ИНВЕСТОРОВ В ИНФРАСТРУКТУРУ; ОНИ ПРЕДЛАГАЮТ ИСКЛЮЧИТЬ ИЗ-ПОД ДЕЙСТВИЯ ЗАКОНА О ЗАЩИТЕ ИНВЕСТИЦИЙ КОНЦЕССИИ И ГЧП

Президент Сбербанка Герман Греф и **Минтранс** заступились за инвесторов в инфраструктуру. Госбанкир и первый замминистра транспорта Иннокентий **Алафинов** выступили против регулирования инфраструктурных проектов законопроектом о защите инвестиций и попросили исключить из-под его действия концессии и ГЧП.

Об этом говорится в декабрьском письме Грефа председателю Госдумы Вячеславу Володину («Ведомости» ознакомились с копией, подлинность подтвердил представитель Володина и сотрудник Сбербанка) и ноябрьском письме **Алафинова** вице-премьеру Максиму **Акимову**. Представитель **Акимова** подтвердил получение письма, отказавшись от других комментариев. Представитель Сбербанка отказался от комментариев.

В законопроекте есть «прогрессивные положения» – например, неизменность налогов для инвесторов, трактовка в их пользу всех противоречий в регулировании, признает Греф. Но проект не делает различий между частными инвестпроектами, окупаемыми за счет коммерческой выручки, и инфраструктурными проектами, создаваемыми по заказу государства, которые в итоге остаются в его собственности. Так, транспортные проекты, которые реализуются по концессии, полностью попадают под законопроект, поэтому нужно оценить его влияние на рынок концессий, предупреждает представитель **Минтранса**.

Чиновники давно и активно пользуются инструментами ГЧП и концессиями, чтобы привлекать инвестиции в экономику. По данным на 1 ноября 2019 г., с помощью инструментов было заключено около 3000 сделок более чем на 3 трлн руб., больше половины – это концессии (2000 сделок на сумму около 1,8 трлн руб.), подсчитали

аналитики InfraOne Research. Например, так были построены дороги от Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, обход Одинцова до участков трассы Москва – Санкт-Петербург.

Еще 6 трлн руб. инвестиций чиновники рассчитывают привлечь для выполнения нацпроектов президента Владимира Путина. Использовать механизмы ГЧП и концессии можно в том числе в нацпроектах по образованию, экологии, но активнее всего – в комплексном плане модернизации инфраструктуры (его общая стоимость – 7 трлн руб., половину которых нужно привлечь). Например, ожидается, что по механизму концессий будет построен один из самых дорогих проектов плана – трасса Москва – Казань. Законопроект негативно повлияет на сроки привлечения частных инвестиций в проекты комплексного плана, предупреждает **Алафинов**.

Греф и вовсе опасается «подрыва доверия к существующим инструментам инвестиций в инфраструктуру». При этом кроме крупных проектов важны и небольшие концессии в сфере ЖКХ (им законопроект не предлагает никаких гарантий. – «Ведомости»), предупреждает он. Сбербанк – один из активных участников концессий, банк выдает кредиты крупным проектам и участвует в региональных и муниципальных проектах. За 2017–2019 гг. банк планировал профинансировать около 100 таких проектов, в основном тепло- и водоснабжения и социальной инфраструктуры, общим бюджетом более 50 млрд руб.

Претензий у госбанкиров и чиновников к проекту несколько. Законопроект ставит в приоритет поддержку проектов, которые приведут к росту бюджетных доходов. Но это ограничит строительство социальной инфраструктуры, предупреждает сотрудник одного из госбанков. А обязательный аудит проектов, которые претендуют более чем на 1 млрд руб. господдержки, приведет к дублированию оценки и увеличению сроков их подготовки, предупреждает **Алафинов**.

Проблемы возникнут и с финансированием проектов ГЧП и концессий. По законопроекту все расходы бюджета на проекты нужно заранее обосновать и согласовать. Но в концессиях выплаты могут потребоваться только при наступлении определенных обстоятельств, предупреждает **Алафинов**. Например, по условиям соглашения инвестору могут выплатить деньги при досрочном расторжении соглашения, компенсировать недополученный доход (если для окупаемости проекта не хватает трафика) или покрыть его расходы при возникновении особых обстоятельств. Если распространить законопроект на такие проекты, невозможно включить все обязательства в будущие концессионные соглашения и выполнить уже заключенные, говорит **Алафинов**. Это может привести к дефолтам уже подписанных соглашений, поддерживает сотрудник компании, инвестирующей в инфраструктуру. На все заключенные соглашения новые нормы распространяться не будут, лаконичен представитель Минфина.

Еще одна проблема – сроки заключения соглашений о защите инвестиций. Гарантия окупаемости инвестиций до 40 лет по концессиям будет заменена возможностью компенсировать лишь фактически понесенные расходы на срок до 20 лет, жалуется сотрудник аппарата правительства. «Если мы потеряем механизм концессий, остановится запуск новых транспортных инфраструктурных проектов и возникнет угроза остановки уже текущих», – рассуждает он.

Это уже второй случай за последние несколько лет, когда рынок участников проектов ГЧП полностью солидарен, говорит юрист Square Patton Boggs Константин Макаревич. В 2017 г. такой же протест вызвало «башкирское дело» – Федеральная антимонопольная служба пыталась признать в суде незаконной концессию, поскольку она напоминала госзакупку.

Принятие же этого законопроекта в нынешнем виде может перечеркнуть результаты последних 10 лет по развитию ГЧП в России, считает Макаревич.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/12/17/818967-gref-mintrans>

РБК; ИННА СИДОРКОВА, ДАДА ЛИНДЕЛЛ, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2019.12.17; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ SUPERJET 100 НЕ СМОГ ВЫПОЛНИТЬ ГОДОВОЙ ПЛАН ПРОДАЖ ПОЧЕМУ «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО» ПОСТАВИЛИ В ЭТОМ ГОДУ ПОКА ОДИН САМОЛЕТ

«Гражданские самолеты Сухого» не смогут продать 20 суперджетов за год, как было запланировано. Причины — отсутствие сервисных центров и имиджевые потери. Перевозчики также могут откладывать закупки из-за вводимых льгот по НДС

Сколько Superjet 100 будет продано в 2019 году

Компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС) не выполнила план продаж лайнера Sukhoi Superjet 100 на 2019 год. По состоянию на середину декабря компания поставила один самолет. В апреле этого года «Коммерсантъ» сообщил, что годовой план поставок самолетов составлял около 20–25 машин. Из отчетности ГСС следует, что в 2019 году компания скорректировала планы и намеревалась поставить уже 16 самолетов.

В ближайшие дни ГСС может заключить контракт на поставку еще пяти SSJ. Соответствующая информация размещена в документации тендера на лизинг SSJ100, объявленный «Аэрофлотом» 12 декабря. Компания планирует заплатить за каждый по \$46,92 млн (или примерно 3 млрд руб.). Согласно документам, все самолеты должны быть поставлены в декабре 2019 — январе 2020 года. Тендер проводится в рамках соглашения от сентября 2018 года о поставке «Аэрофлоту» ста самолетов SSJ100.

«Наша компания — единственный разработчик и производитель воздушных судов SSJ100 — подтвердила готовность обеспечить поставку самолетов в заявленные сроки», — сказал РБК официальный представитель ГСС.

«Аэрофлот» намерен разместить в декабре еще один тендер на пять самолетов и успеть подписать с победителем контракт по финансированию, сообщили РБК два источника, знакомых с ходом переговоров. Всего по обоим контрактам (5+5) в 2019 году планируется к поставке шесть машин, остальные — в 2020 году, уточнил РБК один из источников, знакомых с ходом переговоров. РБК направил запрос в «Аэрофлот».

Также поставку одного SSJ100 в этом году ожидает авиакомпания «Северсталь», рассказали РБК в ее пресс-службе. Но даже если все указанные самолеты будут поставлены в 2019 году, план ГСС не будет выполнен.

«Гражданские самолеты Сухого» — компания-производитель Superjet 100 и Sukhoi Business Jet. Компания входит в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК), которая принадлежит «Ростеху». Несмотря на ежегодный рост выручки, последние пять лет компания остается убыточной. Чистый убыток по МСФО по итогам 2018 года составил около 6,8 млрд руб., следует из базы данных СПАРК.

Почему в ГСС не выполнили план

Перевозчикам стоит повременить с поставками, потому что с 2020 года нулевая ставка НДС будет распространяться и на самолеты отечественного производства, сказал РБК исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

«Вторая причина, которая повлияла на реализацию планов ГСС, — длительные переговоры по поставкам с «Аэрофлотом». Из ста самолетов [по контракту от сентября 2018 года] было принято решение только по первой партии. Конечно, для переговоров о поставках новым клиентам негативным фоном стала майская авиакатастрофа», — пояснил эксперт. Пантелеев пояснил также, что на поставки ГСС повлияли затянувшиеся испытания и сертификация самолетов с новыми законцовками крыла.

5 мая в аэропорту Шереметьево потерпел крушение Sukhoi Superjet 100 — лайнер загорелся при приземлении. Трагедия унесла жизни 41 человека. Виновным СК назвал командира экипажа Дениса Евдокимова. Пилот не признал свою вину. В сентябре глава «Ростеха» Сергей Чемезов в интервью РБК сообщил о возможном ребрендинге самолета Superjet 100. «Что касается ребрендинга — может быть, действительно надо сделать. Тем более можно сделать наше российское название», — сообщил Чемезов.

Почему иностранцы отказывались от SSJ

В феврале 2019 года единственная европейская компания, эксплуатирующая Superjet, — ирландская CityJet — отказалась от этих самолетов.

Контракт на поставку 16 SSJ100 с опционом еще на 15 был подписан с ирландцами в конце 2015 года. CityJet работает по модели «мокрого» лизинга: выполняет на своих судах полеты для других авиакомпаний. Все ее SSJ100 летали по маршрутам Brussels Airlines. Но вскоре Brussels Airlines отказалась арендовать SSJ100, объяснив, что из-за нехватки запасных частей эти самолеты слишком долго простаивают.

Источники «Ведомостей» указали на проблемы в так называемой горячей части двигателя SaM146, где сжигается топливо. SSJ100 комплектуется двумя SaM146, они созданы специально под этот проект. Моторы производит совместное предприятие российской «ОДК-Сатурн» (входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию) и французской Safran — PowerJet. «Горячую часть», в которой обнаружены проблемы, поставляет Safran. Источник РБК в ОАК утверждает, что проблемы были не только в комплектующих: «Из-за санкций сложно было проводить расчеты, деньги зависали».

В августе от SSJ100 отказался последний зарубежный эксплуатант — мексиканская Interjet, который являлся вторым по величине после «Аэрофлота» покупателем. Причиной стало тяжелое финансовое состояние Interjet. Однако в ГСС отказ Interjet от SSJ100 опровергают. После этого сорвалась продажа Sukhoi Superjet 100 в Африку. Министр промышленности и торговли Денис Мантуров пояснял, что сделка по продаже российского самолета в Замбию заморожена из-за нехватки финансирования.

Проблема не в том, что зарубежные компании отказываются от российского лайнера, а в том, что нет новых покупателей, считает главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. «Это последствия изначальной стратегической ошибки производителя», — уверен эксперт. Самолет, говорит Гусаров, оказался в «самом невостребованном» сегменте на рынке — маленький лайнер на сто пассажиров. «Изначально он создавался как региональный самолет, но в итоге модель изменили, количество мест увеличили и получили что-то среднее — ни региональный, ни магистральный», — поясняет Гусаров.

У SSJ100 остаются проблемы с постпродажным обслуживанием и поставкой запчастей. Создание сервисных центров и складов — большая статья расходов «на миллионы долларов», продолжает эксперт. Но для этого нужны заказы и концентрация в одном регионе хотя бы десяти самолетов, чтобы под них там имело смысл создавать сервисную инфраструктуру. «Получается замкнутый круг. Нет продаж — нет развития сервиса», — заключил Гусаров.

Несмотря на проблемы SSJ на международном рынке, норвежская авиакомпания Norwegian Air Shuttle, которая входит в тройку европейских бюджетных компаний (лоукостеров), заключила с ГСС меморандум о поставке 40 самолетов SSJ100 с возможностью летать по транссибирскому маршруту, писал в октябре РБК.

Источник РБК в ОАК сообщил, что в конце сентября в ходе стамбульского фестиваля авиации Teknofest были достигнуты предварительные договоренности о поставках SSJ100 в Турцию. «Переговоры могут не ограничиться поставками самолетов, обсуждается также локализация производства», — сказал он. Ранее по итогам авиакосмического салона МАКС, где президент Владимир Путин лично представил президенту Турции Реджепу Эрдогану ряд российских гражданских самолетов, лайнеры MC-21 И SSJ100 были направлены для участия в выставке в Турции. Изначально этого не было в программе, сказал источник РБК в ОАК.

<https://www.rbc.ru/politics/17/12/2019/5df0d2679a7947c1824adb69>

ТАСС; 2019.12.18; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО РЖД БОЛЕЕ 8 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ВЕТКИ МЕЖДУРЕЧЕНСК - ТАЙШЕТ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал пакет документов, предусматривающий увеличение уставного капитала РЖД на 8,2 млрд руб., которые будут направлены на развитие участка Междуреченск - Тайшет Красноярской железной дороги. Документы размещены во вторник на сайте кабмина.

"<...> в уставный капитал ОАО "РЖД" направляется взнос в размере 8,23 млрд рублей на комплексное развитие участка Междуреченск - Тайшет Красноярской железной дороги", - говорится в пояснительной записке.

Документы были разработаны Минтрансом РФ, выделяемые средства в федеральном бюджете предусмотрены. "Принятые решения будут способствовать увеличению провозной и пропускной способности сети железных дорог и обеспечению бесперебойного осуществления грузовых и пассажирских перевозок", - отмечается в записке.

По линии Междуреченск - Тайшет идет перевозка угля из Кемеровской области, Хакасии и Красноярского края к портам Дальнего Востока. РЖД с 2013 года занимается ее модернизацией. В настоящий момент действуют четыре программы по комплексному развитию этой железнодорожной линии. Ранее в декабре начальник Красноярской железной дороги Вадим Владимиров сообщил, что РЖД вложит в комплексное развитие железнодорожной линии 110 млрд рублей в 2020-2024 гг.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravitelstvo-vydelilo-rzd-bolee-8-mlrd-rub-na-razvitie-vetki-mezdurecensk-tajset>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-uvelichilo-ustavnii-kapital-RZHD-na-82-mlrd-rublei-2019-12-17/>

ТАСС; 2019.12.17; РЖД ХОТЯТ ОБЕСПЕЧИТЬ ВРЕМЕННОЕ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ ТРАНССИБА И БАМА МОБИЛЬНЫМИ ТЭС

"Российские железные дороги" (РЖД) обратились в Минэнерго с просьбой обеспечить электроснабжение Транссиба и БАМа за счет мобильных электростанций до тех пор, пока не будет завершено строительство линии электропередачи напряжением 500 кВ для энергоснабжения железных дорог. Об этом журналистам сообщил замминистра энергетики РФ Евгений Грабчак.

"Мы знаем, есть компания, у которой есть соответствующие мощности (мобильные электростанции - прим. ТАСС), которые простаивают, которые можно было бы использовать. Есть идея использовать их, например, на БАМ, Транссиб, пока не будет основное сетевое строительство выполнено. И РЖД обращалось к нам с этим вопросом, и "Системный оператор", - сказал он.

Грабчак отметил, что в связи с планами РЖД в разы увеличить грузопоток по БАМу и Транссибу компании могут быть предоставлены пять-шесть мобильных станций мощностью по 20-22 МВт каждая. Суммарная мощность мобильных электростанций, предоставленных РЖД до завершения проекта строительства линии электропередачи может составить 120-150 МВт.

"Мы всегда переживали, что создадим этот федеральный резерв, а он будет не нужен и не востребован. Вот первая ласточка уже пришла, даже с учетом того, что еще ничего не создано", - сказал он.

По оценке чиновника, строительство линии электропередачи для снабжения растущих потребностей БАМа и Транссиба в электроэнергии может занять от 1,5 до 2,5 лет.

Мобильные электростанции используются в случае необходимости резервного источника дополнительной мощности. Все оборудование устанавливается на передвижные автомобильные платформы, а платформы - на площадки с готовой инфраструктурой. Такая конструкция позволяет перемещать станции из одного региона в другой, максимально оперативно реагируя на возникающий дефицит электроэнергии.

<https://tass.ru/ekonomika/7362503>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.18; "РОСАТОМ" ОБСУЖДАЕТ С ОМСКОЙ ОБЛАСТЬЮ И АЛТАЕМ ВЫВОЗ ЗЕРНА ПО СЕВМОРПУТИ

"Росатом" обсуждает с Омской областью и Алтайским краем перспективы вывоза зерна по Северному морскому пути, сообщил заместитель генерального директора госкорпорации "Росатом" - директор дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша на заседании Госкомиссии по Арктике во вторник в Мурманске.

"Крайне важны мероприятия по развитию других транспортных инфраструктурных объектов. Как пример приведу: мы сегодня активно обсуждаем с Омской областью и Алтайским краем впервые вывоз зерна по Севморпути. Кто знает, раньше были так

называемые карские операции (экспедиции по освоению Арктики в 1920-1930-х годах, положившие начало лидерству России в этом регионе - ИФ)", - сказал он.

По его словам, "транспортная инфраструктура страны длинная - и такой товар как зерно напрямую железной дорогой и другими видами транспорта не вывезти".

Как сообщалось, в сентябре правительство Омской области и крупнейшие региональные предприятия АПК учредили логистическую компанию "Зерно Сибири". Среди ее основных задач - формирование собственного логистического маршрута через порт "Сабетта" и Северный морской путь в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

В октябре Минсельхоз сообщал, что первая отгрузка зерна через порт "Сабетта" может состояться в июле 2020 года.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; РОСАТОМ К КОНЦУ 2020Г РАЗРАБОТАЕТ ТЭО СОЗДАНИЯ ХАБОВ В МУРМАНСКЕ И НА КАМЧАТКЕ ДЛЯ ТРАНЗИТА ГРУЗОВ НА СМП

Госкорпорация "Росатом" к декабрю 2020 года подготовит предварительное технико-экономическое обоснование (ТЭО) создания портов-хабов в Мурманске и Петропавловске-Камчатском, следует из презентации заместителя генерального директора компании - директора дирекции Северного морского пути Вячеслава Рукши.

Согласно презентации, строительства морских логистических центров необходимо для обслуживания международных, в том числе транзитных, перевозок по Севморпути и создания российского транзитного контейнерного оператора.

Проект предполагает разработку механизмов господдержки, обеспечивающих глобальную конкурентоспособность международных перевозок по Севморпути. К концу 2035 года СМП станет базовым элементом конкурентоспособного международного и национального морского транспортного коридора, говорится в презентации.

По данным Росатома, для обеспечения к 2035 году перевозок по СМП прогнозной грузовой базы необходимо разработать программу развития и господдержки российского судостроения. Всего к 2035 году необходимо построить пять атомных ледоколов ЛК60, три атомных ледокола "Лидер" и четыре ледокола работающих, на СПГ. Для обеспечения экспорта российской продукции с арктических проектов РФ судами под национальным флагом потребуется 59 танкеров ледового класса, 21 балкер и 15 газозовов.

Кроме того, в период до 2024 года необходимо выполнить съемку около 300 тыс. км рельефа дна в акватории Севморпути, модернизировать и построить флот специализированных гидрографических и лоцмейстерских судов, построить 16 судов ледового класса аварийно-спасательного флота.

"Росатом" является оператором по развитию инфраструктуры Северного морского пути, в том числе атомного ледокольного флота. В декабре госкорпорация стала совладельцем купившей контрольный пакет "Трансконтейнера" группы "Дело, декларируя идею развития перевозок по Северному морскому пути.

Весной этого года замглавы Минвостокразвития Александр Крутиков, курирующий вопросы развития Арктики, сообщил, что ведомство прорабатывает вопрос создания российского контейнерного оператора для транзита грузов по Севморпути. "Наша идея заключается в том, чтобы создать регулярную контейнерную линию, которая будет работать на трассе СМП. Ключевая задача - сделать СМП выгоднее, чем южный маршрут", - говорил он.

По его словам, государство минимум на ближайшие 20 лет должно взять на себя все риски, связанные с транзитом грузов по СМП. Для этого необходимо создать российского контейнерного оператора, который будет осуществлять перевозки грузов между Петропавловском-Камчатским и Мурманском. До этих портов фидерными судами грузы будут доставляться из любых портов Азии и Европы, там консолидироваться на контейнерах арктического класса. А далее те же фидерные суда будут доставлять грузы до конечных портов назначения.

"Для того, чтобы этот проект состоялся, существующего регулирования в сфере СМП недостаточно. Границы СМП сегодня четко определены в соответствии с международным правом - от Новой Земли до Чукотки. Поэтому в стратегии мы вводим новое понятие

Северного морского транспортного коридора, собственно всей транспортной коммуникации от Мурманска до Камчатки, и считаем, что функции Единого оператора СМП должны распространяться на весь этот коридор", - пояснил замглавы Минвостокразвития.

По предварительным оценкам Минвостокразвития, существующий объем транзита грузов по Севморпути - 0,5 млн тонн, в перспективе 15-20 лет его можно увеличить до 5 млн тонн.

Минвостокразвития считает, что Арктика позволит России занять место одного из лидеров по производству СПГ с объемом в 120 млн тонн. Развитие нефтегазовой отрасли в Арктике позволит в ближайшие 15 лет довести загрузку Севморпути до 160 млн тонн, то есть в 8 раз больше по сравнению с 2018 годом. "В ближайшее десятилетие объем перевозок по СМП будет практически полностью формироваться за счет российских грузоотправителей, но именно удовлетворение их потребностей в ледоколах, навигации, связи, безопасности создаст базу для круглогодичного прохождения судов по СМП с коммерческой скоростью", - подчеркивал Крутиков.

В акватории Севморпути расположены 6 морских портов - Певек, Диксон, Тикси, Хатанга, Сабетта и Дудинка. Помимо морских портов, в акватории СМП осуществляют грузовые операции 17 оборудованных и необорудованных пунктов на побережье материка и островах.

Маршрут по СМП из Юго-Восточной Азии в Европу позволяет в два раза сократить время транспортировки грузов по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий канал. По итогам 2018 года объем грузоперевозок по Севморпути вырос в два раза, почти до 20 млн тонн. Ожидается, что в 2019 году грузопоток по СМП превысит 30 млн тонн.

ТАСС; 2019.12.18; В "РОСАТОМЕ" СЧИТАЮТ, ЧТО РОССИЙСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ НУЖНА ЕЩЕ ОДНА СУПЕРВЕРФЬ

России необходима еще одна суперверфь для строительства крупнотоннажного флота, рассчитанного на перевозки грузов по Северному морскому пути (СМП). Об этом заявил заместитель генерального директора госкорпорации "Росатом" Вячеслав Рукша на заседании госкомиссии по Арктике, пишет во вторник "Интерфакс".

"Сложный вопрос. Сейчас работаем с Минпромторгом. У нас крупнотоннажное [строительство] ведет только "Звезда" и может быть завод в Керчи, где свои ограничения. Фактически такой набор судов арктического класса - надо либо в подпрограмму отдельную выделить. Но такое ощущение, что без еще одной верфи серьезной - не знаю, на западе или где-то - вряд ли такую задачу решить", - сказал Рукша.

Он добавил, что в РФ пока нет возможности построить судно в 70-100 тыс. тонн.

В презентации к выступлению Рукши говорится, что необходимо разработать программу развития и поддержки российского судостроения, чтобы обеспечить к 2035 году объем прогнозируемых перевозок по СМП.

Росатом планирует к 2035 году построить пять атомных ледоколов ЛК60, три атомных ледокола "Лидер" и четыре ледокола, работающих на сжиженном природном газе (СПГ). Для экспорта российской продукции с арктических проектов РФ понадобится 59 танкеров ледового класса, 21 балкер и 15 газозовов.

Судостроительный комплекс "Звезда" будет производить крупнотоннажные суда, элементы морских платформ, суда ледового класса и другие элементы морской техники.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-rosatome-scitaut-cto-rossijskomu-sudostroeniu-nuzna-ese-odna-superverf>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/17/12/2019/5df8dac39a79479584f2b2d3>

ТАСС; 2019.12.17; АКИМОВ: ПОКАЗАТЕЛИ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА НА 2019 ГОД ВЫПОЛНЕНА НА 90%

Более 90% целей, поставленных нацпроектом "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (БКАД) на 2019 год, уже достигнуты. Об этом сообщил вице-премьер Максим Акимов в ходе заседания проектного комитета дорожного нацпроекта.

Однако он отметил, что планирование некоторых регионов на 2020 год в рамках БКАД "вызывает беспокойство", так как некоторые из них до сих пор не определились даже с перечнем объектов для заключения работ.

"Нам в течение года удалось мобилизоваться и задачу физического исполнения работ решить. Почти в той же мере, о таком же результате [можно говорить] в отношении взаиморасчетов. У нас на 90% планка пройдена, у нас еще есть две недели и с точки зрения приемки работ, оформления итогов и взаиморасчетов с подрядчиками, тоже есть время довести это цифру до приемлемых 99%, - сказал **Акимов**. - Беспокойство вызывает планирование работ 2020 года. У нас половина регионов не определились даже с перечнем объектов".

Как уточнил **первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов**, объем финансирования мероприятий в рамках федерального проекта "Дорожная сеть", входящего в нацпроект, на 2019 год составил чуть более 111 млрд рублей, общий объем исполнения составляет 94%, или 104 млрд рублей. Вместе с тем, в трех субъектах РФ освоение средств составило менее 70% - это Приморский край, Чувашская республика, Республика Башкортостан.

Новые технологии

Что касается другого федерального проекта, входящего в БКАД, - "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства", **Алафинов** отметил, что уже создан прототип реестра новых технологий, в которые включено 26 наиболее актуальных технологий, используемых субъектами РФ при строительстве дорог. Доля контрактов регионов за 2019 год, в которых предусмотрено использование новых технологий, составляет 45% при плановом значении в 10%.

Завершение работ второго этапа создания реестра запланировано до конца этого месяца. Во второй этап будут включены более 200 позиций новых технологий.

Проект "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" направлен на прорыв в дорожных технологиях. Он предусматривает обновление стандартов, внедрение наилучших технологий, создание интеллектуальных транспортных систем.

Дорожные камеры и пункты контроля

Также в рамках нацпроекта для повышения безопасности ведутся работы по установке дорожных камер и пунктов весогабаритного контроля. "В 2019 году планы по установке камер фото- и видеofиксации перевыполнены на 20%. При базовом значении 9049 штук, которые мы должны были достичь, мы достигаем 12485 штук. Тем не менее, не во всех регионах решена проблема по возможности использования и оплаты соответствующих почтовых отправок по тем камерам, которые установлены на федеральных дорогах и являются федеральным имуществом", - сказал **Алафинов**.

При этом есть риск недостижения указанных параметров в некоторых регионах РФ: Кировской Области, Нижегородской области, Псковской области, а также в Красноярском крае и Республике Марий Эл, отметил он.

Из запланированных на 2019 год 90 пунктов весогабаритного контроля уже размещен 71, также рассказал **Алафинов**. К концу году планируется, что действовать будут уже 118 пунктов. Он отметил, что перевыполнение плана обусловлено тем, что одни регионы сделали больше, чем планировалось, но в то же время другие регионы еще не выполнили до конца свои обязательства.

"До 2024 года мы должны поэтапно разработать и актуализировать стандарт проведения дорожных работ. В 2019 году утверждено 62 стандарта при 38 запланированных. Тут также идем с перевыполнением плана", - добавил **Алафинов**.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pokazateli-doroznogo-nacproekta-na-2019-god-vypolneny-na-90>

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7364239>

<https://realty.ria.ru/20191217/1562479049.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; МИНТРАНС РФ ХОЧЕТ НАПРАВИТЬ НА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 113 МЛРД РУБ. В 2021-24 ГГ

Минтранс планирует направить дополнительные 113 млрд руб. на дорожные работы в 2021-2024 годах, сообщил **первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов** в ходе заседания проектного комитета нацпроекта безопасных автодорог во вторник.

"**Минтрансом** подготовлены предложения, которые прошли рассмотрение на правительственной комиссии по транспорту, о возможном направлении дополнительных ассигнований на федеральный проект "Дорожная сеть" в объеме 112,9 млрд руб. в период 2021-2024 гг. Одним из факторов будет в том числе качественное исполнение тех задач, которые перед нами стоят", - сказал **Алафинов**.

Он напомнил, что объем финансирования мероприятий в рамках федерального проекта "Дорожная сеть" на 2019 год составил чуть более 111 млрд руб. "Общий процент исполнения работ составляет 94% или 104 млрд руб. Вместе с тем в трёх субъектах РФ на сегодня касса менее 70% - это Приморский край (49,2%), Чувашия (около 70%) и Башкирия (также порядка 70%)", - уточнил **Алафинов**.

Подводя итоги дорожных работ в 2019 году, он отметил, что "из общего объёма 126,8 млн кв. метров работ по укладке верхних слоев не уложено только 500 тыс. кв. метров - в процентах это 99,6%". "Вместе с тем, отстающим регионом по указанному показателю является Приморский край - у него около 93% выполнения строительно-монтажных работ. Это самый низкий показатель среди всех регионов РФ", - подчеркнул **Алафинов**.

Замглавы **Минтранса** добавил, что субъектам РФ было предоставлено в 2019 году более 15 млрд руб. на капиталоемкие мероприятия, в том числе на приведение в порядок аварийных мостовых сооружений.

"У нас было три отстающих объекта по капиталоемким мероприятиям - это Красный мост в Орле, мост через реку Бира в Еврейской автономной области (ЕАО) и развязка в деревне Ольгино Нижегородской области. На сегодняшний день ни один из этих объектов не законтрактован. И только ЕАО полтора месяца назад представила от губернатора четкое понимание, что объекта в этом году не будет, что позволило нам эти деньги перераспределить на другие регионы. По капиталоемким объектам у нас следующий год сформирован, в этот четверг на заседании правительства он рассматривается и принимается. По тем двум регионам, по которым таких контрактов не будет, мы в начале года будем давать предложения по перераспределению (средств на другие объекты - ИФ). Собственно говоря, и о полном снятии (незаконтрактованных объектов - ИФ), если вам не нужны эти объекты. Также будет происходить и со всеми другими регионами", - сказал **Алафинов**.

Говоря о контрактации работ по нацпроекту безопасных автодорог в 2020 году, он сообщил, что регионами "уже заключены контракты на выполнение работ по 1471 объекту из 3160, что составляет более 46%".

"Наша цель до конца года, понимая, что чуда не будет, иметь не менее 60% законтрактованных объемов работ на следующий год. До марта 2020 года, до начала активного сезона, необходимо провести торги по всем объектам", - подчеркнул он.

В свою очередь, вице-премьер РФ Максим **Акимов** заявил, что планирование дорожных работ на будущий год "вызывает беспокойство".

"У нас более половины регионов, если я правильно понимаю, не определились даже с перечнем объектов. Я уже не говорю о проведении торгов, но даже с составлением планов ситуация у нас не очень дорогая. Это значит, что быстрая и дружная весна, если она будет таковой, опять нас застанет врасплох", - сказал **Акимов**.

ТАСС; 2019.12.17; СМАРТФОН ПОМОЖЕТ ОЦЕНИТЬ КАЧЕСТВО ДОРОГ

Мобильное приложение для оценки качества работ в рамках нацпроекта "**Безопасные и качественные автодороги**" (БКАД) запущено, а в начале 2020 года оно будет интегрировано с порталом госуслуг. Об этом журналистам рассказал вице-премьер РФ Максим **Акимов**.

"Нам принципиально при реализации проекта БКАД нужна обратная связь. Поэтому мы создали канал обратной связи, у нас заработало мобильное приложение, которое по геометке пользователя выдает ему окружение с точки зрения нашего проекта (БКАД, - прим. ТАСС): какие дороги планируется сделать, какие были сделаны, - рассказал Максим **Акимов**. - Чтобы пользователи могли высказаться, оценить актуальность ремонта этих участков. В общем помочь нам справиться с одной из главных российских бед".

"Там вся наша дорожная сеть отражена, все планы по ремонту дорог, все что будут формировать субъекты сейчас на 2020 год. Все это будет оперативно в этом мобильном приложении", - добавил **Акимов**.

Вице-премьер пояснил, что пользователи смогут выставить оценки дорожникам по пятибальной шкале, загружать фотографии, высказать возмущение или поблагодарить за хорошую работу. "Мы в 90% (случаев, - прим. ТАСС) будем полагаться в оценке работы региональных властей не на формальные показатели, а на степень реакции людей, позитивную или негативную, на предпринимаемые усилия", - подчеркнул **Акимов**.

По словам **Акимова**, в 2020 году приложение будет интегрировано с основным приложением и порталом госуслуг, что позволит пользователям работать в уже привычной среде. Регламенты по регистрации, времени ответа на жалобы и другие технические вопросы планируется доработать в первом квартале 2020 года, добавил он.

Сейчас скачать "Госуслуги. Дороги" можно в магазинах Apple Store и Google Play. Вице-премьер отметил, что приложение было выложено буквально на днях и за это время зафиксировано уже более 2 тыс. скачиваний.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/smartfon-pomozet-ocenit-kacestvo-dorog>

На ту же тему:

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7364427>

<https://www.kommersant.ru/doc/4197817>

Ъ ПРИКАМЬЕ; 2019.12.17; ПРИСЕЛИ НА ДОРОЖКУ; В ПРИКАМЬЕ РАСТУТ ОБЪЕМЫ ДОРОЖНЫХ РЕМОНТОВ

За последние три года в Пермском крае увеличились объемы дорожных ремонтов по сравнению с предыдущими пятью годами. На дорогах региона устанавливают комплексы фото- и видеофиксации, предупреждающие ДТП. Эксперты называют объемы дорожных ремонтов амбициозной цифрой и говорят, что в ближайшие годы Прикамье будет соответствовать заданной планке.

В 2019 году в Пермском крае отремонтировали, в том числе капитально, 935 км дорог, из них 505 км составили дороги местного значения и 430 км – региональные дороги. Как сообщили в краевом министерстве транспорта, всего на работы по строительству, реконструкции и ремонту автодорог в этом году направили более 20 млрд руб. Кроме того, 12 дорожных объектов в регионе сегодня находятся в стадии подготовительных работ.

Региональный масштаб

За год привели в порядок такие региональные дороги, как дорога Частые – Бабка – Дурные (7 км), обход Чернушки (8 км), Полазна – Чусовой (21 км), Соликамск – Красновишерск (22 км), Кудымкар – Гайны (7,7 км), Горнозаводск – граница Свердловской области (13,5 км), Нытва – Воробьи (3 км) и другие. Для сравнения: в 2018 году было приведено в порядок 325,8 км региональных дорог, в 2017-м – 285,6 км, а в 2016 году – 190,7 км.

Согласно отчетам **минтранса**, в период с 2009 по 2011 год в крае в среднем ежегодно ремонтировали по 158,4 км региональных дорог, с 2012 по 2016 год – по 177,4 км. Среднегодовое значение периода 2017–2019 годов составило 305,7 км – это в 1,7 раза больше дорожных ремонтов, чем в предыдущую пятилетку.

Комплексный подход к ремонту дорожного полотна делает дороги более комфортными как для водителей, так и для пешеходов. Устанавливаются светофоры, тротуары, шумозащитные экраны, барьерные ограждения, строятся трамвайные пути в региональных и муниципальных проектах. Кроме того, подрядчики теперь повсеместно

используют более долговечный и прочный материал оцинкованного пешеходного ограждения и опор светильников, гранитный бордюрный камень.

Доля дорог регионального значения в нормативном состоянии, по итогам 2018 года, составила 61%. Отметим, что по этому показателю, по данным **Минтранса** РФ, Пермский край занял 2-е место в Приволжском федеральном округе и 11-е место среди 78 регионов РФ (за 2017 год, по версии экспертов сайта <https://dorogirussia.ru/rating>).

Как ранее отмечал губернатор Пермского края Максим Решетников, в крае создана система, которая позволит региону в дальнейшем ремонтировать и содержать дороги на должном уровне, а также проектировать и строить сложнейшие объекты.

По словам депутата краевого заксобрания, члена рабочей группы по рассмотрению вопросов, связанных с развитием автодорог и дорожной деятельности в Пермском крае, Александра Третьякова, годовые объемы дорожных ремонтов являются для региона амбициозной цифрой. «И при той динамике, которую мы планируем в рамках бюджета на период 2020–2022 годов, эта цифра точно не уменьшится, а однозначно увеличится. Наибольший удельный вес в структуре расходов краевого бюджета, как и ранее, занимают расходы на финансирование государственной программы «Развитие транспортной системы» – удельный вес расходов в 2020 году составит 14,6% всего краевого бюджета, в 2021-м – 13,5%, в 2022 году – 14,7%. Благодаря этому в трехлетнем периоде предлагается финансирование 26 объектов, в том числе с применением механизмов государственно-частного партнерства, будет продолжено строительство трех объектов автодорожного строительства», – пояснил господин Третьяков.

Сами мы местные

В 2018 году, по сравнению с 2016-м, в Прикамье более чем в 4,5 раза выросли объемы ремонта муниципальных дорог. Если по итогам 2016 года в регионе отремонтировали всего 160 км дорог местного значения, то в 2017-м уже 514,1 км, а в 2018-м – 610 км.

В территориях региона приводят в нормативное состояние наиболее сложные участки дорожного полотна. Теперь подрядчики выполняют не просто «ямочный» ремонт, работы проводятся на больших дорожных участках.

Например, в этом году в Перми ремонтировали такие местные дороги, как ул. Луначарского (3,5 км), ул. Встречная (3 км) и ул. Адмирала Ушакова (2 км). На территориях региона работы проводились на дороге Кояново – Юг в Пермском районе (2,8 км), на дороге Новые Ляды – Старые Ляды (2,7 км), на ул. Набережной в Полазне (2,9 км). Была капитально отремонтирована дорога «Подъезд №2 к Кунгуру» в Кунгурском районе (4,7 км) и прочие.

Александр Третьяков отмечает, что Прикамье активно участвует в реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». «В дорожном фонде Пермского края на протяжении нескольких лет присутствует доля средств нацпроекта в размере 1 млрд руб. Мы его направляем на ремонт дорог таких территорий, как Пермь, Добрянка, Пермский и Краснокамский районы. Размер дорожного фонда на 2019 год составляет 19,2 млрд руб., а уже в 2020 году – 24 млрд. руб. Это беспрецедентные объемы. Для сравнения, еще несколько лет назад размер дорожного фонда был значительно ниже. Например, в 2016 году он был равен 9,3 млрд руб.», – прокомментировал депутат. «Такие темпы по приведению местных дорог в нормативное состояние мы сохраним и на ближайшую трехлетку», – резюмирует Александр Третьяков.

Как ранее подчеркивал губернатор Максим Решетников, безопасность дорожного движения – важнейшая составляющая национального проекта «Безопасные и качественные дороги». В рамках нацпроекта президентом поставлена задача – снизить к 2024 году смертность в результате ДТП в 3,5 раза. Это комплексная тема, которая включает многие составляющие. В первую очередь – ремонт, строительство, реконструкцию и содержание дорог.

Следят и предупреждают

Для обеспечения сохранности дорог и повышения безопасности дорожного движения на дорогах края устанавливаются системы внешнего наблюдения. Комплексы фото- и видеofиксации не только повышают уровень безопасности на дорогах, но и позволяют отслеживать состояние дорожного покрытия, оперативно сообщать подрядчику о

возникших проблемах. Это повышает качество содержания дорог и продлевает срок их службы.

К концу 2019 года в Прикамье установлено и функционирует 210 систем фотовидеофиксации. Половина этих комплексов (106 единиц) была установлена за последние три года, то есть ежегодно в регионе устанавливается в среднем 35 таких комплексов. В этом году на дорогах смонтировано 42 комплекса: на обходах Перми, на автодорогах Пермь – Усть-Качка, Полазна – Чусовой, Кунгур – Соликамск.

Для справки: с 2008 по 2011 год на пермских дорогах установили 68 комплексов фото- и видеофиксации (в среднем в год устанавливали 17 комплексов), с 2012 по 2016 год – 37 комплексов (в среднем в год – 7 комплексов). За три последних года ежегодный коэффициент установки комплексов вырос более чем в пять раз. Расположение всех новых камер отражено в приложении «Яндекс.Навигатор», в мобильной версии «Яндекс-карт», а также на портале «Управляем вместе» и на сайте ГИБДД.

Кроме того, особое внимание уделяется вопросу сохранности дорог. Поэтому в Пермском крае расширяется и сеть пунктов весогабаритного контроля.

«В регионе активно ведется работа по установке комплексов фото- и видеофиксации на региональных дорогах. Основная цель этой деятельности – не наказать водителей, нарушающих правила дорожного движения, а обеспечить безопасность для всех участников дорожного движения. Эта работа будет продолжена в следующей «трехлетке» – есть дальнейшие планы по данному направлению, в связи с этим предусмотрено соответствующее финансирование», – говорит Александр Третьяков.

По итогам семи месяцев 2019 года на дорогах региона наблюдается снижение аварийности. Общее число аварий на прикамских дорогах уменьшилось на 13,7% по сравнению с девятью месяцами прошлого года. Кроме того, на 6,6 % снизилось общее количество погибших в ДТП. На 35% снизилось количество погибших в ДТП детей.

Связь территорий

В регионе строятся крупные дороги, которые связывают между собой отдаленные территории края, а также имеют большое значение для развития транспортной инфраструктуры страны в целом. В частности, развитие Северного широтного коридора позволит на 230 км сократить расстояние между Пермью и Ханты-Мансийском в сравнении с уже существующим маршрутом. Сегодня Северный широтный коридор проходит через всю страну: Невель – Череповец – Вологда – Сыктывкар – Пермь – Ханты-Мансийск – Томск – Хабаровск – Комсомольск на Амуре.

Среди основных объектов, строительство которых уже завершено или ведется в рамках развития транспортного коридора, – реконструкция Восточного обхода Перми (2-я очередь Восточного обхода), строительство моста через Чусовую в рамках концессии. Возводится также обход Чусового, работы завершатся в 2020 году. Трасса значима для жителей Чусового, так как выводит из города весь транзитный трафик, повышает безопасность и решает проблему, которой более десяти лет. В перспективе эта крупная трасса станет дублером и снимет нагрузку с действующей дороги на Екатеринбург.

Кроме того, отремонтирован участок дороги Горнозаводск – граница Свердловской области. Ведутся работы по развитию направления Пермь – Уфа – Оренбург, в частности в начале декабря завершено строительство обхода Куеды.

Едем поездом

На Пермском полигоне Свердловской железной дороги уже год как запущен современный подвижной состав «Ласточка». Сейчас «Ласточка» курсирует в двух направлениях – из Перми в Верещагино и до Кишerti, совершая утренние, дневные и вечерние рейсы. С октября этого года назначен новый рейс электропоезда «Ласточка» – из Перми в Верещагино (дневной ускоренный поезд, ранее в расписании подобного маршрута не значилось). За весь период работы в регионе «Ласточкой» воспользовалось более 450 тыс. пассажиров (по состоянию на декабрь 2019 г.).

С 9 декабря поезд «Ласточка» начал движение по маршруту из Перми в Екатеринбург и обратно.

По словам главы регионального **минтранса** Николая Уханова, краевое правительство и министерство транспорта заинтересованы в развитии транспортной системы в Прикамье. Увеличение количества маршрутов и новые направления позволяют пассажирам выбирать

условия поездки, время в пути, транспортное средство. Кроме того, развитие транспортных перевозок с другими областями улучшает экономические и дружеские связи с соседними регионами.

<https://www.kommersant.ru/doc/4198048>

ТАСС; 2019.12.17; УЧАСТОК ТРАССЫ, СВЯЗЫВАЮЩИЙ НЕСКОЛЬКО НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ, РЕКОНСТРУИРОВАЛИ НА СТАВРОПОЛЬЕ

Дорогу-дублер федеральной трассы "Кавказ", которая связала между собой населенные пункты Тоннельный и Барсуковский и город Ставрополь, реконструировали в крае в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автодороги". Об этом во вторник сообщила журналистам пресс-служба министерства дорожного хозяйства и транспорта региона.

"Завершены работы по реконструкции дорожного объекта в рамках реализации в крае **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** - участка региональной трассы "Ставрополь - Тоннельный - Барсуковская". Общая протяженность реконструкции - 7 км", - говорится в сообщении. По данным пресс-службы, на реконструкцию этого участка в рамках нацпроекта выделено около 190 млн рублей.

"Значимость этой дороги для жителей близлежащих поселков крайне высока. Она является дублером федеральной трассы "Подъезд к городу Ставрополю от М-29 "Кавказ", которая помогла связать населенные пункты, расположенные здесь, как между собой, так и с краевой столицей", - приводятся в сообщении слова министра транспорта края Евгения Штепы.

Укладка асфальта на новой дороге происходила с использованием технологии холодного ресайклинга. "Этот способ предполагает использование уже имеющегося асфальтобетонного покрытия как составную часть в конструкции новой дорожной одежды. За счет применения технологии холодного ресайклинга возрастает прочность всей конструкции дорожной одежды, а также увеличиваются межремонтные сроки", - говорится в сообщении.

Дорожники также укрепили обочины и земляные откосы специальной георешеткой, которая не позволит грунту сползти на проезжую часть. На завершающих этапах ремонта специалисты установили новые дорожные знаки, барьерное ограждение и нанесли разметку из термопластика - более долговечного материала, а для лучшей видимости линий в материал добавили светоотражающие компоненты. Кроме того, на новом участке дороги установлено освещение, что позволит обеспечить безопасное движение автомобилистов в темное время суток.

<https://tass.ru/v-strane/7364401>

ТАСС; 2019.12.17; РЕМОНТ ДОРОГИ МЕЖДУ УДМУРТИЕЙ И КИРОВСКОЙ ОБЛАСТЬЮ ВЛАСТИ ПООБЕЩАЛИ ЗАВЕРШИТЬ В 2020 ГОДУ

Реконструкция дороги в Ярском районе Удмуртии, которая соединяет республику с Кировской областью, завершится в 2020 году. Об этом рассказал во вторник глава региона Александр Бречалов.

"В 2020 году будет проведен ремонт автодороги Глазов - Яр - Пудем, и мы, наконец, завершим реконструкцию дороги, соединяющей Удмуртию с Кировской областью. Наверное, один из самых резонансных участков дороги для жителей республики", - сказал глава республики, выступая с докладом "О положении в Удмуртской Республике" перед депутатами Госсовета.

Председатель правительства региона Ярослав Семенов пояснил ТАСС, что в 2020 году будут отремонтированы два участка дороги общей протяженностью 7,4 км. На работы выделят более 260 млн рублей. Участок в Кировской области уже готов.

Глава Удмуртии рассказал, что в 2017 году на работы выделяли около 130 млн рублей, в прошлом году - около 218 млн рублей, а в этом - почти 162 млн рублей.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/remont-dorogi-mezdu-udmurtiej-i-kirovskoj-oblastu-vlasti-poobesali-zaversit-v-2020-godu>

ТАСС; 2019.12.17; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ НЕ МЕНЕЕ 180 КМ ДОРОГ В 2020 ГОДУ

Ярославская область отремонтирует в рамках нацпроекта "Безопасные и качественные автодороги" (БКАД) в 2020 году не менее 180 км дорог, что в два раза больше, чем отремонтировано в текущем году. Об этом порталу "Будущее России. Национальные проекты", оператором которого является ТАСС, сообщили в пресс-службе правительства области.

"В следующем году планируется отремонтировать в рамках национального проекта "Безопасные качественные автомобильные дороги" не менее 180 км дорог регионального и местного значения", - сообщили в пресс-службе. При этом в 2019 году по нацпроекту в области было отремонтировано 90 км на 18 областных дорогах.

Программа работ на 2020 год была рассмотрена на расширенном заседании общественного совета при региональном департаменте дорожного хозяйства. "Аналогичное мероприятие провели и в мэрии Ярославля. Мы составили список, который был поддержан общественниками", - добавили в пресс-службе. Там пояснили, что при выборе объектов для ремонта учитывалась их социальная значимость, интенсивность движения, наличие автобусных и школьных маршрутов и ряд других критериев. "Также мы опираемся на результаты открытого голосования жителей области на сайте губернаторского проекта "Решаем вместе!", - говорится в сообщении.

Ожидается, что общее финансирование нацпроекта БКАД в Ярославской области в 2020 году составит 3,38 млрд рублей. Поборются за заказы в рамках нацпроекта два основных подрядчика в области: АО "Ярдормост" и АО ГК "ЕКС". Первая учреждена правительством региона, которое является держателем 100% акций компании. "Предприятие имеет 12 филиалов практически во всех муниципальных районах и оснащено в том числе несколькими асфальтовыми заводами, а также ежегодно производит закупку новой техники", - отметили в пресс-службе. АО ГК "ЕКС" также зарегистрировано на территории Ярославской области, обладает необходимыми производственными мощностями, в том числе аттестованным асфальтовым заводом и лабораторией, добавили в пресс-службе. "Это только два примера, которые позволяют утверждать, что в регионе нет глобальных проблем с подрядчиками", - подчеркнули там.

Между тем Ярославль по итогам 2019 года оказался в конце рейтинга городов по качеству дорог проекта Общероссийского народного фронта (ОНФ) "Дорожная инспекция ОНФ / Карта убитых дорог". По мнению депутата Госдумы от Псковской области, лидера движения "Убитые дороги" Александра Васильева, это было связано с проблемами с подрядчиками. По его словам, в Ярославль приезжают подрядчики из разных регионов, из Москвы, из Костромы, после которых дороги через пару лет разваливаются.

"Недобросовестные организации появляются в каждом субъекте Российской Федерации, от этого никто не застрахован. Мы работаем строго в рамках № 44-ФЗ (закон о госзакупках - прим. ТАСС), в рамках которого компании заявляются на торги", - отметили в пресс-службе. Как недавно признавали в Минюсте РФ, оценка федерального закона № 44-ФЗ со стороны бизнеса и со стороны заказчиков совпадает в части понимания его бюрократизированности и недостаточного учета особенностей отдельных видов товаров, работ, услуг. Главным критерием победы на торгах является цена, а не опыт и иные качества.

<https://futuraerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/aroslavskaa-oblast-otremontiruet-180-km-dorog-v-2020-godu>

ВЕСТИ ОБРАЗОВАНИЯ; 2019.12.17; УЧИТЕЛЯ ИНЖЕНЕРНЫХ КЛАССОВ ПОВЫСИЛИ КВАЛИФИКАЦИЮ В РОССИЙСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ТРАНСПОРТА

Российский университет транспорта провел обучение более 700 столичных преподавателей, в том числе 370 участников проекта «Инженерный класс в московской школе», по программам дополнительного образования.

Использование современного высокотехнологичного оборудования в образовательном процессе стало целью курсов повышения квалификации учителей инженерных классов.

Всего в мероприятии приняло участие 724 преподавателя из них 370 учителя - участники проекта «Инженерный класс в московской школе».

Учителя школ получили навыки, необходимые для работы с инженерным оборудованием, и знания, помогающие выстроить учебный процесс в своих школах.

Сформированные компетенции и методические материалы преподаватели смогут использовать как базовые пособия для работы в инженерных классах.

Более 1600 столичных школьников также прошли обучение по дополнительным программам, 1318 из них – участники проекта «Инженерный класс в московской школе».

В результате обучения у учеников инженерных классов на базе центра робототехники Российского университета транспорта были сформированы компетенции по практической работе на оборудовании в перспективных инженерно-технических направлениях.

Занятия позволили получить актуальные знания и навыки по разным направлениям: компьютерная графика и 3D моделирование, информационные технологии, основы программирования, электроника и проектно-исследовательская деятельность и др.

Во время обучения была проведена ранняя профориентация школьников и подготовка их к участию в московских олимпиадах и конкурсах. После обучения 170 школьников приняли участие в региональном этапе Всероссийского конкурса «Транспорт будущего».

<https://vogazeta.ru/articles/2019/12/17/teacher/10836->

[uchitelya_inzhenernyh_klassov_povysili_kvalifikatsiyu_v_rossiyskom_universitete_transporta](https://vogazeta.ru/articles/2019/12/17/teacher/10836-uchitelya_inzhenernyh_klassov_povysili_kvalifikatsiyu_v_rossiyskom_universitete_transporta)

ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ВЫДАЧЕ ЛИЦЕНЗИЙ В ЭЛЕКТРОННОЙ ФОРМЕ

Госдума во вторник приняла в третьем, окончательном чтении правительственный закон о введении с 1 января 2021 г. всеми ведомствами реестровой модели предоставления государственных услуг по лицензированию.

Реестровая модель подразумевает переход от выдачи лицензии на бумажном носителе к записи в электронном реестре. По мнению авторов закона, получение лицензии на бумажном носителе обременительно как для бизнеса, так и для лицензирующих органов. Ведомства также несут существенные расходы, связанные с выпуском лицензии на бумажном носителе с защищенной полиграфией.

Информация о внесении изменений в реестр лицензий будет публиковаться в интернете, все данные будут открытыми и общедоступными. Часть ведомств уже перешла на данную модель. "Принятие проекта федерального закона позволит значительно упростить процедуры лицензирования и получения информации о лицензировании для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, а также приведет к уменьшению документооборота в данной сфере", - говорилось в пояснительной записке к документу.

При этом за получение выписки из реестра лицензий в виде электронного документа предлагается не взимать государственную пошлину.

Закон уточняет правила лицензирования СМИ, охранных предприятий, предприятий в области авиации, энергосбытов, компаний связи, управляющих компаний в сфере ЖКХ, фармацевтических компаний, медицинских и образовательных учреждений, а также в области производства медицинского клеточного продукта.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; РЯД ТЕРРИТОРИЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА МОГУТ СТОЛКНУТЬСЯ С НЕХВАТКОЙ МОЩНОСТЕЙ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ТО АВТОТРАНСПОРТА В 2020Г - РСА

Российский союз автостраховщиков (РСА) совместно с ГИБДД проводит оценку обеспечения пунктами техосмотра территорий РФ в рамках подготовки к вступлению в силу с 8 июня 2020 года нового закона о техосмотре, сообщил заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов на пресс-конференции во вторник в Москве.

По его словам, "в настоящее время из-за низкой стоимости, назначенной за проведение техосмотра в некоторых регионах, деятельность операторов по этой линии бизнеса становится нерентабельной. Очередей из желающих организовать проведение техосмотра мы не видим". Он добавил, что по новому закону "ложится дополнительная финансовая

нагрузка на операторов техосмотра в связи с технической реорганизацией пунктов, это потребует от них дополнительных финансовых вложений".

Представитель РСА напомнил, что стоимость техосмотра определяется на уровне регионов. Как правило, в этих расчетах руководство субъектов РФ исходит из того, что на проведение техосмотра уходит 30 минут, после этого средняя стоимость нормо-часа делится пополам и выводится цена стоимости техосмотра на территории.

Как показал мониторинг РСА, в Дагестане, например, проведение техосмотра стоит 305 рублей, в Москве - до 1 тыс. рублей. При этом, по словам Ефремова, там, где цена техосмотра более реалистична, пунктов техосмотра работает больше. Например, в Москве и Московской области их насчитывается порядка 600.

Ефремов обратил внимание на то, что затруднения с прохождением водителями техосмотра могут вылиться в серьезные проблемы для них.

"Без подтверждения ТО невозможно приобрести полис ОСАГО, а без полиса ОСАГО невозможно выехать на дорогу согласно российскому законодательству", - напомнил Ефремов. Он добавил, что за организацию проведения техосмотра на территории по закону отвечает губернатор.

С 8 июня 2020 года вступает в силу новый закон о проведении техосмотра на автотранспорте, однако подготовка к его введению и организации ТО не завершена.

"В рамках подготовки требуется принятие 19 нормативных актов, в том числе о требованиях к производственным помещениям, требованиях к оборудованию, правилах стандартизации оборудования и другие. Также нуждается в пересмотре методология определения стоимости техосмотра", - уточнил Ефремов.

Со своей стороны президент РСА Игорь Юргенс заявил журналистам, что на подготовку к реализации закона у всех заинтересованных сторон остается буквально пару месяцев. В противном случае необходимо будет ставить вопрос о моратории на вступление закона в силу.

Все вопросы, связанные с подготовкой к введению закону, решаются в рамках рабочей группы, куда входят представители Минэкономразвития, Минтранса, ГИБДД, Банка России и РСА как органа, отвечающего за проведение аккредитации операторов техосмотра.

"Когда начиналась реформа техосмотра, ее инициаторы исходили из желания навести порядок в этой сфере, избежать коррупции. Автовладельцы приобретали подтверждение проведения техосмотра за 2,5-3 тыс. рублей. А значит, для того, чтобы новая система была более прозрачной и справедливой, нужно избежать сценария, когда от плохого мы переходим к очень плохому", - сказал Юргенс.

ТАСС; 2019.12.17; РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГИ, СОЕДИНЯЮЩЕЙ УДМУРТИЮ И КИРОВСКУЮ ОБЛАСТЬ, ЗАВЕРШАТ В 2020 ГОДУ

Дорогу в Ярском районе Удмуртии, которая на северо-западе соединяет республику с Кировской областью, закончат ремонтировать в 2020 году, сообщил во вторник глава региона Александр Бречалов.

"В 2020 году будет проведен ремонт автодороги Глазов - Яр - Пудем, и мы, наконец, завершим реконструкцию дороги, соединяющей Удмуртию с Кировской областью. Наверное, один из самых резонансных участков дороги для жителей республики", - сказал глава республики, выступая с докладом "О положении в Удмуртской Республике" перед депутатами Госсовета.

Как уточнил ТАСС председатель правительства региона Ярослав Семенов, в 2020 году работы запланированы на двух участках общей протяженностью 7,4 км. На реконструкцию выделяют более 260 млн рублей.

"Напомню, что со стороны Кировской области дорога уже готова", - добавил собеседник.

По словам премьера Удмуртии, общая протяженность участка дороги, который реконструируют к концу 2020 года, составит 22,1 км. В 2017 году на работы выделяли порядка 130 млн рублей, в 2018 году - около 218 млн рублей, в 2019 году - около 162 млн рублей. Общая сумма составит порядка 770 млн рублей.

<https://tass.ru/obschestvo/7362935>

ТАСС; 2019.12.17; БЕГЛОВ: ПЕРЕД ЗАПУСКОМ СТАНЦИЙ МЕТРО В ПЕТЕРБУРГЕ ПРИШЛОСЬ ИСПРАВИТЬ 1,5 ТЫС. НАРУШЕНИЙ

Общее число выявленных нарушений, из-за которых в сентябре задержалось открытие новых станций "Проспект Славы", "Дунайская" и "Шушары" Фрунзенского радиуса петербургского метро, составило около 1,5 тыс. Исправить недочеты удалось благодаря запуску станций в тестовом режиме, сообщил в интервью ТАСС губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов.

"В сентябре открыли новые станции, но в тестовом режиме, что позволило выявить недоделки. Набралось полторы тысячи замечаний, связанных не только со строителями, но и с проектировщиками. <...> Меня уверяли: все готово, порядок полный. Я решил сам проехать между новыми станциями, проверить. Увидел возможные проблемы и дал отбой, отложил открытие. Сказал, что не стану рисковать людьми даже в малом, когда все доделали, тогда и пустили пассажиров. Безопасность дороже", - сказал Беглов.

Ростехнадзор завершил проверку готовности станций к работе 30 сентября. К этому времени, как сообщил ТАСС руководитель Северо-Западного управления ведомства Константин Давыдов, все выявленные нарушения, указанные в предписании от 30 августа 2019 года, были устранены, исполнительная документация полностью соответствовала требованиям проектной документации. На следующий день государственное казенное учреждение "Дирекция транспортного строительства" (ГКУ ДТС, подведомственно городскому комитету по развитию транспортной инфраструктуры) получило разрешение Ростехнадзора на ввод в эксплуатацию объектов.

Строительство станций велось с 2013 года, они расположены в южной части Фрунзенско-Приморской (пятой) линии Петербургского метрополитена. Участок проходит вдоль улицы Бухарестской во Фрунзенском районе, его пропускная способность составляет 40 пар поездов в час, планируемый объем перевозок на первом этапе эксплуатации - 997 тыс. пассажиров в сутки. Совокупная стоимость контракта на выполнение работ составила 33,9 млрд рублей. Всего к 2032 году правительство Санкт-Петербурга намерено открыть 29 станций метро.

<https://tass.ru/obschestvo/7367575>

RNS; 2019.12.17; В CROCUS GROUP ОТРЕАГИРОВАЛИ НА МНОГОМИЛЛИАРДНЫЙ ИСК «АВТОДОРА»

Иск «Автодора» к структуре бизнесмена Араса Агаларова — «Крокус Интернешнл» — на 5,4 млрд рублей, скорее всего, ошибочный и будет отозван, сообщила RNS PR-менеджер Crocus Group Анастасия Черепенникова.

«Данный иск, скорее всего, ошибка, и, скорее всего, уже завтра он будет отозван», — сообщила она.

Как объяснили RNS в пресс-службе группы, сейчас в электронной системе правосудия в карточке «общей информации» по данному иску пропали данные о сумме претензий. Кроме того, как заявили в пресс-службе группы, в системе появился комментарий «О возвращении искового или иного заявления» от 17 декабря.

«Автодор» подал иск в Арбитражный суд Москвы к «дочке» Crocus Group Араса Агаларова, компании «Крокус Интернешнл» 16 декабря, следовало из данных картотеки суда. Суть претензий в иске не указывалась. По данным источника агентства «РИА Новости», «иск заявлен о взыскании неустойки по контракту на строительство первого пускового комплекса Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области». В 2015 году «Автодор» подписал соглашение с «Крокус Интернешнл» на строительство и эксплуатацию первого пускового комплекса ЦКАД. Тогда компания уточняла, что подписанный договор был дополнением к заключенному по итогам открытого конкурса контракту с «Стройгазконсалтинг», которое выступало прежним исполнителем проекта.

<https://rns.online/transport/V-Crocus-Group-otreagirovali-na-mnogomilliardnii-isk-avtodora-2019-12-17/>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/avtodor-podal-isk-k-kompanii-agalarova-na-54-mlrd-rublei-2019-12-17/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАКСИМ МИЛОСЛАВСКИЙ; 2019.12.17; ПУТЬ ЧЕРЕЗ РЕКУ; НОВЫЕ МОСТЫ РАЗГРУЗЯТ ОСНОВНЫЕ МАГИСТРАЛИ ГОРОДА, СВЯЖУТ МЕЖДУ СОБОЙ РАЙОНЫ И СОКРАТЯТ АВТОМОБИЛИСТАМ ВРЕМЯ В ПУТИ

В Москве до 2023 года за счет городского бюджета собираются построить 18 мостов. Они помогут соединить и разгрузить основные магистрали, свяжут между собой городские районы, сократят автомобилистам время в пути.

Москву-реку и ее притоки пересекают 35 мостов. Большинство из них автомобильные, но есть и пешеходные. Например, мост Богдана Хмельницкого у Киевского вокзала или Патриарший около храма Христа Спасителя. Правда, сейчас переправы размещены крайне неравномерно, поэтому столичные власти намерены возвести новые мосты, по большей части автомобильные. Их будет построено около двух десятков, рассказал руководитель столичного департамента строительства Андрей Бочкарев.

В Москве открылся мост через канал имени Москвы, который стал частью Северо-Западной хорды. Он соединил между собой улицы Народного Ополчения и Нижние Мневники, тем самым завершив строительство скоростной магистрали.

Старый Карамышевский мост, построенный еще в 1937 году, уже не справляется с плотным автомобильным потоком. Однако его решили сохранить - автомобилисты смогут выезжать по нему на Карамышевскую набережную, Звенигородское шоссе и Северо-Западную хорду. В двухстах метрах отсюда, через шлюз №9, за полтора года возвели балочный мост, открыв его в итоге на год раньше намеченного срока. Стройка далась непросто - работы велись по заранее составленному графику, чтобы не останавливать судоходство. Длина сооружения - 600 метров, а с подходами - около полутора километров. Детали для него изготовили в Белгородской области, на Борисовском заводе мостовых металлоконструкций, который поставлял свои изделия и для Крымского моста.

С запуском движения по новому мосту, заметил мэр столицы Сергей Собянин, должно исчезнуть последнее "узкое горлышко" на Северо-Западной хорде, улучшив транспортную ситуацию как минимум в шести прилегающих районах. В их числе - Хорошево-Мневники, Крылатское, Кунцево. "Сквозное движение по Северо-Западной хорде мы открыли в прошлом году, - сказал глава города. - Сегодня уникальный для страны с точки зрения инженерии мост дает возможность полноценно пользоваться хордой, которая примыкает к трассе Москва - Санкт-Петербург. То есть это, по сути дела, один большой проект". Одновременно с запуском движения по мосту завершена реконструкция прилегающих к нему участков улиц Нижние Мневники, Народного Ополчения и Карамышевской набережной. Обустроены боковые проезды вдоль подпорных стен балочного моста и правоповоротный съезд с Карамышевской набережной на Нижние Мневники. Для пешеходов построен подземный переход - в районе дома №16 на улице Нижние Мневники. А прилегающую к мосту территорию благоустроили. Как рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин, разбиты газоны, а также высажено около тысячи деревьев и почти пять тысяч кустарников.

Еще три моста сегодня достраиваются. Один, шестиполосный, возводится через Кожуховский затон Москвы-реки. Его длина - больше полукилометра. Сооружение соединит районы Нагатинский Затон, Южнопортовый и Печатники, тем самым улучшив транспортную доступность Нагатинской поймы и бывшей промзоны ЗИЛ, где строятся жилые кварталы. По новому мосту автомобилисты смогут добраться и до тематического парка "Остров мечты", открыть который планируют в будущем году. Опоры моста "нанизаны" на сваи, погруженные глубоко в дно реки. По такой же технологии сооружался Крымский мост через Керченский пролив.

Опоры установили в русле реки, глубина которого вместе с иловыми отложениями составляет 18 метров. Строительство близится к финишной прямой. Мост частично пройдет по Нагатинской пойме, пересечет Москву-реку, продолжится в створе 2-го Южнопортового проезда и примкнет к 1-му Южнопортовому проезду.

Горожане осваивают Московские центральные диаметры

Два небольших моста - в районе ста метров каждый - возводятся в Раменках через реку Сетунь. В каждом направлении для машин сделают по три полосы движения. Сооружения станут частью первого участка южного дублера Кутузовского проспекта - от Аминьевского шоссе до Минской улицы. Трасса идет рядом с путями Киевского направления Московской железной дороги. Кроме мостов строители возведут съезды к жилым кварталам. Самым же масштабным сооружением станет транспортная развязка на Минской улице.

Еще девять мостов, сообщили в департаменте строительства, проходят стадию проектирования. Четыре из них войдут в состав Северо-Восточной хорды - от Ярославского до Дмитровского шоссе. Два моста появятся в Останкинском районе через реку Лихоборку, два - в районе Свиблово через Яузу. Протяженность каждого составит около 260 метров. По задумке проектировщиков, на всех сооружениях сделают по шесть полос - по три в каждую сторону. По соседству, на Сельскохозяйственной улице, собираются построить еще один мост через реку Лихоборку. Его длина составит всего 45 метров. Мост - часть проекта реконструкции Сельскохозяйственной улицы.

Другой мост пройдет через Сходню в районе Покровское-Стрешнево. Здесь обустроят по четыре полосы. Строительство моста вместе с реконструкцией развязки на пересечении Волоколамского шоссе с МКАД, уверены в департаменте, существенно увеличит пропускную способность магистрали. К тому же на участке Волоколамки, от МКАД до Ленинградского шоссе, организуют бессветофорное движение.

Новый мост пройдет через Сходню в районе Покровское-Стрешнево. Также на пересечении Волоколамского шоссе с МКАД реконструируют развязку, что увеличит транспортную доступность района. Фото: Марина Лыцева / ТАСС

Еще одно сооружение запроектировано в Нагатинском Затоне через старое русло Москвы-реки (затон Новинки). Мост пройдет от набережной Марка Шагала до проектируемого проезда № 4062, связав бывшую промзону "ЗИЛ" с проспектом Андропова. Протяженность конструкции - 580 метров. Небольшой мост, длиной в 51 метр, появится над рекой Нищенкой. Его соорудят в составе Юго-Восточной хорды - от Рязанского проспекта до Третьего транспортного кольца.

Самый же длинный мост, протяженностью больше километра, протянется по основному ходу Южной рокады - от Шоссейной до Каспийской улицы. В каждую сторону запроектировано по три полосы. Благодаря новому мосту появятся новые связи между районами Печатники, Марьино и Москворечье-Сабурово.

<https://rg.ru/2019/12/17/reg-cfo/v-moskve-do-2023-goda-za-schet-gorodskogo-biudzheta-postroiat-18-mostov.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; ОПЕРАТОР "ГРУЗОВОЙ" ОНЛАЙН-ПЛОЩАДКИ РЖД ХОЧЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ КЛИЕНТОВ Ж/Д БЕЛОРУССИИ

ООО "Цифровая логистика" (ЦЛ) предложило руководству Белорусских железных дорог организовать обслуживание клиентов на базе своих сервисов, сообщила компания.

Идея была озвучена в ходе презентации возможностей электронной торговой площадки (ЭТП) ОАО "Российские железные дороги" в сфере грузовых перевозок, проведенной в рамках деловой программы круглого стола, посвященного реализации транзитного потенциала республики. Он состоялся в посольстве Белоруссии в России.

"Использование цифрового формата в организации перевозок сделает более удобными доступ клиентов к железнодорожной инфраструктуре, предоставит им возможность увеличить производительность труда и сократить издержки. В 2020 г. сторонам предстоит согласовать дальнейшие шаги по планированию и реализации этого проекта", - говорится в пресс-релизе.

RNS; 2019.12.17; В РЖД РАССКАЗАЛИ О РАСШИРЕНИИ ПАРКА «САПСАНОВ»

Российские железные дороги (РЖД) заказали 13 новых высокоскоростных поездов «Сапсан», которые поступят осенью 2022 года, рассказал журналистам гендиректор холдинга Олег Белозеров.

«На сегодняшний момент у нас 16 “Сапсанов”, но мы не справляемся... Мы заказали еще 13 новых “Сапсанов”, которые придут к нам осенью 2022 года и дополнят уже имеющуюся у нас линейку “Сапсанов”», — рассказал Белозеров.

Как уточнили в пресс-службе холдинга, новые поезда, как и предыдущие две партии, будут построены в Германии, в Крефельде. При этом элементы интерьера будут установлены на базе инновационного депо «Металлострой» в Санкт-Петербурге.

Эти составы будут также ездить между Санкт-Петербургом, Москвой и Нижним Новгородом.

При этом Белозеров рассказал, что РЖД планируют внедрять скоростные перевозки и на Дальнем Востоке.

«География (эксплуатации высокоскоростных поездов-RNS) расширяется, и это не только европейская часть, но и Урал. Мы думаем, как сейчас активизировать расширение, в том числе и на Дальнем Востоке», — рассказал он.

Высокоскоростные поезда «Сапсан» были запущены РЖД на маршруте Москва – Санкт-Петербург 17 декабря 2009 года.

<https://rns.online/transport/V-RZHD-rasskazali-o-rasshirenii-parka-Sapsanov--2019-12-17/>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; РЖД С 30 ДЕКАБРЯ ЗАПУСТЯТ "ЛАСТОЧКУ" ПО МАРШРУТУ АНАПА-КРАСНОДАР

ОАО "РЖД" с 30 декабря запускает электропоезд "Ласточка" по маршруту Анапа-Краснодар.

Как сообщает пресс-служба Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД, филиал ОАО "РЖД"), электропоезда между городами будут курсировать дважды в день. В первый рейс электропоезд отправится из Анапы в 10:15 и прибудет в Краснодар в 13:13.

Для запуска "Ласточек" на этом маршруте РЖД существенно модернизировали инфраструктуру: проведены работы по электрификации на участке 9 км - Юровский - Анапа - Темрюк - Кавказ. Кроме того, на станции Разъезд 9 км построен вокзал и оборудована пассажирская платформа, а также выполнен текущий ремонт четырех пассажирских платформ на станциях Величковка и Гостагаевская.

Все вагоны электропоездов "Ласточка" оборудованы климатическими установками, для перевозки крупногабаритной ручной клади предусмотрены специальные стеллажи, отмечается в сообщении.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; КОНТЕЙНЕРЫ НАЧИНАЮТ ПРИВЛЕКАТЬ ОТПРАВИТЕЛЕЙ СРАВНИТЕЛЬНО НЕДОРОГИХ ГРУЗОВ - ГЛАВА UTLC ERA

АО "Объединенная транспортно-логистическая компания - Евразийский железнодорожный альянс" (United Transport and Logistics Company Eurasian Rail Alliance, UTLC ERA - ИФ) отмечает рост интереса к перевозкам в контейнерах со стороны владельцев среднетоннажных грузов.

"В 2019 г. расширилась номенклатура грузов железнодорожных транзитных сервисов. Если раньше перевозки в основном касались производителей дорогостоящей техники и автомобилей, то сейчас нашими услугами пользуются (отправители - ИФ) со сравнительно невысокой стоимостью груза", - заявил президент компании Алексей Гром.

"По предварительной оценке, общая стоимость товаров, перевезенных в сервисе UTLC ERA в этом году, превысит \$25 млрд. Это важный показатель растущего доверия европейских и китайских грузовладельцев к железнодорожному транзиту (по колее шириной - ИФ) 1520 (мм - ИФ)", - добавил он (слова топ-менеджера приводит корпоративное телевидение РЖД).

"Объединенная транспортно-логистическая компания - Евразийский железнодорожный альянс" занимается транзитными контейнерными перевозками между Европой и Китаем через территорию Белоруссии, РФ и Казахстана. Железнодорожные администрации трех стран владеют совместным предприятием на паритетных условиях. На долю UTLC ERA приходится 76% всех транзитных железнодорожных перевозок на колее 1520 мм, общий объем перевозок между Европой и Китаем в 2018 г. составил 370 тыс. TEU (в обоих направлениях).

ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; В МОДЕРНИЗАЦИЮ ПОРТА ТАРТУС БУДЕТ ИНВЕСТИРОВАНО \$500 МЛН - ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР РФ БОРИСОВ

Полмиллиарда долларов США планируется вложить в ближайшие четыре года в модернизацию переданного в управление России сирийского порта Тартус, рассказал журналистам вице-премьер РФ Юрий Борисов.

"Российская сторона намерена наладить работу старого порта и построить новый торговый порт. Сумма инвестиций на ближайшие четыре года оценивается в 500 миллионов долларов", - сообщил вице-премьер, который находится в Сирии с рабочим визитом.

По его словам, несмотря на низкую загрузку, в Тартусе созданы рабочие места для 3,7 тыс. человек. В планах российской стороны - модернизация порта до современного уровня, восстановление, а в некоторых регионах - прокладка новой железной дороги через Сирию и Ирак для создания транспортного коридора "Средиземное море - Персидский залив", что должно, по замыслу инвесторов, увеличить грузопоток через сирийский порт.

В 2017 году Москва и Дамаск подписали соглашение о размещении в Тартусе на 49 лет российского пункта материально-технического обеспечения ВМФ.

ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; СЕМЬ КОМПАНИЙ МОГУТ ВОЙТИ В ТОР МУРМАНСКА В 2020Г, ПОЗДНЕЕ НАМЕЧАЕТСЯ ЕЩЕ ШЕСТЬ ПРОЕКТОВ - ВЛАСТИ РЕГИОНА

Семь компаний могут стать резидентами территории опережающего развития (ТОР) Мурманска в 2020 году, на первом этапе развития ТОР, говорится в презентации губернатора Мурманской области Андрея Чибиса к заседанию президиума госкомиссии по вопросам развития Арктики во вторник на ФГУП "Атомфлот".

В числе потенциальных резидентов 2020 года указаны ПАО "НОВАТЭК" (МОЕХ: NVTK) с проектом Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС), ООО "Морской торговый порт "Лавна" с угольным терминалом, ООО "Морской порт "Тулома" с терминалом по перевалке минеральных удобрений, ООО "Газпром флот" с базой берегового обеспечения, АО "82 СРЗ" с опорной базой обеспечения шельфовых проектов, ПАО "Газпром" (МОЕХ: GAZP) с терминалом приема, хранения, распределения СПГ, ООО "РусГазШельф" с проектом сборки, испытания высокотехнологичного оборудования для шельфовых проектов.

На втором этапе, в 2022 году, в ТОР могут быть начаты еще шесть проектов. Это ООО "Приморский УПК" с глубоководным контейнерным терминалом, "НОВАТЭК" с рейдовым перегрузочным комплексом СПГ, "Арктический центр судоремонта" на базе трёх судоремонтных заводов ОСК, ООО "СГК "Аркминерал" с проектом по производству диоксида титана и редкоземов на Африкандском месторождении, ЗАО "Федорово Рисорсес" с проектом ГОКа на базе месторождения платиноидов Федорова тундра, а также ООО "ТД "Халмек" с проектом производства соединений лития на базе Полмостундровского и Колмозерского месторождений.

В материалах правительства Мурманской области к заседанию президиума госкомиссии говорится также, что в будущем к ТОР "могут быть также присоединены территории муниципальных образований Полярные Зори, ЗАТО Александровск, Ловозерский район". Ранее, открывая заседание президиума госкомиссии, вице-премьер Юрий Трутнев сообщил, что под проект "НОВАТЭКа" по созданию Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС) будет создан режим территории опережающего развития.

"В Мурманске действует ЦСКМС "НОВАТЭКа", аналогов которому нет ни в России, ни в мире. Для Мурманской области это крупный проект, мы будем его поддерживать. Под него будет создана ТОР. В месячный срок Минвостокразвития РФ должно внести в правительство соответствующий документ", - сказал Трутнев.

Ранее в декабре в интервью "Интерфаксу" губернатор Чибис говорил, что ТОР может охватить Мурманск, включая портовую зону, и Кольский район.

"Это позволит радикально повысить интерес инвесторов с учетом логистического и географического потенциала", - сказал тогда Чибис.

Губернатор отмечал, что этот вопрос предварительно уже обсуждался с министерством Дальнего Востока, а также с премьером Дмитрием Медведевым. При этом Чибис не раскрывал планируемые сроки создания ТОР в Мурманске, но отмечал, что "естественно, мое желание - сделать как можно скорее".

ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; МОСКОВСКАЯ "УСП КОМПЬЮЛИНК" ВЫПОЛНИТ ЗА 482 МЛН РУБЛЕЙ ТЭО ПОД ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ КРУИЗОВ В КРЫМУ

Единая комиссия по определению подрядчиков признала ООО "УСП Компьюлинк" (Москва) победителем тендера на выполнение технико-экономического обоснования (ТЭО) создания инфраструктуры для морских пассажирских, круизных перевозок и яхтенного туризма в Крыму, говорится в материалах сайта госзакупок.

"Процедура признана несостоявшейся, контракт заключается с участником открытого конкурса в электронной форме - ООО "УСП Компьюлинк", подавшим единственную заявку на участие в нем", - сообщается в итоговом протоколе, обнародованном во второй декаде декабря.

Госконтракт будет заключен по его начальной (максимальной) стоимости - 481,87 млн рублей.

По данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", владельцем 100% уставного капитала ООО "УСП Компьюлинк" является ООО "Управляющая компания Компьюлинк групп" (Москва), входящее в "Компьюлинк холдинг". Выручка "УСП Компьюлинк" в 2018 году уменьшилась по сравнению с 2017 годом на 2%, до 13,026 млрд рублей, чистая прибыль выросла в 1,9 раза, до 298,28 млн рублей.

Группа компаний "Компьюлинк", как говорится на ее официальном сайте, предоставляет услуги в ИТ и консалтинге, выполняет управление комплексными проектами в сфере строительства сетей связи, объектов промышленного и гражданского назначения, предоставляет решения для государственного, транспортного, телекоммуникационного и финансового секторов, предприятий ТЭК и промышленности.

Как сообщалось, служба автодорог Крыма (Симферополь) объявила открытый конкурс в конце ноября. ТЭО должно быть выполнено до середины декабря 2020 года.

Среди целей и задач - создание условий "для устойчивого развития инфраструктуры" морпортов Крыма путем определения оптимального перечня населенных пунктов, в которых строительство, реконструкция, капремонт портовой инфраструктуры необходимы в первую очередь, а также тех городов, поселков и сел, где такие работы дадут "максимальный экономический эффект".

Кроме того, подрядчик должен найти площадки под размещение портопунктов, яхтенных марин, отдельных гидротехнических сооружений, а также обосновать необходимость реконструкции инженерной инфраструктуры, прилегающей к ним.

Среди задач - обоснование экономической целесообразности строительства объектов портовой инфраструктуры.

Помимо этого, подрядчик должен разработать комплексное предложение "по социально-экономическому развитию и совершенствованию городской среды, функционально-планировочной структуры в целях создания условий по преобразованию прибрежных территорий населенных пунктов в значимые международные центры туризма".

Победитель тендера обязан также подготовить материалы для включения объектов в федеральные целевые программы.

Источником финансирования работ по созданию ТЭО являются субсидии Крыму из федерального бюджета в целях софинансирования расходных обязательств республики по реализации мероприятий ФЦП социально-экономического развития региона до 2022 года.

Президент России Владимир Путин весной 2019 года поручил кабмину подготовить вместе с заинтересованными организациями и представить предложения о развитии яхтенного туризма в республике Крым и Севастополе.

Пока единственный проект в сфере яхтенного туризма, включенный в федеральную целевую программу развития Крыма - создание марины в севастопольской Балаклаве. Многие существующие гидротехнические сооружения не ремонтировали на Крымском

полуострове со времен СССР, поэтому требуются капвложения, считают в правительстве Севастополя.

ТАСС; 2019.12.17; ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ОРЕНБУРГ БУДЕТ ВОЗОБНОВЛЕН С 13 ЯНВАРЯ

Авиакомпания "Оренбуржье" возобновит прямые рейсы из Екатеринбурга в Оренбург с 13 января, сообщила во вторник пресс-служба екатеринбургского аэропорта Кольцово.

"В международном аэропорту Кольцово (входит в холдинг "Аэропорты регионов") возобновляется прямой регулярный рейс до Оренбурга. С 13 января полеты в международный аэропорт Оренбург Центральный будет выполнять авиакомпания "Оренбуржье", - говорится в сообщении.

Рейсы будут выполняться по понедельникам, средам и пятницам на самолете L-410. Вылет из Оренбурга запланирован на 06:15 (04:15 мск), из Екатеринбурга - на 09:30 (07:30 мск). Время в пути составит 2 часа 15 минут. Согласно данным, опубликованным на официальном сайте авиаперевозчика, стоимость билета в одну сторону составит порядка 4,5 тыс. рублей.

На данный момент из Екатеринбурга в Оренбург можно добраться с пересадкой в Уфе, Самаре, Москве, Санкт-Петербурге, Казани или в Краснодаре. Стоимость билета в одну сторону составляет от порядка 10 тыс. рублей. По времени такой перелет может занимать от 6 часов 25 минут до суток. Таким образом, возобновление прямого рейса по этому маршруту позволит существенно сэкономить время и деньги жителей двух регионов.

Авиакомпания "Оренбуржье" осуществляла регулярные рейсы по маршруту Екатеринбург - Оренбург до мая 2018 года. По итогам 2017 года пассажиропоток на направлении составил 5,2 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/ural-news/7360517>

РИА НОВОСТИ; 2019.12.17; РУКОВОДСТВО "ХРАБРОВО" ПОДДЕРЖАЛО ВОЗВРАЩЕНИЕ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ

Руководство калининградского аэропорта "Храброво" поддерживает решение по возвращению курительных комнат в аэропорту, если это исключит такие нарушения, как курение в туалетах, заявил журналистам гендиректор аэровокзала Александр Корытный.

"Мыждемся резолюции Минтранса и властей гражданской авиации, которые нас регламентируют. Новый закон не обязывает нас это делать, а разрешает. Мы ожидаем централизованное решение. Наверное, она нужна, поскольку мы зачастую сталкиваемся с курением в туалетах. Если будет курительная комната, и все будут ею пользоваться, и это полностью решило бы это безобразие в туалетах, я был бы за", - сказал Корытный.

Курение в ряде общественных мест было запрещено в России в 2013 году, когда был принят "антитабачный" закон. Сначала курение запретили на стадионах, в школах, вузах, больницах, магазинах, на детских площадках, а также в самолетах, запретили рекламу и стимулирование продаж табака. Летом 2014 года запретили курить в гостиницах, кафе и ресторанах, в поездах, на вокзалах и в аэропортах.

Госдума 12 декабря приняла закон, возвращающий курилки в здания аэропортов. Документ еще должен пройти одобрение Совета Федерации, финальная стадия - подписание закона президентом России Владимиром Путиным.

<https://ria.ru/20191217/1562501370.html>

ИНТЕРФАКС; 2019.12.17; ОПЕРАТОР "ПУЛКОВО" ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ II ОЧЕРЕДИ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТА

ООО "Воздушные ворота северной столицы" (ООО "ВВСС", управляющая компания аэропорта Пулково) объявило конкурс на разработку эскизного проекта второй очереди развития аэропорта, предполагающего, в частности, строительство нового пассажирского терминала, сообщается на сайте госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта составит 25 млн рублей.

Заявки принимаются до 20 декабря 2019 года, итоги подведут 25 декабря.

Время выполнения работ - 60 дней после подписания контракта.

Согласно опубликованной документации, площадь нового здания аэровокзального комплекса после окончания строительства в 2039 году должна составить не менее 160 тыс. кв. м. Прогнозная пропускная способность международного терминала составит 40 млн пассажиров в год.

О планах начать вторую очередь реконструкции "Пулково" ранее сообщал, в частности, глава ВТБ (МОЕХ: VTBR) Андрей Костин. "Мы встречались с Fraport, подумываем о второй очереди "Пулково". Думаю, что обратимся к вам в ближайшее время с тем, чтобы понять, как строить новый терминал", - говорил он главе Санкт-Петербурга Александру Беглову в ходе ПМЭФ-2019 в июне. Необходимость строительства связана с тем, что действующий терминал "подходит к пределу своих возможностей", объяснял Костин. По данным газеты "Коммерсантъ" объем инвестиций ВВСС во вторую очередь может составить до 500 млн евро.

ТАСС; 2019.12.17; МОДЕРНИЗАЦИЯ АЭРОПОРТА БОДАЙБО НАЧНЕТСЯ В 2020 ГОДУ

Модернизация аэропорта в городе Бодайбо на севере Иркутской области стоимостью 1,8 млрд рублей, включающая в себя реконструкцию грунтовой взлетно-посадочной полосы и строительство нового терминала, начнется в 2020 году, сообщил журналистам полномочный представитель президента РФ в Сибирском федеральном округе (СФО) Сергея Меняйло на встрече в пресс-центре ТАСС во вторник.

Сейчас на взлетную полосу в Бодайбо может садиться только устаревший самолет Ан-24, а когда полосу размывает дождями, аэропорт не принимает рейсы. В то же время Бодайбо не имеет регулярного авиасообщения с Иркутском и многими другими городами региона. Ранее начало строительство было запланировано на 2021 год.

"Терминал запланирован к строительству. В следующем году его строительство должно начаться в соответствии с программой развития", - сообщил Меняйло.

По словам полпреда, 1,4 млрд рублей планируется направить из федерального бюджета на реконструкцию грунтовой ВПП, а ГК "Полюс" займется строительством нового терминала стоимостью порядка 400 млн рублей.

Бодайбо - центр золотодобычи Иркутской области. В городе проживают более 13 тыс. человек. Автомобильное сообщение с Бодайбо непостоянно из-за недостроенного моста через реку Витим, летом и зимой работают переправы. Связь с областным центром в основном обеспечивает авиация, однако из-за того, что грунтовая ВПП размывается дождями, авиасообщение периодически нарушается.

Аэропорт города находится в частной собственности. Его владельцем является компания "Ленсиб", принадлежащая крупнейшему в стране золотодобытчику - ГК "Полюс".

<https://tass.ru/sibir-news/7361551>

ТАСС; 2019.12.17; МЕНЯЙЛО: РЕМОНТ РАЙОННЫХ АЭРОПОРТОВ ГОРНОГО АЛТАЯ ТРЕБУЕТ ФЕДЕРАЛЬНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ

Федеральное финансирование необходимо для ремонта аэропортов районных центров Кош-Агач и Усть-Кокса Республики Алтай. Они важны для развития туризма в регионе, сообщил во вторник в пресс-центре ТАСС полномочный представитель президента РФ в Сибирском федеральном округе (СФО) Сергей Меняйло.

Во время прямой линии с президентом РФ Владимиром Путиным 20 июня работники аэропорта Горно-Алтайска рассказали о росте пассажиропотока, повышении интереса к республике у туристов и появлении новых межрегиональных авиарейсов. Президент РФ призвал уделять внимание развитию региональной авиации. Внутрирегиональные авиационные перевозки в Республике Алтай планируется начать в 2020 году. Пассажирские рейсы предполагается запустить из Горно-Алтайска в райцентры Кош-Агач и Усть-Коксу, первый технический авиарейс по маршруту Горно-Алтайск - Кош-Агач был совершен 26 июня 2019 года.

"Сегодня региональные органы исполнительной власти Республики Алтай прорабатывают вопрос реконструкции аэропортовых комплексов сел Кош-Агач и Усть-Кокса,

определяется потребность в финансировании из федерального бюджета, потому что сама республика не справится с этим", - сказал Меняйло.

По его словам, перелеты в Республику Алтай набирают популярность, за последние восемь лет пассажиропоток в регион вырос в 38 раз. Полпред отметил, что аэропорт Кош-Агач был построен в 1973 году, а в 1974 году был реконструирован аэропорт Усть-Коксы, тогда рейсы выполнялись ежедневно. "Сегодня мы видим, что прирост есть, но перейти к ежедневным несубсидируемым рейсам мы не можем. Но есть планы возобновить местные воздушные перевозки, ведутся переговоры с потенциальным перевозчиком, это "Сибирская легкая авиация", - сказал Меняйло.

Ранее состоялся технический рейс в Кош-Агач, после чего Кош-Агачский район принял два чартерных коммерческих рейса. Для организации регулярных авиарейсов из Горно-Алтайска в этот аэропорт необходимо огородить периметр аэродромного комплекса в райцентре, организовать зал ожидания, обеспечить посадочную площадку необходимой инфраструктурой, в том числе для обеспечения связи. В Усть-Коксе инфраструктура к приему самолетов готова. Аэродром Усть-Коксы неоднократно принимал воздушные суда авиации общего назначения.

<https://tass.ru/sibir-news/7361969>