



## Ежедневный мониторинг СМИ

30 ДЕКАБРЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

1 КАНАЛ # ВОСКРЕСНОЕ ВРЕМЯ, 29.12.2019 21:17; ВЛАДИМИР ПУТИН ДАЛ СТАРТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ .....	3
ВЕДОМОСТИ; АННА ХОЛЯВКО; 2019.12.30; ОЖИДАНИЯ ОТ ЭКОНОМИКИ В ОЧЕРЕДНОЙ РАЗ ПРЕВРАТИЛИСЬ В РАЗОЧАРОВАНИЯ; ЗА 2019 ГОД РОССИЯ ПОТЕРЯЛА ТЕМПЫ РОСТА ВВП, ДОВЕРИЕ ИНВЕСТОРОВ И ГОД НА НАЦПРОЕКТЫ.....	5
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.12.30; ИЛИ ДОГОВОРИМСЯ, ИЛИ ПОРЕШАЕМ; ПОЧЕМУ СТАБИЛИЗАЦИЯ ИНВЕСТИЦИЙ ЧЕРЕЗ СЗПК ОБСУЖДАЕТСЯ ТАК СЛОЖНО.....	7
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ, ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2019.12.30; ОТ МОСТА ДО ЛУНЫ: КАКИМИ ОТКРЫТИЯМИ ЗАПОМНИЛСЯ 2019 ГОД; В УХОДЯЩЕМ ГОДУ ЗАВЕРШЕНЫ КРУПНЕЙШИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ СТРОЙКИ И ПРЕДСТАВЛЕНЫ ИННОВАЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ.....	10
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.30; КАМЕРА ТАК И НЕ ПОСМОТРЕЛА В МИР; ИВАН БУРАНОВ О ТОМ, КАК ВЛАСТИ ХОТЕЛИ ЗАЩИТИТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ОТ ДОРОЖНОГО КОНТРОЛЯ, НО НЕ УСПЕЛИ.....	11
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2019.12.30; ДАЛЬНИМ КУРСОМ: В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ АВИАКОМПАНИЮ ДЛЯ ДФО; АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ ПРОЕКТ — УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕВОЗОК, ЧТОБЫ БИЛЕТЫ ПО СНИЖЕННЫМ ЦЕНАМ БЫЛИ ДОСТУПНЫ НЕ ТОЛЬКО ЛЬГОТНИКАМ.....	12
РИА НОВОСТИ; 2019.12.30; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О НЕОБХОДИМОСТИ СОЗДАНИЯ АВИАХАБА ВО ВЛАДИВОСТОКЕ .....	14
ИНТЕРФАКС; 2019.12.30; ЗАКОН, ДОПУСКАЮЩИЙ ИНОСТРАНЦЕВ В ЭКИПАЖИ САМОЛЕТОВ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ АВИАЦИИ, ПОДПИСАН ПРЕЗИДЕНТОМ РФ.....	14
ИНТЕРФАКС; 2019.12.30; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ВОЗВРАЩЕНИИ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ .....	15
ИНТЕРФАКС; 2019.12.29; КРЫМСКИЙ МОСТ МОЖЕТ ПРОСТОЯТЬ ВЕКА, ЕСЛИ ЕГО ПРАВИЛЬНО ОБСЛУЖИВАТЬ - ПУТИН.....	15
RNS; 2019.12.27; НАЗВАНА ДАТА ОТКРЫТИЯ НОВОГО ТЕРМИНАЛА В ШЕРЕМЕТЬЕВО.....	15
RNS; 2019.12.27; ПУТИН ОБСУДИЛ С ЛИДЕРОМ ЕГИПТА ПОЛНОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ .....	16
ТАСС; 2019.12.27; РОССИЯ ДО 2026 ГОДА ПОСТРОИТ ПЯТЬ НОВЫХ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ .....	16
ТАСС; 2019.12.30; ОКОЛО 2 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ПОВЫСИЛИ КВАЛИФИКАЦИЮ ПО ПРОГРАММЕ "ДОРОЖНОГО" НАЦПРОЕКТА.....	16
ТАСС; 2019.12.30; БОЛЕЕ 1 ТЫС. ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ БУДУТ ДЕЖУРИТЬ НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ В ПРАЗДНИКИ.....	17

---

ТАСС; 2019.12.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИЛО ПОЧТИ 400 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ МОСТА В ЗАБАЙКАЛЬЕ.....	18
ТАСС; 2019.12.30; МВД РАЗРАБОТАЛО ПРАВИЛА ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА АВТОБУСОВ .....	18
ТАСС; 2019.12.28; ЧАСТЬ НОВГОРОДСКИХ ДОРОГ ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ ВЕСНОЙ 2020 ГОДА .....	19
ТАСС; 2019.12.30; СДАЧУ УЧАСТКА МЕТРО ПЕТЕРБУРГА ОТ "КАЗАКОВСКОЙ" ДО "ПУТИЛОВСКОЙ" ПЕРЕНЕСЛИ НА 2023 ГОД.....	19
ТАСС; 2019.12.27; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД "ТАВРИЯ" ПЕРЕВЕЗ БОЛЕЕ 850 ЧЕЛОВЕК В ОБОИХ НАПРАВЛЕНИЯХ.....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА МАЦИОНГ; 2019.12.28; ПОЧЕМУ НЕ ВО ВСЕХ САМОЛЕТАХ СЕГОДНЯ ПРЕДОСТАВЛЯЮТ ПИТАНИЕ .....	20
ТАСС; 2019.12.30; ДЛЯ ПАССАЖИРОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ УВЕЛИЧИЛИСЬ ВЫПЛАТЫ ЗА ПРИЧИНЕННЫЙ ВРЕД .....	21
ИНТЕРФАКС; 2019.12.30; "АЭРОФЛОТ" ЗАКРЫЛ ПРОДАЖИ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ИЗ-ЗА ОСВОЕНИЯ СУБСИДИЙ .....	22
ТАСС; 2019.12.27; "АЭРОФЛОТ" ВВЕЛ "ДЕЛОВОЙ ПРОЕЗДНОЙ" НА РЕЙСАХ ИЗ МОСКВЫ В ИЖЕВСК.....	22
РИА НОВОСТИ; 2019.12.30; ГЛАВА ОАК: ВСЕ РОССИЙСКИЕ ГРАЖДАНСКИЕ АВИАЛАЙНЕРЫ МОГУТ ПЕРЕИМЕНОВАТЬ.....	23
ТАСС; 2019.12.27; САМОЛЕТ МС-21 С РОССИЙСКИМ ДВИГАТЕЛЕМ МОЖЕТ БЫТЬ СЕРТИФИЦИРОВАН В 2022 ГОДУ .....	23
ТАСС; 2019.12.27; ПЕРВЫЕ ПОЛЕТЫ САМОЛЕТОВ ИЛ-114 И ИЛ-96-300 НАМЕЧЕНЫ НА 2020 ГОД.....	23
ТАСС; 2019.12.27; ОАК ПЛАНИРУЕТ С 2021 ГОДА ВЫЙТИ НА ПРОИЗВОДСТВО 30 САМОЛЕТОВ SSJ-100 В ГОД .....	24
ИНТЕРФАКС; 2019.12.27; "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ С ВТБ О ПРИВЛЕЧЕНИИ ДО 2 МЛРД РУБЛЕЙ.....	24

### **1 КАНАЛ # ВОСКРЕСНОЕ ВРЕМЯ, 29.12.2019 21:17; ВЛАДИМИР ПУТИН ДАЛ СТАРТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ**

**ВЕДУЩИЙ:** К другим темам. У Крыма теперь есть полноценная бесперебойная транспортная связь со всей страной. В дополнение к автомобильному сообщению запущено железнодорожное - по мосту, строительство которого мы называли главным в России. На этой неделе старт регулярному движению пассажирских поездов по мосту дал Владимир Путин. Пока они идут из Петербурга и Москвы. Дальше будет больше. А как приняли на полуострове самые первые составы и каковы эмоции их пассажиров? Об этом расскажет Виталий Кадченко.

**КОР:** Теперь Крым стал еще ближе для миллионов россиян. Уже налажена связь с двумя столицами: этот поезд отправляется в Санкт-Петербург, а на первый путь прибывает столичная "Таврия" Симферополь - Москва. Большой семье Александровых, живущих на два города, в Гурзуфе и Москве, путешествовать стало проще.

**Евгения АЛЕКСАНДРОВА:** Для меня это из детства; детям хотелось показать, что это. Для многодетной семьи удобно, что всех закрыл в одном месте, и они все сидят и никому не мешают, и по самолету их не нужно вылавливать.

**КОР:** В легендарный детский лагерь на новогоднюю смену приехал вагон "артековцев"! Первых пассажиров "Таврии" из Питера и двухэтажного состава из Москвы, которого здесь никогда не видели, встречал, кажется, весь полуостров! Столько цветов и телекамер! Москвичи Анна и Рамиз почувствовали: как будто вокзал Симферополя для них двоих!

**Рамиз ИСКЕНДЕРОВ:** Счастье до слез, я специально выжидал, чтобы купить билеты, у меня первые и вторые по номеру.

**КОР:** Каждый раз проезжая на машине по Крымскому мосту, они смотрели, как строится железная дорога над Керченским проливом. Чтобы не пропустить самый долгожданный момент пути, завели будильник - камеры у всех наготове! 19 километров по мечте, соединившей берега. Крымское южное сияние видно даже из космоса. Арки - главные символы моста - горят цветами триколора. И вот сейчас, с секунды на секунду, покажется первый железнодорожный состав, поезд сообщением Санкт-Петербург - Севастополь. Вот он, исторический момент 2 часа 33 минуты - историческое событие, которое невозможно не снимать. И вот мы слышим как машинист приветствует всех нас! Наверяд ли сейчас из окна можно разглядеть все эти красоты - Черное и Азовское моря, но я уверен, что этот момент каждый из этих первых пассажиров, как и я, запомнит навсегда. Последний раз музыка из динамиков Симферопольского вокзала звучала пять лет назад. Железнодорожное сообщение с Украиной прекратилось в конце 2014 года.

**ЖЕНЩИНА:** Радость и гордость. Гордость за страну, за всех нас, за Россию, что смогли все это сделать, осуществили. И дай бог, чтобы это продолжалось.

**КОР:** Теперь все поезда на полуостров идут с востока - из Краснодарского края по Крымскому мосту. На Украине в его существование до сих пор отказываются верить - называют переправу то ли мифом, то ли голограммой, созданной на "Мосфильме". Но когда по Крымскому мосту прошел первый пассажирский состав, несуществующая в реальности украинская прокуратура Крыма возбудила уголовное дело по факту незаконного пересечения несуществующей границы. Британский журналист Грэм Филип надеется: может, его репортаж с моста вернет Киев и его западных кураторов с небес на землю?

**Грэм ФИЛИПС:** Это кайф, я просто не могу даже по-английски выразить, насколько это было просто масштабно! Это масштаб колоссальный, это история, детка. Это Крымский мост.

**КОР:** Скажи, в твоей стране наконец-то поверят, что Крымский мост существует, что это не миф и по нему идут поезда? И вновь мы видим, смотри. Это локомотив пошел, видишь? Ну как тебе.

**Грэм ФИЛИПС:** Это Крымский мост, детка!

КОР: Между Питером и Севастополем 20 станций и на каждой поезд в Крым встречали с радостью. В Лисках Воронежской области легендарную "семерку" приветствовали Андреевским флагом. В Россоши пассажиров угощали домашними гостинцами, а у проводников первого поезда просили автограф на память. В Ростове устроили импровизированный концерт под гармонь. С караваем, как самых дорогих гостей, встречали на Крымскому берегу. В Севастополе - в конечной точке маршрута - оркестром Черноморского флота! В городе русских моряков вальсировал весь перрон. Каждая строчка "легендарного Севастополя" для Александра Петровича Попова особенная. В 1944 году, командуя танковым взводом, он освобождал Крым, а Победу встречал в Берлине! 97-летнего ветерана Великой Отечественной в Городе-Герое встречали как самого почетного пассажира. Из Новгорода он приехал на первой "Таврии", чтобы почтить память погибших товарищей из 85-го танкового полка. Монумент легендарному Т-34 возвышается напротив севастопольского вокзала.

Александр ПОПОВ, ветеран Великой Отечественной войны: Мы по этому маршруту форсировали Керченский пролив в 1943 году, высаживались под Керчь - вот и посмотрел, поехал и доволен, что приехал!

КОР: В мае 2018 года следивший с первых дней за грандиозной стройкой Владимир Путин открыл движение по автодорожной части, проехав за рулем КамАЗа. Символический старт железнодорожному сообщению президент дал из кабины машиниста по пути из Керчи в Тамань. От первой сваи до первого поезда всего четыре года. То, о чем мечтали многие поколения, удалось воплотить в жизнь в рекордные сроки. Самый протяженный в России и во всей Европе Крымский мост строили всей страной.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Вы показали, что мы можем на основе своей собственной технологической базы осуществлять такие масштабные проекты. Это вселяет без всякого преувеличения практически в каждого из нас уверенность в том, что мы и другие подобного рода проекты можем, и обязательно будем делать в будущем. Спасибо вам большое за вашу настойчивость, за ваш талант, всем - и строителям, и инженерам, и ученым, и археологам, и тем, кто занимался природоохранной деятельностью. Это большой, огромный, мощный коллектив людей, которые приехали со всей страны, от Дальнего Востока и кончая Европейской частью. Поздравляю вас с этим событием!

КОР: 15 тысяч человек круглосуточно в сорокоградусную жару и во время ледяных штормов, сворачивая горы для прокладки туннелей и доставляя по воде арки весом более 10 тысяч тонн. Он выдержит землетрясение и любые нагрузки - гарантия 100 лет.

**Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ:** Мы посчитали, на Чемпионате мира по футболу, на матче Россия-Испания, у нас в фан-зоне столько людей одновременно находилось и столько людей работало.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Из каких примерно регионов люди.

**Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ:** Дальний Восток, северо-запад, центральная Россия. С Урала у нас были отряды. Еще Крым включили. У нас же была система, которой сплавляли мы арки, в Севастополе, на севастопольском заводе. И сейчас мы тоже готовы...

Владимир ПУТИН, президент РФ: И загрузили их?

**Евгений ДИТРИХ, министр транспорта РФ:** Загрузили их работой. И Керченский завод участвовал. Часть пролетов у нас сделали. Поэтому мы Крым вовлекли.

КОР: На стройке века многое применялось впервые. Уникальный опыт и технологии пригодятся для будущих проектов. О дальнейшем развитии транспортной системы Юга России президенту рассказали уже на берегу. В сентябре 2020 года в Крыму завершится строительство четырехполосной трассы "Таврида", протяженностью 250 километров от Крымского моста до Севастополя. А на Кубани новая дорога свяжет Сочи и Геленджик. Сейчас по мосту в сутки могут проезжать 94 состава, но рассчитан он на более интенсивное движение, почти как в метро. 2,5 минуты - интервал между пассажирскими поездами. Четыре минуты - между грузовыми. Их запустят уже будущим летом. И летом же уехать в Крым на поезде можно будет из 11 городов. Кроме Севастополя и Симферополя туристы смогут приезжать прямо на курорты - в Евпаторию и Феодосию. В высокий сезон из Кубани в Крым и обратно пустят электрички. 14 миллионов пассажиров и 13 миллионов грузов в год!

Аркадий РОТЕНБЕРГ, владелец компании "СГМ Мост": Для Крыма это очень значимый мостовой переход. Как для самих людей, которые могут передвигаться туда и отдыхать. Не секрет, что Крым - это великолепное место для отдыха. И в то же время пойдут грузовые поезда, помимо автотранспорта. Я думаю, что это будет еще и экономический прорыв для Крыма.

КОР: Вдоволь нагулявшись у моря и накупив сувениров, сладостей и крымского вина, больше не переживая за перевес багажа, Анна и Рамиз отправляются домой, в Москву.

Какие главные эмоции увозите из Крыма?

Анна ЧЕРЕВКО: Счастье, восторг.

Рамиз ИСКЕНДЕРОВ: Мы рады за крымчан, что они теперь могут ехать к нам на поезде.

КОР: Всегда трогательное расставание с морем и Крымом - под неизменную мелодию "Прощание славянки". Кстати, первые ноты знаменитого марша впервые более века назад были изданы именно в Симферополе и как будто специально для этого вокзала, который после долгого перерыва снова встречает и провожает поезда. Виталий Кадченко, Первый канал, Крым.

<https://www.1tv.ru/news/2019-12-29/378234->

[vladimir\\_putin\\_dal\\_start\\_zheleznodorozhnomu\\_dvizheniyu\\_po\\_mostu\\_cherez\\_kerchenskiy\\_proliv](https://www.1tv.ru/news/2019-12-29/378234-vladimir_putin_dal_start_zheleznodorozhnomu_dvizheniyu_po_mostu_cherez_kerchenskiy_proliv)

iv  
На ту же тему:

<https://otr-online.ru/programmy/otrazhenie-goda/novost-nedeli-v-krym-po-mostu-cherez-kerchenskiy-proliv-vpervye-poshli-poezda-40642.html>

## **ВЕДОМОСТИ; АННА ХОЛЯВКО; 2019.12.30; ОЖИДАНИЯ ОТ ЭКОНОМИКИ В ОЧЕРЕДНОЙ РАЗ ПРЕВРАТИЛИСЬ В РАЗОЧАРОВАНИЯ; ЗА 2019 ГОД РОССИЯ ПОТЕРЯЛА ТЕМПЫ РОСТА ВВП, ДОВЕРИЕ ИНВЕСТИТОРОВ И ГОД НА НАЦПРОЕКТЫ**

«Нам предстоит решить немало насущных задач в экономике <...> и, главное, шаг за шагом добиваться повышения благосостояния и качества жизни, чтобы все граждане России, каждый из нас уже в наступающем году почувствовал перемены к лучшему», – обещал президент Владимир Путин на новый, 2019 год. Но под конец 2019 г. стало понятно, что перемен россияне вновь не дождались. По результатам опроса «Левада-центра», в конце декабря 43% из них считают, что в 2019 г. уровень жизни «основной части населения» стал хуже, чем в 2018 г. Об этом говорит и статистика, и настроения людей и бизнеса.

Разочарования экономики...

За январь – сентябрь 2019 г. (данные за год Росстат еще не опубликовал) реальные располагаемые денежные доходы людей выросли на крошечные 0,8%. Выросла бедность (число людей с доходами ниже 10 000 руб.) – во II квартале 2019 г. такой доход был у 12,7% россиян против 12,5% за 2018 г. Выросла субъективная бедность – доля людей, которые оценивают свое положение как «плохое» и «очень плохое», увеличилась с 23,3 до 26,5%, свидетельствуют данные аналитиков РАНХиГС.

Побороть бедность – одна из целей майского указа Путина. Все они сформулированы в 13 национальных проектах, которые должны стимулировать рост экономики в ближайшие уже четыре оставшихся до следующих выборов президента года. Так, по нацпроекту «Демография» к 2024 г. уровень бедности должен снизиться в 2 раза, а продолжительность жизни, напротив, увеличиться до 78 лет, реальные доходы населения при этом должны устойчиво расти.

Но за 2019 г. власти не смогли приблизиться ни к выполнению целей, ни даже к реализации самих нацпроектов. И хотя полностью оценить результаты за 2019 г. можно будет только в следующем году, предварительные итоги уже неутешительны, свидетельствуют данные Счетной палаты. За январь – сентябрь 2019 г. было потрачено чуть больше половины средств, заложенных на нацпроекты, на некоторые из них не удалось израсходовать даже четверти заложенных расходов (например, на нацпроект «Цифровая экономика»). До достижения целей пока тоже далеко. По данным Счетной палаты, за январь – сентябрь 2019 г. население России не выросло, а уменьшилось более



чем на 230 000 человек, продолжительность жизни составила всего 72,9 года (цель – 78 лет), а уровень бедности вырос (цель – 6,6%). Еще в июне Минэкономразвития признало, что многих из поставленных Путиным задач до 2024 г. достичь просто невозможно, сообщало Bloomberg.

В экономике в 2019 г. не произошло ничего ни плохого, ни хорошего, говорит главный экономист Global VCS Владимир Тихомиров. «Мы зависли в состоянии стагнации», – описывает он, и население на себе это почувствовало – нет ни роста, ни развития. Весь год правительство провело в спорах, как потратить собранные за счет повышения НДС с 18 до 20% деньги (более 600 млрд руб.). Например, куда и строить ли в принципе высокоскоростные железнодорожные магистрали, а также автомобильную дорогу Москва – Казань, входящую в международный транспортный коридор Европа – Западный Китай (окончательное решение премьер-министр Дмитрий Медведев принял только в конце октября). Нацпроекты должны были запустить рост экономики и приток частных инвестиций, но пока не растут ни экономика, ни инвестиции. Минэкономразвития по итогам 2019 г. ждет скромный рост ВВП на 1,3% (экономисты не верят даже в такие оценки), а также ускорения инвестиций – на 3,1% (но за январь – сентябрь они выросли лишь на 0,7%). За пару недель до конца года правительству оставалось потратить 20% федерального бюджета, или 4 трлн руб., говорил первый вице-премьер и министр финансов Антон Силуанов. По прогнозам Счетной палаты, 1 трлн руб. чиновники не успеют израсходовать в 2019 г. точно.

...и инвесторов

Пока чиновники были поглощены бюрократическими спорами, инвесторы и россияне все больше разочаровывались в происходящем. По данным опроса «Левада-центра», 53% опрошенных в возрасте от 18 до 24 лет хотели бы уехать из России. Это рекордный показатель за последние 10 лет. Другой опрос, проведенный ВЦИОМом, показал, что 71% предпринимателей считают условия ведения бизнеса в России неблагоприятными, каждый второй верит, что ситуация будет только ухудшаться в ближайшие пять лет. Частные компании не чувствуют себя в безопасности и сокращают инвестиции, говорил профессор Высшей школы экономики Олег Вьюгин.

Но инвестиции компаний жизненно необходимы экономике. Именно на частные деньги приходится более 6 трлн руб., которые нужно привлечь для реализации нацпроектов. Но пока даже небольшой прирост вложений в основной капитал осуществлялся за счет госвложений, писал ЦБ. «Инвестиционную активность предприятий сдерживали общая макроэкономическая неопределенность и продолжающееся замедление роста потребительского спроса», – объясняли аналитики ЦБ.

На фоне разговоров об инвестиционном климате, поручений его улучшить и снизить влияние силовиков предприниматели один за другим оказывались в СИЗО. Были задержаны основатель фонда Baring Vostok Майкл Калви и его сотрудники, совладелец Антипинского НПЗ Дмитрий Мазуров, заведены уголовные дела против основателя автодилера «Рольф» Сергея Петрова (в ноябре Петров сообщил, что «Рольф» будет продан), проходили обыски у сооснователей IT-компании Nginx Максима Коновалова и Игоря Сысоева (они были связаны с претензиями Rambler), а также одного из основателей компании «Вимм-билль-данн» – Давида Якобашвили (дело против него было возбуждено по жалобе бывшего партнера бизнесмена по бизнесу Бориса Минахи). «У бизнеса никаких рисков уже не осталось, а только страх, что, если ты станешь успешным, к тебе придут и все отберут», – жаловался депутат Госдумы Андрей Макаров. Усиливалось давление и на россиян – в конце ноября был задержан последний на сегодня 23-й фигурант «московского дела» против участников митингов.

На Петербургском международном экономическом форуме Путин призывал исключить даже формальные возможности для злоупотребления правом для давления на бизнес, провести последовательное очищение силовых структур и судебной системы от недобросовестных лиц. Но только в конце декабря 2019 г. все же согласился на некоторое смягчение уголовных рисков. И сам внес в Госдуму законопроект о смягчении ответственности за валютные и налоговые нарушения, а также изменении ст. 210 Уголовного кодекса (УК), по которой сотрудников организации можно обвинить в организации преступного сообщества. По законопроекту ст. 210 УК не будет

распространяться на работников, учредителей и руководителей компаний, если они просто входят в штатную структуру предприятия. За валютные нарушения законопроект предлагает сначала наказывать административными штрафами, а уже потом вводить уголовную ответственность, повысить пороги налоговых нарушений, за которые можно возбуждать уголовные дела.

Новые ожидания

Не было в 2019 г. в экономике не только инвестиций, но и спроса. Спрос стал одной из основных дискуссий уходящего года: нужно ли его стимулировать дешевыми деньгами, как решить его нехватку без структурных реформ? Это вопрос не последнего года, а общего состояния нашей экономики: компании не видят спроса ни внутреннего, ни внешнего, говорит Тихомиров. Грядущие госрасходы направлены больше на стимулирование предложения, чем спроса, объясняет начальник управления аналитики и стратегического маркетинга Промсвязьбанка Николай Кашеев. В результате они способны достичь краткосрочного ограниченного эффекта, но устойчивого роста скорее всего не случится, считает он: «Если экономика России растет, например, на 2%, а мировая – на 3%, то (метафорически, конечно) наш реальный рост по аналогии с реальной процентной ставкой – минус 1%». Экономический рост в 2% для развивающейся экономики равноценен нулю, поддерживает руководитель российского представительства Rainier AG Евгений Кабанов.

Но в грядущий 2020 год экономика входит в лучших условиях, чем входила в 2019 г., уверен главный экономист по России и СНГ Merrill Lynch Владимир Осаковский: «С точки зрения макроэкономики и геополитики ситуация должна улучшаться». Но если большинство развивающихся экономик улучшат свои показатели в 2020 г. по сравнению с 2019 г., российская экономика покажет сравнительно низкие темпы роста, скептически аналитики банка «Уралсиб»: даже сильная бюджетная политика и самая низкая среди развивающихся стран долговая нагрузка не компенсируют недостаток низких темпов роста.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/12/26/819880-ozhidaniya-ekonomiki>

## **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2019.12.30; ИЛИ ДОГОВОРИМСЯ, ИЛИ ПОРЕШАЕМ; ПОЧЕМУ СТАБИЛИЗАЦИЯ ИНВЕСТИЦИЙ ЧЕРЕЗ СЗПК ОБСУЖДАЕТСЯ ТАК СЛОЖНО**

Принципиальные споры на действительно важные темы в правительстве России в последние годы настолько нечасты, что одну из немногих действительно крупных историй 2019 года пропустить невозможно. Года на обсуждение закона о соглашениях о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) не хватило, лишь в его конце стало понятно, что речь, по существу, идет о довольно важной развилке в будущем развитии экономики. В 2019 году сотрудничество с государством стало для любого значимого проекта безальтернативным, хорошо это или плохо. В будущем оно может развиваться или по общим правилам в рамках нового регулирования, или в системе персональных взаимоотношений, как это происходит сейчас.

Когда заместитель министра финансов Андрей Иванов в начале года представил первую версию законопроекта о СЗПК, который должен прийти на смену нескольким законам об инвестиционной деятельности, нам сложно было не искать в ней каких-то подвохов, скрытых течений и вообще чего-то, что не видно на первый взгляд. То, что мы обнаружили почти сразу, вполне можно считать «закладкой», в принципе объясняющей, зачем Минфину нужен этот законопроект: финансовое ведомство в нем получало возможность контролировать заключение всех СЗПК и вести их учет. Объяснения разработчиков выглядели вполне рационально. С одной стороны, если государство что-то финансово гарантирует инвестору (а речь в законе идет о правительственных гарантиях неизменности большей части налогового и регуляторного режима относительно крупным инвесторам, за нарушение которых властью бюджет должен платить, смысл СЗПК именно в этом), то крайними действительно остаются Минфин и бюджет. С другой стороны, из всех федеральных ведомств Минфин — структура, не имеющая отраслевой заинтересованности в отношении какого-либо инвестпроекта. И Минпромторг, и

Минэкономики, и **Минтранс**, и даже Минздрав уже состоят с большинством инвесторов в системе специфических отраслевых отношений, Минфин — обычно нет. Конечно, ведомства традиционно очень ревниво относятся к ситуациям, когда на дела, которые они считают своими полномочиями, может иметь влияние ведомство Антона Силуанова, поэтому на простое прохождение через правительство проект СЗПК рассчитывать не мог. Именно с этим мы и связывали претензии к СЗПК промышленного вице-премьера Дмитрия Козака. СЗПК выглядели конкурентами новой версии специнвестконтрактов (СПИК 2.0) — эволюционного продолжения уже много лет не без сложностей развиваемых Минпромторгом СПИК в автопроме и ряде других отраслей, которыми сейчас занимается вице-премьер. У Дмитрия Козака, отметим, написали в августе свою версию «инвестиционного кодекса» — в части деталей он был еще более радикальным, чем уже довольно радикальный проект Минфина. В новых версиях проекта, объединивших оба подхода, уже было очевидно: СЗПК могут принести пользу большинству инвесторов, даже в случае если правоприменение будет работать не слишком эффективно.

Дело в том, что в России в последние годы почти не предпринималось крупных проинвестиционных реформ, кроме системных изменений в ФНС.

Впечатляющие результаты работы Белого дома по улучшению положения РФ в рейтинге Doing Business Всемирного банка были достигнуты преимущественно приведением к норме частных вопросов регулирования, но не широкими инвестиционными жестами. Быть просто нормальной с такой предысторией и текущими историями (и прежде всего деофшоризацией, по-прежнему остающейся для инвестиций в РФ крупных российских игроков не меньшим отрицательным фактором, чем коррупция и санкции) к 2019 году России уже было недостаточно не только для работы с иностранными инвесторами, но и с внутренними. СЗПК выглядят именно таким жестом — возможно, переоцененным, но убедительным.

Можно резюмировать ситуацию так: если инвестпроцессу в России и это не поможет, то вряд ли что-то вообще поможет, если не рассматривать варианты социальной революции или нефти по \$800 за баррель.

Далее история с СЗПК развивалась по сценарию, который мы считали на удивление оптимистичным. К осени 2019 года в проекте, который интегрировал почти все содержательные предложения отраслевых оппонентов Минфина — а их обнаружилось немало,— почти не осталось спорных мест. Он был внесен в Госдуму, и только тогда обнаружилось, что проект даже более значим, чем казалось ранее, поскольку его оппонентами выступают сейчас почти все, кто в последние годы занимался в России государственно-частным партнерством (ГЧП) и концессиями, кроме ВЭБ.РФ. Это в том числе Сбербанк, Газпромбанк и РЖД: по их мнению, концессии и ГЧП нужно вообще выносить из периметра закона, поскольку они в СЗПК не вписываются — ни уже заключенные, ни новые.

Перед парламентскими слушаниями накануне второго чтения закона в Госдуме (они назначены на 20 января) стала известна позиция Минфина, и она теперь выглядит принципиальной. Текущий режим ГЧП и концессий — это соглашения, заключаемые властью и бизнесом (в сильном упрощении) на основе принципа свободы договора, конкретные условия определяются сторонами, которые о них договорились. Система вокруг СЗПК, напротив, задает четкие рамки, о чем возможно и о чем невозможно договариваться, причем дает инвестору право быть в этом вопросе сильной стороной: СЗПК заключается в заявительном режиме, не подписать такое соглашение государство, в общем, почти не может, как не может в общем случае предоставить инвестору какую-либо поддержку, еще не предусмотренную действующим законодательством. Или то, или это.

Нам не кажется, что здесь возможен компромисс, который удовлетворит обе стороны. На деле речь, кажется, идет о двух конкурирующих моделях развития в преимущественно государственной экономике, хорошо известной по развитию ГЧП в Великобритании, Испании, Португалии и Латинской Америке.

В нынешней российской модели (во многом похожей на латиноамериканские) инвестпроект — это результат персональных соглашений президента, министра, замминистра, губернатора, вице-губернатора, мэра с инвесторами.



Да, в рамках закона, и да, на условиях, где официально и неофициально власть — сильная и решающая сторона. В СЗПК все, по крайней мере на бумаге, выглядит иначе — в сущности, там некому и не о чем долго и содержательно договариваться (в том числе, кстати, и с самим Минфином). Понятно, что реальность будет отличаться от ее описания на бумаге. Но при параллельном существовании концессий / ГЧП и СЗПК вероятность того, что действующие игроки и на той и на другой стороне инвестпроектов, вложившие десятилетия в создание персональных отношений друг с другом, выберут эти персональные отношения, а не неведомые выгоды для всех, очень высока. Ведь во многом речь идет о важной составляющей власти — составляющей, прямо не основывающейся на действующем законодательстве. Для Минфина же это риски неконтролируемого роста обязательств бюджета, и они неиллюзорны.

Поэтому мы считаем проект СЗПК проектом реальной реформы. Обычное отличие реформы от улучшения инвестиционного климата, которое реально и которое не сработало так, как ожидалось, в том, что у реформы не бывает сторонников, кроме идеологических. Улучшения поддерживаются заинтересованными лицами. Но большая часть тех, кто может выиграть от реформы, пока даже не задумывается о том, что она им может дать, — смысл реформы в том, чтобы дать таким замыслам появиться.

С другой стороны, да, перспективы некоторых людей и компаний, у которых уже есть планы по трансформации госэкономики в пользу своих проектов, СЗПК действительно может сокращать. Какой вариант в итоге будет выбран, предсказать сложно. Вряд ли стоит переоценивать значение СЗПК для экономики, это в любом случае выбор не между обычными инвестициями на открытых рынках и неясной альтернативой, а выбор между несколькими моделями экономического режима, очень близкого к госэкономике. Наконец, определить, какая из моделей даст больший рост ВВП (главный долгосрочный КРІ для правительства), невозможно — сравнивать нужно то, что есть, с тем, что никто не пробовал. Мы предпочитаем быть пессимистичными: интересы и возможности существующих игроков в таких ситуациях обычно перевешивают. Но в любом случае хорошо, что проект Минфина в 2019 году обсуждался — во всяком случае, никто в 2020 году не сможет утверждать, что рабочих идей у правительства не было.

<https://www.kommersant.ru/doc/4207963>

## **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА, АЛЕКСАНДР БУЛАНОВ, ОЛЬГА КОЛЕНЦОВА; 2019.12.30; ОТ МОСТА ДО ЛУНЫ: КАКИМИ ОТКРЫТИЯМИ ЗАПОМНИЛСЯ 2019 ГОД; В УХОДЯЩЕМ ГОДУ ЗАВЕРШЕНЫ КРУПНЕЙШИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ СТРОЙКИ И ПРЕДСТАВЛЕНЫ ИННОВАЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ**

В России идет масштабная модернизация транспортной инфраструктуры. Бум пришелся на период подготовки к зимней Олимпиаде 2014 года в Сочи и чемпионата мира по футболу в 2018 году. В 2019-м темпы не снизились — наоборот, год стал завершающим для многих крупнейших строек. Запомнился он и перспективными техническими достижениями, причем не только в России. «Известия» выбрали несколько знаковых для страны и мира открытий уходящего года.

**Железнодорожная часть Крымского моста**

В конце декабря была завершена одна из важнейших строек современной России — Крымский мост. Открыта его железнодорожная часть. Мост через Керченский пролив протяженностью 19 км — один из крупнейших в Европе. Он связал Крымский полуостров с материковой частью РФ, автомобильная часть перехода была запущена в мае 2018 года. Первый поезд в Севастополь отправился 23 декабря из Санкт-Петербурга, а 24 декабря — из Москвы в Симферополь. Теперь по железной дороге в Крым можно доехать из столицы за 33 часа, из Питера — за 43,5 часа.

Продажи билетов стартовали в ноябре. Цены в плацкарт начинались от 3,5 тыс. рублей, в купе — чуть более 4 тыс. рублей. На конец декабря было продано около 60 тыс. билетов. Маршрутная сеть в перспективе будет расширяться. Планируется, что на полуостров будут ходить поезда из 11 городов России.

**По «Неве» из Санкт-Петербурга в Москву**

Скоростная автодорога Москва–Санкт-Петербург М-11 «Нева» стала первой соединяющей крупные агломерации трассой, которая абсолютно с нуля была построена в постсоветской истории России. 27 ноября открылось сквозное движение по всей протяженности скоростной автодороги (за исключением небольшого отрезка в обход Твери). Новая трасса длиной 669 км (платные участки — 606,7 км) ведет от столичной МКАД до примыкания к Кольцевой дороге вокруг Петербурга.

М-11 пересекает территории Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей в обход населенных пунктов и идет почти параллельно существующей бесплатной дороге М-10 «Россия». Ожидается, что трафик к концу 2020 года составит как минимум 20 тыс. автомобилей в сутки. Расчетная скорость движения — до 150 км/ч, количество полос — от 4 до 10.

Стоимость проезда для легковых автомобилей в будни составляет 1820 рублей наличными и 1331 рубль — при оплате транспондером. В выходные — 2020 рублей и 1494 рубль соответственно.

**Московские центральные диаметры (МЦД)**

21 ноября в столичном регионе был запущен знаковый транспортный железнодорожный проект — Московские центральные диаметры (МЦД). Заработали первые два из планируемых пяти маршрутов — МЦД-1 «Одинцово — Лобня» и МЦД-2 «Подольск — Нахабино». Новое наземное метро создаёт беспересадочные сквозные маршруты из одного подмосковного города в другой через столицу.

Теперь добраться из Одинцово до Лобни можно всего за 80 минут, из Подольска в Нахабино — за 116 минут. Планируется запустить еще три линии МЦД: Ленинградско-Казанскую (Раменское-Зеленоград), Киевско-Горьковскую (Апрелевка-Железнодорожный) и Ярославско-Павелецкую (Домодедово-Пушкино). Все они сейчас находятся на этапе проектирования.

Мегапроект уже охватил 45 районов столицы и шесть крупных городов Московской области с населением около 4 млн человек. Его реализация позволит внедрить пригородные железные дороги в транспортную систему столицы.

**Первые испытания «Арктики»**

Осенью 2019 года на самом мощном в мире ледоколе были запущены атомные реакторы, а в декабре он успешно завершил первый этап ходовых испытаний в море. Строительство «Арктики» стартовало еще в ноябре 2013 года, в июне 2016-го судно было спущено на воду. Первоначально строительство ледокола планировалось завершить в 2017-м. Теперь его сдача в эксплуатацию намечена на 2020 год.

Ледокол был построен по заказу госкорпорации «Росатом» на Балтийском заводе в Петербурге, в мае его планируется передать заказчику. Судно способно проработать без перезагрузки топлива целых семь лет, ломать сплошной лед толщиной до 2,9 м, а особая система обогрева навигационного оборудования позволит функционировать при температуре до -50 градусов Цельсия.

«Арктика» представляет собой головное судно проекта 22220, куда входят еще два корабля — «Сибирь» и «Урал». На сегодняшний момент только у России есть действующий атомный ледокольный флот. Другие страны лишь декларируют планы по его созданию.

<https://iz.ru/958644/aleksandr-volobuev-irina-tcyruleva-aleksandr-bulanov-olga-kolentcova/ot-mosta-do-luny-kakimi-otkrytiiami-zapomnilsia-2019-god>

## **КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.30; КАМЕРА ТАК И НЕ ПОСМОТРЕЛА В МИР; ИВАН БУРАНОВ О ТОМ, КАК ВЛАСТИ ХОТЕЛИ ЗАЩИТИТЬ ВОДИТЕЛЕЙ ОТ ДОРОЖНОГО КОНТРОЛЯ, НО НЕ УСПЕЛИ**

Для водителей 2019 год прошел на фоне ожесточенных дискуссий по поводу дорожных камер и штрафов: власти всех уровней, включая президента, признали, что системы фиксации нарушений небезгрешны, есть «перегибы на местах» и правила игры необходимо менять. Но дальше обещаний дело не пошло: ни одного реально работающего инструмента, защищающего права водителей, ставших жертвой незаконно установленных комплексов, за год так и не появилось.

Споры о судьбе камер и штрафов ведутся не первый год, но именно в 2019-м они перешли в активную фазу. В феврале вице-премьер Максим Акимов заявил, что ему не нравятся формы государственно-частного партнерства, используемые для развития систем фиксации нарушений. «Будем придушивать серые схемы», — пообещал он, не уточнив, когда и в какой форме произойдет «придушение». Объектом критики стали концессионные соглашения между регионами и частными компаниями, которые взялись установить камеры и передавать материалы ГИБДД — за вознаграждение, которое зависит от числа штрафов. Регионам это выгодно, поскольку на фоне экономии бюджета сокращается количество нарушений.

Водители же небезосновательно подозревают компании и региональные власти в сговоре: с помощью дорожных знаков создаются «ловушки», ставятся мобильные камеры-треноги, ничего не подозревающие граждане получают штрафы, деньги поступают «частнику». Тем более что 90% штрафов — 250-рублевые, которые многие оплачивают почти не глядя.

Проблему коммерциализации камер признали ГИБДД, Минтранс, Госдума и Генпрокуратура. В ряде регионов провели проверку, но ничего серьезного не обнаружили. Максим Акимов предложил регионам отказаться от практики, когда доходы концессионера зависят от штрафов, но фактически ничего не поменялось. Заключенные ранее соглашения в Московской, Рязанской, Тамбовской областях и других регионах продолжают работать, компании как получали вознаграждения, так и получают. Бизнес на штрафах оказался настолько прибыльным, что «Ростех» даже предложил президенту создать на базе госкорпорации единого федерального оператора по управлению камерами. Правительство идею не поддержало, но Владимир Путин на этот счет еще не высказался.

Для борьбы с пресловутыми «ловушками» Минтранс и ГИБДД разработали совместные методические рекомендации по расстановке камер: документ говорит, на каком расстоянии перед комплексами должны быть установлены предупреждающие знаки. Впрочем, рекомендации необязательны к исполнению, практического смысла в них никакого, штрафы за нарушение правил не введены.

В июле произошло событие, которое должно было вселить надежду в автомобилистов: «Скрывать и прятать камеры не надо»,— заявил Владимир Путин, выступая на Госсовете. Регионы и ГИБДД наперегонки друг с другом ринулись публиковать карты и списки всех камер с координатами. Практической пользы от инициативы оказалось тоже немного. Едва ли можно представить себе водителя, который перед поездкой пойдет на сайт, чтобы зазубрить расположение комплексов: эта информация нужна водителю перед глазами на трассе. Навигационные сервисы с такой задачей с успехом справлялись и до президентского поручения.

Дискуссии о судьбе камер происходили на фоне не менее активного обсуждения судьбы штрафа за превышение скорости на 10 км/ч. Сначала споры шли на уровне ГИБДД, **Минтранса**, мэрии Москвы, Госдумы и правительственной комиссии по безопасности движения. В конце года к обсуждению подключилась «тяжелая артиллерия» в виде премьера Дмитрия Медведева, который заявил, что вводить штраф преждевременно. Позиция МВД менялась в зависимости от того, что говорило в разное время высшее начальство.

Хорошие новости, по идее, ждут водителей в 2020 году: Владимир Путин поручил правительству разработать систему, при которой невозможно оштрафовать водителя по данным камеры, не обозначенной в интернете.

А если такой штраф все-таки вынесли, то у водителя должно быть основание его оспорить. Система явно пойдет на пользу автомобилистам, но срок исполнения поручения — 1 февраля 2020 года. Менее чем за месяц (с учетом новогодних каникул) Госдума должна принять поправки к КоАП: иного способа законодательно и юридически ввести новое основание для отмены дорожных штрафов не существует. Весь опыт последних лет позволяет с высокой долей вероятности предположить, что вовремя это не произойдет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4207957>

## **ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2019.12.30; ДАЛЬНИМ КУРСОМ: В РОССИИ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ АВИАКОМПАНИЮ ДЛЯ ДФО; АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ ПРОЕКТ — УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕВОЗОК, ЧТОБЫ БИЛЕТЫ ПО СНИЖЕННЫМ ЦЕНАМ БЫЛИ ДОСТУПНЫ НЕ ТОЛЬКО ЛЬГОТНИКАМ**

Правительство совместно с крупными банками прорабатывает вариант создания авиакомпании на Дальнем Востоке. Об этом говорится в ответе **Минтранса** Совету Федерации (есть в распоряжении «Известий»). Появление нового воздушного перевозчика, по мнению сенаторов, решит проблему транспортной доступности региона. Однако авиаэксперты считают проект слишком затратным и предлагают увеличить субсидирование существующих авиакомпаний. Предметное обсуждение этого вопроса начнется в 2020 году, сообщили в Совфеде.

Деньги есть

Минпромторг, **Минтранс**, Минэкономразвития, Минфин, Росавиация совместно со Сбербанком, ВТБ и госкорпорацией «Ростех» прорабатывают вопрос создания или развития авиакомпании на Дальнем Востоке в соответствии с поручением председателя правительства Дмитрия Медведева. Об этом говорится в письме заместителя министра транспорта Александра **Юрчика** к члену комитета Совфеда по экономической политике Ивану Абрамову (документ есть в распоряжении «Известий»). Кроме того, правительство готовит предложения по модернизации или созданию нового центра по техническому обслуживанию, инженерному обеспечению и переподготовке авиационного персонала в ДФО.

В ответ на запрос «Известий» **пресс-служба** Минфина посоветовала обратиться в **Минтранс**. Там, в свою очередь, сообщили, что вопрос курирует Минпромторг. Остальные ведомства и компании, указанные в письме Александра **Юрчика**, не смогли оперативно предоставить ответ.

Ранее сенатор Иван Абрамов обратился к заместителю председателя правительства Максиму Акимову с просьбой обратить внимание ведомств на проблему транспортной доступности на Дальнем Востоке (обращение есть в распоряжении «Известий»). Ситуация

серьезно осложнилась в 2015 году после ухода с рынка авиакомпании «Трансаэро». Затем в 2017 году прекратила свою деятельность «ВИМ-Авиа», осуществлявшая значительную часть рейсов в данном направлении. На рынке перевозок из центральной части страны в ДФО и обратно появились другие компании, но стоимость авиабилетов ощутимо возросла.

Для увеличения доступности перелетов применяются плоские тарифы, но, по мнению Ивана Абрамова, они не решают проблему, потому что количество билетов по фиксированной цене ограничено и они распродаются за несколько дней. Плоские тарифы — специально введенная в 2015 году социальная мера, призванная обеспечить доступность отдаленных регионов страны. Билеты, приобретенные по таким тарифам, имеют фиксированную цену, которая не зависит от даты покупки и сезона. Это удобно, например, для дальневосточников, заранее планирующих поездку в Москву.

Государство также субсидирует авиаперевозки, но билеты по сниженной цене предназначены только для определенных категорий граждан. Воспользоваться льготным тарифом могут россияне в возрасте до 23 лет и старше 60 лет (для женщин — 55 лет), инвалиды I группы любого возраста, инвалиды с детства II и III группы, сопровождающие инвалида I группы или ребенка-инвалида, а также многодетные семьи.

Решением проблемы, по мнению сенатора, может стать создание авиакомпании с государственным участием, которая будет специализироваться на перелетах из ДФО в европейскую часть страны и обратно по доступным ценам. Предметная дискуссия продолжится в следующем году, Совфед будет контролировать вопросы, связанные с дальневосточными авиаперевозками.

— Есть надежда на осуществление проекта. Федеральный бюджет у нас сейчас с профицитом. В следующем году появится возможность тратить средства из Фонда национального благосостояния, в котором уже около 8 трлн рублей. Цена на нефть не падает, деньги у государства есть, поэтому налицо все условия для рассмотрения этого вопроса в следующем году, — заявил Иван Абрамов «Известиям».

Трудности простых решений

Создание новой авиакомпании для решения проблемы транспортной доступности нецелесообразно, заявил «Известиям» исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

— Уже достаточно давно, в соответствии с постановлением правительства, существует программа субсидирования полетов на Дальний Восток. Не составляет большого труда без создания новой компании увеличить объем этой материальной помощи и распространять ее на более широкие круги населения. Все механизмы есть. Любая российская авиакомпания может заявиться для участия в программе субсидирования перевозок, — уверен эксперт.

Рыночным решением станет развитие экономики в ДФО, чтобы люди могли зарабатывать «адекватные деньги», считает специалист. По его словам, авиакомпании всегда идут вслед за деньгами: как только появится платежеспособный спрос, возникнет масштабное предложение.

— Это единственный рыночный, разумный и благоприятный во всех отношениях подход. Но так как он довольно сложный, чиновникам хочется найти простое и быстрое решение, — отметил Олег Пантелеев.

Пока наблюдается отток населения с Дальнего Востока и вряд ли развитие авиасообщения поможет привлечь масштабные инвестиции в регион, добавил эксперт.

В конце октября в СМИ появилась информация, что правительство обсуждает частичную отмену плоских тарифов на рейсы «Аэрофлота» между Москвой и городами Дальнего Востока, которые убыточны для авиакомпании. Владимир Путин на пресс-конференции опроверг эти сообщения и подчеркнул, что программа может распространиться на другие регионы. Подобные меры, по мнению губернаторов ДФО, мотивируют местные власти модернизировать авиационную инфраструктуру.

<https://iz.ru/959210/liubov-lezhneva/dalnim-kursom-v-rossii-planiruiut-sozdat-aviakompaniiu-dlia-dfo>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7445259>



<https://rns.online/transport/SMI-uznali-o-planah-sozdat-aviakompaniyu-dlya-Dalnego-Vostoka-2019-12-30/>

<https://www.kommersant.ru/doc/4213873>

## **РИА НОВОСТИ; 2019.12.30; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О НЕОБХОДИМОСТИ СОЗДАНИЯ АВИАХАБА ВО ВЛАДИВОСТОКЕ**

Опыт создания авиакомпании на Дальнем Востоке уже есть, другим способом решить проблему транспортной доступности региона можно, если самолеты из Москвы в Азию будут садиться на дозаправку во Владивостоке, сообщил РИА Новости директор Дальневосточного центра экономики развития и интеграции России в АТР Дальневосточного федерального университета (ДФУ) Александр Абрамов.

"Известия" со ссылкой на письмо замминистра транспорта Александра Юрчика к члену комитета Совфеда по экономической политике Ивану Абрамову сообщили, что Минпромторг, Минэкономразвития, Минфин, Минтранс, Росавиация в сотрудничестве с ВТБ, Сбербанком, госкорпорацией "Ростех" занимаются рассмотрением вопроса создания или развития авиакомпании на Дальнем Востоке. Газета отмечает, что этот вариант прорабатывается в соответствии с поручением председателя правительства Дмитрия Медведева.

"Проблема (транспортной доступности) есть, ее надо решать. На Дальнем Востоке уже была компания, которая решала эти проблемы, "Владивосток Авиа" - с собственным парком самолетов, которые в том числе летали за рубеж. Она прекратила свое существование. По этому пути мы уже шли. Но есть и другие подходы - например, есть американский опыт", - сказал Абрамов.

По его словам, все трансконтинентальные рейсы, которые летят из США в Европу, по решению сената Штатов, были обязаны садиться на дозаправку в аэропорту Анкориджа на Аляске. В итоге этот авиаузел стал чуть ли не одним из самых крупных в Америке.

"То же самое можно было бы сделать в РФ: все рейсы российских авиакомпаний, летящие в Юго-Восточную Азию, могли бы садиться на дозаправку во Владивостоке, здесь был бы крупный хаб. Тогда вопрос связи европейской части страны с Дальним Востоком был бы решен... Это должно быть государственное решение... Сейчас из Владивостока в Москву вылетает в день по несколько рейсов, а стало бы - 20-30 рейсов в день. Мы бы просто садились на транзитные самолеты и летели. Со стоимостью все можно было бы отрегулировать", - отметил собеседник.

Абрамов добавил, что сейчас стоимость билетов на самолеты с Дальнего Востока зависит от решений авиакомпаний, имеющих монопольное положение, и часто в высокий сезон из Владивостока в Москву дешевле лететь через Сеул или Пекин, чем напрямую.

Контрольный пакет акций "Владивосток Авиа" в 2011 году был куплен "Аэрофлотом". На базе ранее существовавших дальневосточных перевозчиков – "Сахалинские Авиатрассы" и "Владивосток Авиа", входящих в Группу "Аэрофлот", создана авиакомпания "Аврора".

<https://ria.ru/20191230/1563003491.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.12.30; ЗАКОН, ДОПУСКАЮЩИЙ ИНОСТРАНЦЕВ В ЭКИПАЖИ САМОЛЕТОВ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ АВИАЦИИ, ПОДПИСАН ПРЕЗИДЕНТОМ РФ**

Президент РФ Владимир Путин подписал закон, позволяющий включать иностранцев в состав экипажей воздушных судов экспериментальной авиации при соблюдении некоторых условий.

Документ, принятый Госдумой 17 декабря и одобренный Советом Федерации 23 декабря этого года, размещен в субботу на официальном интернет-портале правовой информации.

Закон вносит поправки в статью 56 Воздушного кодекса РФ и статью 14 федерального закона "О правовом положении иностранных граждан в РФ".

Закон дает право на включение иностранных граждан в состав экипажей воздушных судов экспериментальной авиации в качестве членов экипажей при соблюдении условий, что командиром экипажа должен быть гражданин РФ, а полеты выполняются в определённых целях.

Среди этих целей - подготовка иностранного гражданина для получения им допуска к профессиональной деятельности в качестве члена экипажа экспериментального воздушного судна; демонстрация экспериментального воздушного судна; проведение сертификационных испытаний экспериментального воздушного судна.

Как отмечалось в заключении Комитета Совета Федерации по экономической политике, закон позволит упростить процедуры привлечения иностранных граждан к выполнению совместных полетов для реализации экспериментальных и коммерческих проектов в области авиационной промышленности.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.12.30; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ВОЗВРАЩЕНИИ КУРИЛОК В АЭРОПОРТЫ**

Президент России Владимир Путин подписал закон, разрешающий оборудовать в транзитных зонах аэропортов специальные непрозрачные комнаты для курения.

Документ опубликован в субботу на официальном интернет-портале правовой информации.

В закон об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма включается пункт о том, что курение табака допускается в "специально выделенных изолированных помещениях, которые оборудованы системами вентиляции и организованы в аэропортах в зонах, предназначенных для нахождения зарегистрированных пассажиров, работников аэропорта и авиакомпаний".

Закон принят Госдумой 12 декабря и одобрен Советом Федерации 23 декабря.

### **ИНТЕРФАКС; 2019.12.29; КРЫМСКИЙ МОСТ МОЖЕТ ПРОСТОЯТЬ ВЕКА, ЕСЛИ ЕГО ПРАВИЛЬНО ОБСЛУЖИВАТЬ - ПУТИН**

Крымский мост построен по самым современным технологиям и может простоять века, если его правильно обслуживать, заявил президент РФ Владимир Путин воскресной программе "Москва. Кремль. Путин" телеканала "Россия-1" (ВГТРК).

Глава государства отметил, что, когда ехал по Крымскому мосту, испытывал "чувство восторга и удовлетворения за проделанную работу с хорошим результатом". "Судя по тому, что говорят эксперты, это будет на многие-многие десятилетия, а может быть и на века. Надо только вовремя все обслуживать, ремонтировать и он (мост - ИФ) может и веками будет стоять, конечно", - сказал президент.

Он подчеркнул, что при строительстве применялись "самые современные технологии".

Путин напомнил, что до этого попытки построить мост через Керченский пролив предпринимались в истории трижды, но "все безуспешно, все снеслось", поэтому и возникали предположения, что у России не получится сделать такой транспортный переход. "Не было раньше таких технологий, а у нас появились. И потом - работали хорошо все, много и качественно работали, и практически всё - на собственных технологиях", - сказал президент.

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/7703305351C01B33432584DF00284594>

### **RNS; 2019.12.27; НАЗВАНА ДАТА ОТКРЫТИЯ НОВОГО ТЕРМИНАЛА В ШЕРЕМЕТЬЕВО**

Открытие нового международного терминала С1 в Шереметьево состоится 17 января, сообщает ТАСС со ссылкой на пресс-службу аэропорта.

«Открытие нового международного терминала С (первый этап) запланировано на 17 января 2020 г.», — говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что новый терминал рассчитан на обслуживание 20 млн пассажиров ежегодно.

В ноябре Росавиация разрешила ввод в эксплуатацию реконструированного терминала С аэропорта Шереметьево.

Терминал С аэропорта Шереметьево был закрыт на реконструкцию с 1 апреля 2017 года. Его интегрировали с терминалом В и вместе они теперь составляют Северный терминальный комплекс аэропорта.

<https://rns.online/transport/Nazvana-data-otkritiya-novogo-terminala-v-SHeremetevo--2019-12-27/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7437881>

## **RNS; 2019.12.27; ПУТИН ОБСУДИЛ С ЛИДЕРОМ ЕГИПТА ПОЛНОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ**

Президенты России и Египта Владимир Путин и Абдельфаттах Сиси обсудили восстановление полноформатного авиасообщения, а также строительство АЭС «Эль-Дабаа», сообщила пресс-служба Кремля.

«Затронуты некоторые актуальные темы двустороннего сотрудничества, в том числе ход реализации крупнейшего совместного проекта – строительства первой в Египте АЭС "Эль-Дабаа" – и вопросы восстановления полноформатного авиасообщения», — говорится в сообщении.

Стороны также подробно обсудили проблематику урегулирования кризиса в Ливии, подтвердили настрой на дальнейшую координацию действий с целью стабилизации обстановки в этом государстве.

«Отмечена важность посреднических усилий Германии и ООН в контексте продвижения политического процесса с участием всех основных ливийских сторон», — указывается в сообщении.

<https://rns.online/transport/Putin-obsudil-s-liderom-Egipta-polnoe-vosstanovlenie-aviasoobscheniya--2019-12-27/>

## **ТАСС; 2019.12.27; РОССИЯ ДО 2026 ГОДА ПОСТРОИТ ПЯТЬ НОВЫХ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ**

Балтийский завод (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) построит до 2026 года пять атомных ледоколов, которые будут работать на Северном морском пути. Об этом сообщил в пятницу вице-премьер РФ Юрий Борисов в интервью телеканалу "Россия-24".

"Наша страна - единственная в мире - обладает атомным флотом, который и сегодня работает на Северном морском пути. Начиная с 2020 года по 2026 год пять новых ледоколов мощностью 60 мегаватт будут сдаваться и работать на этой важной части, где сегодня сосредоточены наши основные запасы нефти и газа. Эти пять ледоколов строятся на Балтийском заводе", - сказал Борисов.

По его словам, вдобавок к этому планируется строительство двух ледоколов "Лидер" на дальневосточной верфи "Звезда". Закладка судов планируется на 2020 год. "Вот семерка этих ледоколов плюс еще дизель-электрические ледоколы обеспечат практически в течение круглого года движение по Северному морскому пути", - пояснил вице-премьер.

Ранее сообщалось, что госкорпорация "Росатом" рассчитывает к 2033 году ввести в эксплуатацию три ледокола проекта "Лидер". Ввод в эксплуатацию головного ледокола этого проекта запланирован на декабрь 2027 года, первого серийного ледокола проекта - на декабрь 2030 года, второго серийного ледокола проекта - на декабрь 2032 года.

Ожидается, что "Лидер" мощностью 120 МВт первым в мире сможет круглый год проводить суда по Северному морскому пути при толщине льда до четырех метров. Глава Росатома Алексей Лихачев в интервью ТАСС указал, что госкорпорация оценивает стоимость создания головного атомного ледокола проекта "Лидер" в 120 млрд рублей в ценах 2019 года. Минпромторг отмечал, что предельная стоимость составляет 127,5 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7435815>

## **ТАСС; 2019.12.30; ОКОЛО 2 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ПОВЫСИЛИ КВАЛИФИКАЦИЮ ПО ПРОГРАММЕ "ДОРОЖНОГО" НАЦПРОЕКТА**

Около двух тысяч специалистов дорожной отрасли из разных регионов России стали участниками запущенной месяц назад программы повышения квалификации по

программам национального проекта "Безопасные и качественные автодороги". Об этом сообщили в ФАУ "РосдорНИИ".

"За месяц участниками программы стали около двух тысяч специалистов дорожной отрасли из разных регионов России", - отметили в "РосдорНИИ", которое подготовило учебный курс совместно с ФГАОУ ВО "Российский университет транспорта" и Межрегиональным центром профессиональной подготовки и повышения квалификации кадров имени Героя Советского Союза В.К.Артюха по государственному заданию Минтранса России.

Обучение по программе "Национальный проект БКАД. Вводный курс" проводилось в очной и дистанционной форме на сайте информационной образовательной платформы. Слушателей, в частности, обучили работе в автоматизированной системе СКДФ, приёмам мониторинга объектов дорожной сети с использованием технологии виртуальной реальности VR-360, а также работе с общеотраслевой базой знаний, консолидирующей информацию о новых технологиях и объектах дорожной сети в масштабах страны.

"Для наших специалистов участие в программе повышения квалификации - хорошая возможность более глубоко познакомиться со структурой и механизмами реализации нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", - отметил в сообщении исполняющий обязанности министра промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области Денис Афанасьев. По его словам, особый интерес вызвал блок, посвящённый использованию новых цифровых инструментов и средств автоматизации контроля безопасности движения.

"Обучение позволило мне существенно расширить сферу своих компетенций и получить знания, необходимые для эффективной работы в современных условиях", - рассказала начальник Департамента транспорта Министерства промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области Лариса Мустаева, одной из первых закончившей курс.

Как отмечают в "РосдорНИИ", в следующем году обучение по первой ступени цикла обучающих мероприятий будет продолжено. Также будут доступны программы, направленные на обучение новым и наилучшим технологиям дорожной отрасли. Напомним, что создание реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения - одна из задач нацпроекта. Проводить отбор технологий для включения в реестр планируется силами экспертного совета, который сформирован на базе общеотраслевого центра компетенций (ОЦК) "РосдорНИИ".

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/okolo-2-tys-celovek-povysili-kvalifikaciu-po-programme-doroznogo-nacproekta>

## **ТАСС; 2019.12.30; БОЛЕЕ 1 ТЫС. ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ БУДУТ ДЕЖУРИТЬ НА ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ В ПРАЗДНИКИ**

Более тысячи единиц различной дорожной техники будут дежурить на платных дорогах подведомственных госкомпания "Автодор" в новогодние праздники, сообщили в самой госкомпании.

"В новогодние и праздничные дни будут круглосуточно дежурить 1054 единицы техники. Из них 561 комбинированная дорожная машина, 136 фронтальных погрузчиков и 61 автогрейдер для уборки снега, расчистки дорог и обработки дорожного полотна противогололедным материалом. В случае внезапного снегопада машины оперативно будут выводиться на дороги", - отметили в ГК "Автодор".

Как отметили в компании, вся дорожная техника оборудована системой ГЛОНАСС/GPS. "С ее помощью диспетчеры контролируют маршрут движения, время выполнения работ, осуществляют сбор и обработку навигационных данных. Это позволяет оперативно реагировать на любые непредвиденные погодные ситуации", - пояснили в ГК "Автодор".

По прогнозу, ГК "Автодор" в предновогодние дни ожидается существенное увеличение интенсивности движения на платных участках автомобильных дорог. Пиковые значения с увеличением интенсивности движения в 2-3 раза, относительно средних показателей декабря, ожидаются на 28 декабря.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bolee-1-tys-edinic-tehniki-budut-dezurit-na-platnyh-dorogah-v-prazdniki>

## **ТАСС; 2019.12.30; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫДЕЛИЛО ПОЧТИ 400 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ МОСТА В ЗАБАЙКАЛЬЕ**

Правительство РФ выделило дополнительно 395 млн рублей на реконструкцию автомобильного путепровода над Транссибом и моста через реку Ингода в поселке Дарасун Забайкальского края по национальному проекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги", сообщила в пятницу **пресс-служба** губернатора края.

Поселок Дарасун находится в 65 км к юго-востоку от Читы, в нем живут почти 7 тыс. человек. Путепровод и мост через Ингоду построили в Дарасуне в 1939 году, они признаны аварийными и закрыты из-за угрозы обрушения. Из-за этого жителям разных частей поселка стало сложно добираться до больницы, поликлиники, школы и других социальных объектов. В 2019 году на ремонт обоих объектов из федерального бюджета уже выделяли 205 млн рублей, работы были профинансированы и из бюджета края.

"Забайкальскому краю из федерального бюджета выделено 395 млн рублей в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Средства направят на реконструкцию путепровода через железную дорогу и моста через реку Ингода в поселке Дарасун Карымского района на 2020 год. Соответствующее распоряжение подписал председатель правительства РФ Дмитрий Медведев", - говорится в сообщении.

Как пояснил глава регионального минстроя Алексей Гончаров, чьи слова приводятся в сообщении, изначально средства на реконструкцию были заложены в краевом бюджете, но благодаря поддержке федерального центра регион сможет направить высвободившиеся деньги на другие объекты дорожного хозяйства, которые требуют ремонта. Он отметил, что на выделенную субсидию уже заключено соглашение с Росавтодором.

Рядом с аварийным мостом через Ингоду уже устанавливают опоры для временного перехода. Работы на путепроводе приостановлены на зиму, их возобновят в начале февраля. Путепровод запланировано ввести в эксплуатацию в октябре 2021 года. Мост сдадут на год позже - в октябре 2022 года. Все работы на путепроводе проходят по согласованию с РЖД, чтобы не затруднять движение поездов.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pravitelstvo-rf-vydililo-pochti-400-mln-rubley-na-rekonstruktsiyu-mosta-v-zabaykale>

## **ТАСС; 2019.12.30; МВД РАЗРАБОТАЛО ПРАВИЛА ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА АВТОБУСОВ**

МВД России разработало проект постановления о правилах организации и проведения техосмотра автобусов. Об этом говорится в сообщении на сайте министерства.

"Предусматривается, что технический осмотр автобусов проводится оператором технического осмотра, аккредитованным в установленном порядке, с участием уполномоченного сотрудника Госавтоинспекции по предварительной записи в соответствии с графиком, разработанным оператором и согласованным с подразделением Госавтоинспекции на межрегиональном, региональном и районном уровне", - говорится в сообщении на сайте.

При проведении техосмотра эксперт оператора продиагностирует автобус с использованием утвержденных техсредств и занесет его результаты в диагностическую карту. Затем сотрудник ГИБДД проверит соответствие результатов диагностирования требованиям к автобусам, соответствия автобуса данным, указанным в свидетельстве о регистрации транспортного средства или его паспорте, а также проверит автобус и управляющее им лицо по информационным учетам МВД РФ. Далее сотрудник Госавтоинспекции должен будет внести в диагностическую карту заключение о соответствии или несоответствии автобуса обязательным требованиям безопасности транспортных средств, а также указать допускает или не допускает его к участию в дорожном движении. Все данные он удостоверит усиленной квалифицированной электронной подписью.



Также определяется порядок действия сотрудника ГИБДД при выявлении признаков изменения маркировки автобуса и технических неисправностей, а также нарушений техническим экспертом оператора.

В настоящее время проект постановления находится на этапе общественного обсуждения.

Участие сотрудников ГИБДД в техосмотре

Ранее глава ГИБДД Михаил Черников в интервью ТАСС сообщал, что в соответствии с новым законом о техническом осмотре, который вступает в силу 8 июня 2020 года, сотрудники Госавтоинспекции будут участвовать в проведении техосмотра автобусов. Кроме того, Черников отмечал, что в настоящее время прорабатывается вопрос введения тотального контроля за движением автобусов и состоянием водителей с использованием системы мониторинга пассажирских перевозок, которую разрабатывает Минтранс.

<https://tass.ru/obschestvo/7438257>

## **ТАСС; 2019.12.28; ЧАСТЬ НОВГОРОДСКИХ ДОРОГ ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ ВЕСНОЙ 2020 ГОДА**

Новгородские власти рассчитывают завершить передачу более 450 км местных дорог в федеральную собственность во втором квартале 2020 года. Об этом в субботу сообщил заместитель председателя правительства области Станислав Шульцев в ходе очередного заседания правительства региона.

Ранее новгородские власти сообщали, что в федеральную собственность передадут трассы Крестцы - Окуловка - Боровичи - Устюжна и М-10 - Невель протяженностью более 450 км. Планировалось, что дороги получат новый статус к январю 2020 года. Необходимые документы в Росавтодор направили в сентябре 2019 года.

"Два транспортных коридора Крестцы - Окуловка - Боровичи - Пестово - Устюжна и Яжелбицы - Демянск - Марево - Холм до границы с Псковской областью. Протяженность - порядка 470 км. Ориентировочно в начале второго квартала [2020 года] будут переданы в федеральную собственность", - сказал Шульцев, который, по сообщению **пресс-службы** регионального правительства, назначен заместителем председателя правительства Новгородской области.

До этого момента Шульцев занимал должность министра транспорта, дорожного хозяйства и цифрового развития региона. По вопросу передачи магистралей в ходе заседания правительства он также пояснил, что изменения в перечень федеральных дорог планируется внести до 23 февраля, затем понадобится примерно полтора месяца на завершение процесса передачи новгородских трасс.

Как Шульцев ранее сообщал ТАСС, после получения федерального статуса магистрали будут капитально отремонтированы, что позволит сэкономить деньги областного дорожного фонда. Кроме того, эти участки станут фрагментом Северного широтного транспортного коридора, который соединит Вологодскую и Псковскую области. Власти считают, что для Новгородской области это дополнительные возможности для притока инвестиций и создания новых рабочих мест.

<https://tass.ru/ekonomika/7441565>

## **ТАСС; 2019.12.30; СДАЧУ УЧАСТКА МЕТРО ПЕТЕРБУРГА ОТ "КАЗАКОВСКОЙ" ДО "ПУТИЛОВСКОЙ" ПЕРЕНЕСЛИ НА 2023 ГОД**

Сдачу строящегося участка новой Красносельско-Калининской (шестой) линии метро Санкт-Петербурга от "Казаковской" ("Юго-Западной") до "Путиловской" станций перенесли с июня 2022-го на 2023 год. Об этом сообщили в пятницу ТАСС в **пресс-службе** комитета по развитию транспортной инфраструктуры города.

Контракт с генподрядчиком на участки "Казаковская" - "Обводный канал - 2" с электродепо "Красносельское" и "Казаковская" - "Путиловская" дирекция транспортного строительства (подконтрольна комитету) заключила по строительству петербургской подземки - компанией "Метрострой" в декабре 2015 года.

"Исходя из условий финансирования работ на участке Красносельско-Калининской линии от "Казаковской" до "Путиловской" станций, остаток финансирования по объекту отнесен на 2023 год. В связи с этим государственное казенное учреждение "Дирекция

транспортного строительства" заключило с ОАО "Метрострой" дополнительное соглашение о переносе срока выполнения работ", - сказала собеседница агентства.

Стоимость контракта составляет 37,7 млрд рублей, из которых "Метрострой" уже выполнил работы на 5,7 млрд рублей. Сумма неотработанного аванса составляет 3,1 млрд рублей, уточнили в комитете.

Проект Красносельско-Калининской линии, которая соединит юг и северо-восток города, включает в себя строительство шести станций "Обводный канал - 2", "Боровая", "Заставская" ("Черниговская"), "Броневая" "Путиловская", "Казаковская" ("Юго-Западная").

Станции "Казаковская" и "Путиловская" являются объектами глубокого заложения и будут расположены в Красносельском районе. "Путиловская" - на улице Васи Алексева и "Казаковская" - на пересечении ул. Маршала Жукова и Маршала Казакова.

<https://tass.ru/ekonomika/7438109>

## **ТАСС; 2019.12.27; ПЕРВЫЙ ПОЕЗД "ТАВРИЯ" ПЕРЕВЕЗ БОЛЕЕ 850 ЧЕЛОВЕК В ОБОИХ НАПРАВЛЕНИЯХ**

Первый регулярный поезд "Таврия", совершивший рейс из Санкт-Петербурга в Севастополь по новому маршруту через Крымский мост и вернувшийся на Московский вокзал Петербурга, перевез 856 человек в обоих направлениях, сообщили ТАСС в пятницу в пресс-службе перевозчика "Гранд сервис экспресс".

Поезд № 7/8 из Санкт-Петербурга отправился в Севастополь 23 декабря, время в пути составило 43 часа 25 минут, он прибыл в Севастополь в среду в 09:25 мск. В обратный путь поезд отправился в среду в 15:55 мск и прибыл на Московский вокзал в 10:20 мск.

"На первый состав № 7/8 было продано 856 билетов в обоих направлениях - из Санкт-Петербурга в Севастополь и обратно", - сказала собеседница агентства.

Начальник поезда Александр Калеущенко в беседе с ТАСС отметил, что экипаж показал свой профессионализм, готовность к работе на новом маршруте, все пассажиры остались довольны. "Большинство проводников ранее обслуживали маршрут Москва - Санкт-Петербург, осуществляемый компанией "Гранд сервис экспресс", - отметил Калеущенко.

<https://tass.ru/obschestvo/7435823>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА МАЦИОНГ; 2019.12.28; ПОЧЕМУ НЕ ВО ВСЕХ САМОЛЕТАХ СЕГОДНЯ ПРЕДОСТАВЛЯЮТ ПИТАНИЕ**

Заветная фраза "во время полета вам будут предложены горячие обеды", которую завораживающим голосом произносят стюардессы, сегодня звучит все реже. Авиакомпании на протяжении последних лет идут по пути сокращения затрат на бортовое питание, а то и отказываются от него вовсе. Но как быть пассажирам: брать с собой в полет вареные яйца и курицу в фольге, как когда-то в поезд? Есть ли сегодня четкие правила по обязательному предоставлению питания, исходя из времени нахождения в полете, регламентирован ли состав обедов и завтраков, обязаны ли давать на борту хотя бы воду и т. д. Все эти вопросы мы адресовали главе Ассоциации туроператоров Урала Сергею Бузько.

Скуден наш завтрак и скуден обед

- Кормить или нет - сегодня это исключительно добрая воля самих авиаперевозчиков. Давно уже нет правил, действовавших во времена СССР, когда компания обязана была предоставить пассажиру обед, если полет длится два часа и более. Многие еще помнят, что пассажирам рейса Екатеринбург - Москва, на котором лететь всего два часа пять минут, приносили полноценные горячие обеды. Причем, и ранним утром, и ночью. Сегодня редкие авиакомпании при таком времени в пути дают хотя бы небольшие бутерброды. Поэтому если пассажиру очень важно не остаться в полете без еды, нужно заранее поинтересоваться при покупке билета, а будут ли кормить на борту. Ведь кто-то летит с детьми и фактор питания для них особенно важен, - говорит эксперт.

Конечно, перевозчики не полные "изверги": при полете четыре часа и более подавляющее большинство все-таки кормят своих пассажиров. Особенно - на международных, трансконтинентальных рейсах. И некоторые, надо сказать, весьма неплохо.

Но если, по словам Бузько, питание в билете не значится, его можно заказать за отдельную плату заранее. Перед бронированием авиабилета прочитайте раздел о бортовом питании на сайте перевозчика. Там должно быть указано, в каком объеме предоставляется питание в разных классах обслуживания.

Причем, многие компании предоставляют спецнаборы для разных категорий пассажиров - кошерное, халяльное, питание для вегетарианцев и т. д. Есть, правда, перевозчики, которые не кормят в принципе. При этом у многих компаний еду можно купить уже на борту. Так, компания, позиционирующая себя как лоукостер Flydubai, продает питание по меню в полете. Правда, стоит это недешево, да и купить можно разве что шоколадки, йогурты, снеки и тому подобное.

К слову, в екатеринбургском аэропорту Кольцово, как рассказал Сергей Бузько, работает специальный сервис, и любой пассажир, летящий в любую точку и практически с любым перевозчиком, может онлайн заказать для себя обед, его доставят на борт и подадут в полете. Ну а если сделать это невозможно (например, на чартерных рейсах), ничего не остается, как запастись своей едой. Правда, и тут подвох. Внутренними правилами многих авиакомпаний запрещено проносить еду на борт. А если и разрешено, то исключительно в твердом виде, никаких гелей и жидкостей. Тут уже начинают действовать международные правила безопасности перевозок.

Где качественнее и сытнее?

При всем разнообразии позиций перевозчиков по поводу питания на борту, по словам эксперта, сформировались все-таки некие общие правила на этот счет.

Так, если перелет длится меньше часа, еда не положена вовсе, но могут предложить напитки. В России, если вы попросите у бортпроводника воды, он обязан налить ее бесплатно. А вот в Европе и Америке нет законов, обязывающих безвозмездно поить вас в полете.

На рейсах до трех часов пассажирам экономкласса выдают холодные закуски: печенье, булочку, батончик или сэндвич, бывают йогурты, шоколадки и орешки.

На рейсах дольше трех-четырёх часов полагается горячее питание, в зависимости от времени вылета это может быть завтрак, обед или ужин.

Если перелет длится шесть-восемь часов, к основному приему пищи добавляется один перекус.

Если лететь дольше восьми часов, горячей едой угощают два раза.

Сколько раз будут кормить на конкретном рейсе, какой величины будет порция, принесут ли бортпроводники горячую еду или только закуску, предложат ли в полете пиво или вино - зависит исключительно от того, с какой именно компанией вы летите. Причем, неважно какой именно это перевозчик - отечественный или крупный зарубежный.

- Конечно, у пассажиров, которые часто летают, уже сложилось определенное мнение по поводу еды у разных перевозчиков. Считается, например, что европейские компании крайне экономны, обеды очень скромные и все за дополнительную плату, - говорит Сергей Бузько. - А недавно я летел в США из Нью-Йорка в Орlando, на борту не кормили вовсе, пришлось купить небольшой пакетик орехов, и стоило это, скажу вам, очень недешево. А вот Turkish Airlines и Emirates пассажиры, как правило, неизменно хвалят. Потому что они кормят с восточной щедростью. Особенно на дальних рейсах. Весьма неплохо отзываются на трансконтинентальных рейсах и о нашем "Аэрофлоте".

Кстати

Как показывают опросы, каким будет питание и будут ли кормить в полете, исключительно важно только для девяти процентов пассажиров. На первой позиции (кроме фактора безопасности, конечно), то, насколько удобно кресло, достаточно ли пространство для ног и приветливы ли бортпроводники.

<https://rg.ru/2019/12/28/reg-urfo/pochemu-ne-vo-vseh-samoletah-segodnia-predostavliaiut-pitanie.html>

## **ТАСС; 2019.12.30; ДЛЯ ПАССАЖИРОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ УВЕЛИЧИЛИСЬ ВЫПЛАТЫ ЗА ПРИЧИНЕННЫЙ ВРЕД**

Для пассажиров международных рейсов увеличились суммы компенсаций, которые авиакомпании выплачивают за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, задержку багажа или самого пассажира.

С 28 декабря вступили в силу новые правила авиаперевозок на основании решения Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

ИКАО исчисляет компенсации в особой денежной единице, которой пользуется Международный валютный фонд - "специальные права заимствования" (СДР). На сегодняшний день курс СДР к российской валюте - 85,5 рубля, к доллару - \$1,38.

В случае смерти или увечья пассажира максимальная сумма компенсации вырастет со 113,1 тыс. до 128,821 тыс. СДР, в случае задержки пассажира - с 4 694 до 5 346 СДР, задержки багажа - с 1 131 до 1 288 СДР, задержки груза - с 19 до 22 СДР.

Изменения касаются только пассажиров международных рейсов - именно их права защищает Монреальская конвенция, к которой Россия присоединилась в 2017 году. Участниками Монреальской конвенции являются более 130 государств.

<https://tass.ru/ekonomika/7439537>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.12.30; "АЭРОФЛОТ" ЗАКРЫЛ ПРОДАЖИ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ИЗ-ЗА ОСВОЕНИЯ СУБСИДИЙ**

"Аэрофлот" сообщил о закрытии продаж льготных билетов на рейсы с Дальнего Востока в центральную часть РФ в связи с освоением бюджетных субсидий.

"Аэрофлот" приостанавливает с 28 декабря бронирование мест на рейсах с Дальнего Востока в центральную часть России и перелеты внутри Дальневосточного округа в связи с освоением в полном объеме лимита государственных субсидий на перевозки по данным направлениям.

Все подтвержденные ранее бронирования на момент 28 декабря подлежат последующему оформлению в рамках действующих правил", - говорится в сообщении компании.

Продажа возобновится "в случае поступления дополнительных средств на программу субсидируемых перевозок".

Программа субсидирования рейсов из городов Дальнего Востока (утверждена постановлением правительства) действует круглый год. Воспользоваться льготными перевозками могут граждане РФ до 23 лет и старше 60 лет (женщины - старше 55-ти), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-priostanovil-prodazhu-subsidiruemih-biletov-na-Dalnii-Vostok-2019-12-29/>

<https://www.kommersant.ru/doc/4213743>

## **ТАСС; 2019.12.27; "АЭРОФЛОТ" ВВЕЛ "ДЕЛОВОЙ ПРОЕЗДНОЙ" НА РЕЙСАХ ИЗ МОСКВЫ В ИЖЕВСК**

Крупнейший российский авиаперевозчик "Аэрофлот" ввел "деловой проездной билет" на рейсы между Москвой и Ижевском. Об этом сообщили в пятницу ТАСС в пресс-службе компании.

"Данная услуга представляет собой "единый" билет на несколько перелетов, от двух до восьми, в направлении туда и обратно", - пояснил собеседник агентства. Для того, чтобы им воспользоваться пассажир должен первую из оплаченных поездок забронировать на конкретную дату и рейс, а остальные - остаются с открытой датой, позволяющей забронировать перелет в любой удобный момент при наличии свободных мест. "Стоимость "делового проездного" зависит от количества приобретаемых полетов в обе стороны, класса обслуживания и направления", - заметили в пресс-службе.

Продажа таких билетов на рейсы в Ижевск началась в пятницу.

Таким образом, столица Удмуртии стала 40-м городом, где действует подобная услуга. Ранее "деловые проездные" стали продавать в направлении из Москвы в 33 региональных



центра страны и в Минск. Также услуга доступна для пассажиров, вылетающих из Санкт-Петербурга в Калининград, Краснодар, Мурманск и Сочи, а также тех, кто часто летает из Казани во Франкфурт-на-Майне.

<https://tass.ru/ekonomika/7435199>

## **РИА НОВОСТИ; 2019.12.30; ГЛАВА ОАК: ВСЕ РОССИЙСКИЕ ГРАЖДАНСКИЕ АВИАЛАЙНЕРЫ МОГУТ ПЕРЕИМЕНОВАТЬ**

Все гражданские авиалайнеры, производимые в России, могут переименовать и сделать линейку самолетов с единым названием, сообщил в интервью РИА Новости генеральный директор Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Юрий Слюсарь.

Ранее гендиректор "Ростеха", куда недавно вошла ОАК, Сергей Чемезов заявил в интервью РБК, что самолет Sukhoi Superjet 100 может получить российское название.

"Ребрендинг заключается в том, чтобы правильно сформировать это целевое рыночное позиционирование структуры, которая будет заниматься созданием, производством и продажей гражданских самолетов, и правильно подойти к наименованию продуктов этого дивизиона. Возможно, целевая модель – это сделать единую линейку под единым названием всех самолетов. По крайней мере, именно такая практика принята на рынке гражданской авиации", - сказал Слюсарь.

Он отметил, что в мире немного игроков, создающих гражданские самолеты, и все они с разной скоростью пришли именно к такой модели. "У нее есть экономические резоны – инвестиции идут в один бренд, а не рассеиваются по многим направлениям. Ведь продукты представлены в одном сегменте – гражданские самолеты. Дискуссия на эту тему идет, решения еще нет", - добавил глава ОАК.

По его словам, под ребрендингом следует понимать процесс, связанный с формированием Дивизиона гражданской авиации, в который вошел набор активов, занимающихся гражданскими проектами. Это Иркутск, который реализует программу МС-21 и на базе которого "собирается" дивизион, ГСС – производитель SSJ100, ряд гражданских активов.

"Речь идет о создании нового субъекта гражданского авиастроения в нашей стране, о создании того, чего не было – объединенной гражданской структуры, управляющей линейкой гражданских программ. Эти процессы требуют правильного рыночного позиционирования, которое бы объясняло корпоративные и технологические процессы, происходящие в отрасли", - пояснил Слюсарь.

<https://ria.ru/20191230/1563001521.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Rossii-predlozhili-pereimenovat-vse-grazhdanskie-samoleti--2019-12-30/>

## **ТАСС; 2019.12.27; САМОЛЕТ МС-21 С РОССИЙСКИМ ДВИГАТЕЛЕМ МОЖЕТ БЫТЬ СЕРТИФИЦИРОВАН В 2022 ГОДУ**

Пассажирский самолет МС-21 с российским двигателем ПД-14 может быть сертифицирован в 2022 году. Об этом сообщил гендиректор ОАК Юрий Слюсарь в интервью телеканалу "Россия-24".

"В прошлом году получили сертификат типа на двигатель ПД-14, испытания на самолете начнутся в следующем году, самолет под этот двигатель собирается сейчас в Иркутске и в середине 2020 года мы установим на него два российских двигателя и начнем программу испытаний. Всего порядка 400 полетов предусмотрено [в рамках испытаний]. В 2022 году, я надеюсь, мы будем иметь сертификат на российский самолет с российским двигателем ПД-14", - сказал он.

МС-21 - разрабатываемый самолет среднемагистрального класса. Предполагается выпускать версии МС-21-200 (от 132 до 165 мест) и МС-21-300 (от 163 до 211 мест). Также планируется создание варианта МС-21-400 (до 250 мест).

Лайнер в версии МС-21-300 впервые поднялся в воздух в мае 2017 года. Сейчас он находится на стадии сертификационных испытаний. Планируется, что поставки самолетов МС-21 коммерческим заказчикам начнутся во втором полугодии 2021 года. Пока на самолет устанавливаются американские двигатели PW1400.



<https://tass.ru/ekonomika/7435375>

## **ТАСС; 2019.12.27; ПЕРВЫЕ ПОЛЕТЫ САМОЛЕТОВ ИЛ-114 И ИЛ-96-300 НАМЕЧЕНЫ НА 2020 ГОД**

Самолеты Ил-114 и глубоко модернизированная версия Ил-96 (Ил-96-300) совершат первые полеты в 2020 году, заявил глава "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК) Юрий Слюсарь в интервью телеканалу "Россия-24".

"2020 год - это год премьер. <...> Поднимется впервые самолет Ил-114, новый самолет, который производят в Ташкенте, и впервые его производство освоено здесь, в России. Первый вылет будет в начале года, - сказал он. - Самолет Ил-96-300, это глубоко модернизированный Ил-96, тоже в этом [2020] году поднимется".

Ил-114 был разработан в восьмидесятые годы прошлого века, в Узбекистане было выпущено около 20 машин. Запуск в серию этого самолета намечен на 2023 год. Планируется, что его производство составит до 12 единиц ежегодно.

<https://tass.ru/ekonomika/7435085>

## **ТАСС; 2019.12.27; ОАК ПЛАНИРУЕТ С 2021 ГОДА ВЫЙТИ НА ПРОИЗВОДСТВО 30 САМОЛЕТОВ SSJ-100 В ГОД**

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) рассчитывает с 2021 года выйти на ежегодное производство как минимум 30 самолетов Sukhoi Superjet (SSJ-100). Об этом заявил глава ОАК Юрий Слюсарь в интервью телеканалу "Россия-24".

"В следующем году мы хотим произвести порядка 20 машин. Порядка 150 самолетов до 2024-2025 года мы должны сделать. Наша задача с 2021 года - вернуться на производство минимум 30 самолетов в год", - сказал он

Слюсарь отметил, что ОАК наблюдает интерес других стран к закупке SSJ-100.

"К сожалению, ниша таких самолетов в мировом масштабе не очень большая, она на порядок меньше, чем для магистральных самолетов типа MC-21, в мире порядка всего 100-120 самолетов продается в этой нише. Наша задача - треть от этой цифры держать, продавать как внутри страны, так и покупателям, которые интересуются этой машиной, из Юго-Восточной Азии, из стран Африки, Латинской Америки, - продолжил Слюсарь. - Мы стараемся предложить комплексный подход к продаже и поддержанию эксплуатации этой машины, поэтому переговоры продолжаются".

<https://tass.ru/ekonomika/7435201>

## **ИНТЕРФАКС; 2019.12.27; "УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ" ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ С ВТБ О ПРИВЛЕЧЕНИИ ДО 2 МЛРД РУБЛЕЙ**

Авиакомпания "Уральские авиалинии" (МОЕХ: URAL) заключила соглашение с банком ВТБ (МОЕХ: VTBR) о привлечении средств в объеме до 2 млрд рублей, говорится в сообщении авиакомпании.

Средства будут предоставляться в пределах указанной суммы по требованию заемщика на финансирование текущей деятельности, приобретение и ремонт основных средств, проектирование, выполнение строительно-монтажных работ, рефинансирование займов.

Общий срок предоставления средств - 1065 дней.

Размер сделки составляет 2,842 млрд рублей.

"Уральские авиалинии" входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок, базируются в московском "Домодедово", екатеринбургском "Кольцово" и петербургском "Пулково". Флот состоит из 47 самолетов производства Airbus (двадцать шесть A320, шестнадцать A321 и пять A319). Основной акционер авиакомпании - ее гендиректор Сергей Скуратов.

ВТБ по итогам трех кварталов 2019 года занял второе место по размеру активов в рейтинге "Интерфакс-100", подготовленном "Интерфакс-ЦЭА".